

UNIVERSIDADE NOVE DE JULHO
DEPARTAMENTO DE PÓS-GRADUAÇÃO *STRICTO SENSU*
PROGRAMA DE MESTRADO EM DIREITO

HENRIQUE REGIS DE ALMEIDA SILVEIRA

**A RELAÇÃO JURÍDICA DO TRANSPORTADOR AUTÔNOMO DE CARGAS
(TAC): AUTONOMIA OU VÍNCULO EMPREGATÍCIO
À LUZ DA LEI Nº 11.442/2007**

SÃO PAULO – SP
2025

HENRIQUE REGIS DE ALMEIDA SILVEIRA

**A RELAÇÃO JURÍDICA DO TRANSPORTADOR AUTÔNOMO DE CARGAS
(TAC): AUTONOMIA OU VÍNCULO EMPREGATÍCIO
À LUZ DA LEI Nº 11.442/2007**

Dissertação de Mestrado apresentada à Banca Examinadora do Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Direito, da Universidade Nove de Julho de São Paulo, como exigência parcial para obtenção do título de Mestre em Direito, na área de concentração Direito Empresarial: Estrutura e Regulação, sob orientação do Prof. Dr. Breno Medeiros.

SÃO PAULO – SP
2025

Silveira, Henrique Regis de Almeida.

A relação jurídica do Transportador Autônomo de Cargas (TAC): autonomia ou vínculo empregatício à luz da lei nº 11.442/2007. / Henrique Regis de Almeida Silveira. 2025.

213 f.

Dissertação (Mestrado)- Universidade Nove de Julho - UNINOVE, São Paulo, 2025.

Orientador (a): Prof. Dr. Breno Medeiros.

1. Transportador autônomo de carga. 2. Vínculo empregatício. 3. Autonomia. 4. Lei nº 11.442/2007. 5. Regulação.

I. Medeiros, Breno. II. Título

CDU 34

HENRIQUE REGIS DE ALMEIDA SILVEIRA
A RELAÇÃO JURÍDICA DO TRANSPORTADOR AUTÔNOMO DE CARGAS(TAC):
AUTONOMIA OU VÍNCULO EMPREGATÍCIO À LUZ DA LEI Nº 11.442/2007

Dissertação apresentada ao
Programa de Pós-Graduação Stricto
Sensu em Direito da Universidade
Nove de Julho como parte das
exigências para a obtenção do título
de Mestre em Direito.

São Paulo, 17 de dezembro de 2025.

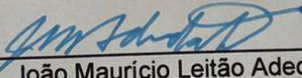
BANCA EXAMINADORA

BRENO

MEDEIROS:54450

Assinado de forma digital
por BRENO MEDEIROS:54450
Dados: 2025.12.17 18:04:29
-03'00'

Prof. Dr. Breno Medeiros
Orientador
UNINOVE


Prof. Dr. João Maurício Leitão Adeodato
Examinador Interno
UNINOVE

JAMES MAGNO ARAUJO
FARIAS:30816659

Assinado de forma digital por
JAMES MAGNO ARAUJO
FARIAS:30816659
Dados: 2025.12.18 14:01:57 -03'00'

Prof. Dr. James Magno Araújo Farias
Examinador Externo
UFMA

À minha esposa Monica e aos meus filhos, Eduardo e Mônica, por toda inspiração e auxílio. Ao meu cunhado Gustavo por me acompanhar em toda esta jornada. Ao meu amigo Dr. Flauzilino de Araújo por me nortear. Ao meu Professor Dr. Breno Medeiros por me fazer olhar o Direito Trabalhista pelo olhar do Empresarial.

AGRADECIMENTOS

É com imensa alegria e gratidão que registro meus sinceros agradecimentos a todos que, de alguma forma, tornaram possível a realização desta dissertação, fruto do curso de mestrado a que tive a honra de ser agraciado, e que marca a conclusão de uma etapa tão significativa em minha trajetória acadêmica e pessoal.

Primeiramente, elevo meu coração a Deus, fonte de força, sabedoria e resiliência, pela inspiração concedida ao longo de todo este processo. Sem Sua presença, nada disso teria sido possível.

Ao meu estimado orientador e professor, Ministro do Tribunal Superior do Trabalho, Dr. Breno Medeiros, expresso minha profunda gratidão. Sua confiança, orientação perspicaz, paciência e apoio constante foram fundamentais para o desenvolvimento deste trabalho, e cada ensinamento recebido será lembrado como um legado para minha vida acadêmica e profissional.

À minha querida esposa, Mônica, e aos meus amados filhos, Mônica e Eduardo, minha eterna gratidão. O amor, a paciência, a compreensão e o incentivo incondicional de vocês foram o alicerce que me sustentou nos momentos de maior desafio. Esta conquista é, sem dúvida, tão minha quanto de vocês.

Ao meu cunhado, Dr. Gustavo Cardoso, meu sincero reconhecimento pelo apoio constante, pelo incentivo e pela presença firme, que tornaram minha jornada mais leve e confiante.

À Dra. Tatiana Campos, meu profundo agradecimento por seu apoio, orientação e generosidade ao compartilhar conhecimento, contribuindo decisivamente para que eu pudesse trilhar este caminho com clareza e segurança.

Aos meus colegas de mestrado e demais professores que caminharam comigo, agradeço pelo companheirismo, pelas discussões enriquecedoras e pelo estímulo contínuo, que fizeram desta jornada uma experiência de aprendizado coletivo e crescimento pessoal.

Aos membros da Banca Qualificadora — Professora Dra. Samantha Meyer e Professor Dr. João Adeodato — agradeço pela análise cuidadosa, pelas contribuições valiosas e pelos comentários enriquecedores que elevaram a qualidade desta dissertação.

Ao amigo, Doutor Flauzilino de Araújo, sou grato pela amizade sincera, e pelas palavras de encorajamento que iluminaram minha caminhada e fortaleceram minha fé ao longo desta jornada.

A todos que, direta ou indiretamente, fizeram parte desta trajetória, deixo minha mais profunda gratidão. Cada gesto de apoio, incentivo e sabedoria compartilhada contribuiu para que este sonho se tornasse realidade.

No instante em que ele chegou ao morro, escureceu de repente. Ele olhou para cima... o sol havia se posto. Ele deu um grito. Todo o meu esforço foi em vão”, pensou, e já ia parar, mas ouviu os basquires ainda gritando e lembrou que, embora para ele, no pé da colina, o sol já estivesse invisível, eles do alto, ainda podiam vê-lo. Respirou fundo e correu morro acima. Ainda estava claro ali. Ele alcançou o topo e viu o gorro. Ao lado, o chefe ria muito, com os braços cruzados sobre a barriga. Pahom lembrou-se novamente do sonho e deu um grito. Suas pernas cederam e ele caiu para frente com os braços estendidos, alcançando o gorro. Ah, que ótimo sujeito! – exclamou o chefe. – Ganhou muita terra! O servo de Pahom correu e tentou levantá-lo, mas viu que havia sangue escorrendo de sua boca. Pahom estava morto! Os basquires estalaram a língua e balançaram a cabeça, demonstrando pena. O servo pegou a pá e cavou uma sepultura de tamanho suficiente para que Pahom coubesse lá dentro, e o enterrou. Um metro e oitenta, da cabeça aos pés, era o que bastava.

(‘De quanta terra precisa um homem?’ - Liev Tolstói, 1886)

RESUMO

A complexa natureza da relação jurídica do Transportador Autônomo de Cargas (TAC) no Brasil, especialmente após a Lei nº 11.442/2007, suscita debates sobre a distinção entre autonomia e vínculo empregatício. Esta dissertação objetiva analisar os elementos caracterizadores da autonomia e da subordinação jurídica na atividade do TAC, buscando delimitar os contornos da sua relação com o tomador de serviços à luz da referida legislação e da jurisprudência. A pesquisa, de natureza qualitativa e exploratória, foi desenvolvida por meio de revisão bibliográfica exaustiva de doutrina e artigos científicos, e análise documental da legislação pertinente, incluindo a Lei nº 11.442/2007, e da jurisprudência predominante sobre o tema. Os resultados indicam que, apesar da presunção de autonomia estabelecida pela lei, a análise dos julgados revela uma tendência à flexibilização dessa presunção, onde a presença de elementos como a pessoalidade, não eventualidade e, principalmente, a subordinação estrutural ou algorítmica, pode configurar o vínculo empregatício, desafiando a interpretação literal da norma. Conclui-se que a classificação da relação jurídica do TAC exige uma análise casuística aprofundada, considerando a realidade fática da prestação de serviços para além do formalismo legal, visando garantir a proteção social do trabalhador sem descaracterizar a autonomia genuína.

Palavras-chave: transportador autônomo de carga; vínculo empregatício; autonomia; Lei nº 11.442/2007; regulação.

ABSTRACT

The complex nature of the legal relationship of the Autonomous Road Freight Carrier (TAC) in Brazil, especially after Law No. 11,442/2007, raises debates about the distinction between autonomy and employment relationship. This dissertation aims to analyze the elements characterizing autonomy and legal subordination in the TAC's activity, seeking to delimit the contours of their relationship with the service taker in light of the aforementioned legislation and jurisprudence. The research, qualitative and exploratory in nature, was developed through an exhaustive bibliographic review of doctrine and scientific articles, and documentary analysis of relevant legislation, including Law No. 11,442/2007, and predominant jurisprudence on the topic. The results indicate that, despite the presumption of autonomy established by law, the analysis of court rulings reveals a tendency to flexibilize this presumption, where the presence of elements such as personal service, non-casualness, and, mainly, structural or algorithmic subordination, may configure an employment relationship, challenging the literal interpretation of the norm. It is concluded that the classification of the TAC's legal relationship requires an in-depth case-by-case analysis, considering the factual reality of service provision beyond legal formalism, aiming to ensure social protection for the worker without mischaracterizing genuine autonomy.

Keywords: autonomous road freight carrier; employment relationship; autonomy; Law nº 11.442/2007; regulation.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AB5	<i>Assembly Bill 5</i>
ABCAM	Associação Brasileira de Caminhoneiros
ABRAMET	Associação Brasileira de Medicina do Tráfego
ADC	Ação Declaratória de Constitucionalidade
ADEFA	Associação de Fábricas de Automotores da Argentina
ADI	Ação Direta de Inconstitucionalidade
ADPF	Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental
AET	Autorização Especial de Trânsito
AIRR	Agravo de Instrumento em Recurso de Revista
ANP	Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BIRD	Banco Internacional para a Reconstrução e Desenvolvimento
CE	Conformidade Europeia
CF	Constituição Federal
CIPP	Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigosos
CIOT	Código Identificador da Operação de Transporte
CITV	Certificado de Inspeção Técnica Veicular
CIV	Certificado de Inspeção Veicular
CLT	Consolidação das Leis do Trabalho
CNAE	Classificação Nacional de Atividades Econômicas
CNI	Confederação Nacional da Indústria
CNTA	Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos
CNT	Confederação Nacional do Transporte

CNTTT	Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres
CONFAZ	Conselho Nacional de Política Fazendária
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CPF	Cadastro de Pessoas Físicas
CNPJ	Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica
CRFB	Constituição da República Federativa do Brasil
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
CTC	Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas
CT-e	Conhecimento de Transporte Eletrônico
CTN	Código Tributário Nacional
CTPS	Carteira de Trabalho e Previdência Social
CUT	Central Única dos Trabalhadores
DACTE	Documento Auxiliar do Conhecimento de Transporte Eletrônico
DAF	Departamento de Administração Financeira
DER	Departamento de Estradas de Rodagem
DERs	Departamentos de Estradas de Rodagem
DF	Distrito Federal
DIEESE	Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DOL	<i>Department of Labor</i>
DOT	Departamento de Transportes
DT-e	Documento Eletrônico de Transporte
ELDs	<i>Electronic Logging Devices</i>
EPE	Empresa de Pesquisa Energética
ETC	Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas
EUA	Estados Unidos da América

FADEEAC	Federação Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas
FDC	Fundação Dom Cabral
FGTS	Fundo de Garantia do Tempo de Serviço
FGV	Fundação Getúlio Vargas
FIESP	Federação das Indústrias do Estado de São Paulo
FLSA	<i>Fair Labor Standards Act</i>
FMCSA	<i>Federal Motor Carrier Safety Administration</i>
FRETEBRAS	Plataforma online de fretes
FVPO	Fornecedora de Vale-Pedágio Obrigatório
GEIPOT	Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes
GRIS	Taxa de Gerenciamento de Risco
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICC	<i>Interstate Commerce Commission</i>
ICIS	<i>International Conference on Information Systems</i>
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
IDF	Índice de Desempenho de Fornecedor
ILO	<i>International Labour Organization</i>
ILOS	Instituto de Logística e <i>Supply Chain</i>
IMT	Instituto Mexicano del Transporte
IMTT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres
INPS	Instituto Nacional de Previdência Social
INSS	Instituto Nacional do Seguro Social
INFRA S.A.	Empresa de Planejamento e Logística S.A.
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPTC	Instituto Paulista do Transporte de Cargas
IR	Imposto de Renda
IRS	<i>Internal Revenue Service</i>

ISS	Imposto Sobre Serviços
ISSQN	Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza
ISTR	Imposto sobre o Transporte Interestadual e Intermunicipal de Passageiros
ITF	<i>International Transport Workers' Federation</i>
IUCL	Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes
LC	Lei Complementar
MDF-e	Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais
MEI	Microempreendedor Individual
MOPP	Movimentação Operacional de Produtos Perigosos
MP	Medida Provisória
MT	Ministério do Transporte
NF-e	Notas Fiscais Eletrônicas
NTC&	Logística Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística
OCB	Organização das Cooperativas Brasileiras
OCDE	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico
OECD	<i>Organisation for Economic Co-operation and Development</i>
OGMO	Órgão Gestor de Mão de Obra
OIT	Organização Internacional do Trabalho
ONTL	Observatório Nacional de Transportes e Logística
OS	Ordem de Serviço
PASEP	Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público
PBT	Peso Bruto Total
PBTC	Peso Bruto Total Combinado
PEF	Pagamento Eletrônico de Frete
PGR	Plano de Gerenciamento de Riscos
PGFN	Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional
PGVN	Plano Geral de Viação Nacional

PIB	Produto Interno Bruto
PIS	Programa de Integração Social
PNV	Plano Nacional de Viação
PPGD	Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Direito
PRN	Plano Rodoviário Nacional
RC-DC	Seguro Responsabilidade Civil por Desaparecimento de Carga
RC-V	Seguro Responsabilidade Civil de Veículo
Rcl	Reclamação
RCTR-C	Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga
RE	Recurso Extraordinário
RENAEST	Rede Nacional de Atenção Integral à Saúde do Trabalhador
RFB	Receita Federal do Brasil
RFFSA	Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
RGPS	Regime Geral de Previdência Social
RNTRC	Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas
RR	Recurso de Revista
RUTA	Registro Único de Transporte Automotor
SCT	<i>Secretaría de Comunicaciones y Transportes</i>
SEST/SENAT	Serviço Social do Transporte/Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte
Setcesp	Sindicato dos Transportadores Rodoviários de São Paulo
SINIEF	Sistema Nacional Integrado de Informações Econômico-Fiscais
SP	São Paulo
STF	Supremo Tribunal Federal
STJ	Superior Tribunal de Justiça
SUROC	Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas
TAC	Transportador Autônomo de Cargas
TNT	<i>Thomas Nationwide Transport</i>

TPA	Trabalhador Portuário Avulso
TRAB	Transportador Rodoviário Autônomo de Bens
TRADE	Trabalhador Autônomo Economicamente Dependente
TRC	Transporte Rodoviário de Cargas
TRT	Tribunal Regional do Trabalho
TRU	Taxa Rodoviária Única
TST	Tribunal Superior do Trabalho
UE	União Europeia
UNINOVE	Universidade Nove de Julho
Unipel	Universidade Federal de Pelotas

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	19
2	O TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS NO BRASIL: ESTRUTURA, IMPORTÂNCIA ECONÔMICA E DESAFIOS LOGÍSTICOS	22
2.1	Impactos econômicos, estatísticos e infraestruturais do transporte rodoviário de cargas.	22
2.1.1	Dados estatísticos e relevância econômica	22
2.1.2	Impactos da greve de 2018	23
2.1.3	Infraestrutura e papel estratégico	25
2.2	Perfil dos Transportadores Autônomos de Carga (TACs)	28
2.2.1	Números: condições de trabalho e saúde	30
2.2.2	Acidentes e remuneração média	31
2.2.3	Desigualdades regionais	32
3	FORMAÇÃO HISTÓRICO-JURÍDICA DA PROFISSÃO DE TAC	35
3.1	Origem histórica da atividade de transporte	35
3.1.1	O século XX e a gênese do modal rodoviário	35
3.1.2	A Era Vargas: a estruturação estatal e o primeiro marco regulatório	36
3.1.3	O Pós-Guerra e a consolidação do projeto rodoviarista	39
3.1.4	O desenvolvimentismo e a emergência do caminhoneiro como agente econômico ...	42
3.1.5	O Regime Militar: o transporte como vetor de segurança e a organização do setor ...	43
3.1.6	A tentativa de regulação e a expansão contínua (final dos anos 60 e início dos 70) ...	46
3.1.7	O ápice do projeto geopolítico e a crise do petróleo	48
3.1.8	A precarização do autônomo e a transição para a redemocratização (final dos anos 70 e anos 80)	51
3.1.9	A década de 90: estabilização econômica e a regulação previdenciária	52
3.1.10	O século XXI: a Era da regulação abrangente e da profissionalização	55
3.2	Evolução legislativa	58
3.2.1	Decreto-lei nº 121/1967	58
3.2.2	Lei nº 6.094/1974	59
3.2.3	Lei nº 6.813/1980	60
3.2.4	Lei nº 7.290/1984	61
3.2.5	Lei nº 10.209/2001	62
3.2.6	Lei nº 11.442/2007	63
3.2.7	Resolução ANTT nº 3.056/2009	65
3.2.8	Lei nº 12.765/2012	66
3.2.9	Lei nº 13.103/2015	67
3.2.10	Lei nº 13.703/2018	68

3.2.11	Lei nº 14.206/2021.....	69
3.2.12	Lei nº 14.440/2022.....	71
3.2.13	Resolução ANTT nº 5.982/2022.....	72
3.2.14	Portaria nº 218/2022	73
3.2.15	Resolução CONTRAN nº 945/2022.....	74
3.2.16	Resolução CONTRAN nº 946/2022.....	75
3.2.17	Resolução CONTRAN nº 955/2022.....	76
3.2.18	Lei nº 14.599/2023.....	77
3.2.19	Resolução ANTT nº 6.024/2023.....	78
3.2.20	Resolução ANTT nº 6.038/2024.....	79
3.2.21	Resolução ANTT nº 6.056/2024.....	80
3.2.22	Resolução ANTT nº 6.068/2025.....	81
4	A FIGURA JURÍDICA DO TRANSPORTADOR AUTÔNOMO DE CARGAS (TAC)	83
4.1	Conceito legal na Lei nº 11.442/2007 e Resolução ANTT nº 5.982/2022.....	83
4.2	Requisitos para o exercício da atividade	85
4.3	Distinções jurídicas.....	87
4.3.1	Motorista empregado	87
4.3.2	Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC)	87
4.3.3	Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas (CTC)	89
4.4	Classificação do TAC.....	90
4.4.1	TAC-Independente	91
4.4.2	TAC-Agregado	93
4.4.3	TAC-Auxiliar	94
4.5	Comparações do TAC com figuras similares	95
4.5.1	Trabalhador por plataforma digital	95
4.5.2	Trabalhador Portuário Avulso (TPA).....	97
4.5.3	Auxiliar de condutor autônomo de veículos rodoviários	99
4.6	Estrutura contratual e operacional do TAC.....	100
4.6.1	Estrutura contratual	100
4.6.1.1	Natureza jurídica do contrato: inequivocamente comercial	100
4.6.1.2	Elementos essenciais e atipicidade.....	102
4.6.1.3	Formalização por escrito CIOT	104
4.6.1.4	Registro no RNTRC.....	105
4.6.1.5	Política de pisos mínimos (Lei nº 13.703/2018)	105
4.6.1.6	Regime previdenciário (RGPS) e contribuições obrigatórias (SEST/SENAT)	107
4.6.1.7	Normas sobre pagamento do frete (Lei nº 14.206/2021).....	109

4.6.1.8	O Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e)	111
4.6.1.9	Dispositivos atualizados (Lei nº 14.599/2023)	112
4.6.2	Características operacionais do TAC	114
4.6.2.1	Autonomia operacional e a assunção de riscos	114
4.6.2.2	Responsabilidade civil no transporte	117
4.6.2.3	Condições de trabalho e obrigações acessórias	120
4.6.2.3.1	O dever de segurança e a regulação do tempo de direção e descanso	121
4.6.2.3.2	Manutenção preventiva e segurança do veículo	123
4.6.2.3.3	Cumprimento das normas de peso e dimensões	124
4.6.2.3.4	Observância de regras específicas para cargas especiais	125
4.6.2.3.5	A responsabilidade pela contratação de seguros obrigatórios	126
4.6.2.3.6	Obrigações fiscais e tributárias	127
4.6.2.4	Excludentes de responsabilidade	128
5	A LEI Nº 11.442/2007 E A JURISPRUDÊNCIA DOS TRIBUNAIS SUPERIORES.....	135
5.1	Fundamentos jurídicos e estrutura normativa	135
5.1.1	Categorias previstas: TAC, ETC e CTC	137
5.2	Jurisprudência dos Tribunais Superiores	138
5.2.1	Ação Direta de Constitucionalidade nº 48/2019 e Ação Declaratória de Inconstitucionalidade nº 3961/2019	139
5.2.1.1	Voto do Relator Ministro Luís Roberto Barroso	145
5.2.1.1.1	O Eixo Histórico-Econômico: Transformações na Estruturação da Produção e o Fenômeno da Terceirização.....	146
5.2.1.1.2	O Eixo Constitucional-Econômico: A Legitimidade da Terceirização e a Livre Iniciativa.....	148
5.2.1.1.3	O Eixo Trabalhista-Dogmático: A Pluralidade de Formas de Trabalho e a Fraude.....	149
5.2.1.1.3.1	Argumento <i>Ad Abundantiam</i> : A Incompatibilidade Fática com a Relação de Emprego.....	151
5.2.1.2	Voto do Relator Ministro Alexandre de Moraes	153
5.2.1.3	Voto do Ministro Edson Fachin.....	158
5.2.1.4	Voto da Ministra Rosa Weber	160
5.2.2	Recurso Extraordinário nº 958.252 (Tema 725)	162
5.2.3	Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental nº 324	164
5.2.4	Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 5322 e reconhecimento do TAC-auxiliar..	165
5.2.5	Reclamação nº 70.314/2024	166
5.2.6	Recurso de Revista nº 0012236-39.2022.5.15.0076.....	169
5.3	O risco da desvirtuação contratual, segundo a jurisprudência	170

6	MODELOS INTERNACIONAIS DE REGULAÇÃO E PERSPECTIVAS PARA O BRASIL	173
6.1	Modelos de regulação na América Latina	174
6.1.1	O cenário infraestrutural e econômico do transporte rodoviário na região	175
6.1.2	A informalidade e a precarização das relações de trabalho	177
6.1.3	Modelos nacionais de regulação e a figura do TAC	178
6.1.3.1	Argentina: formalização e desafios de <i>enforcement</i>	178
6.1.3.2	Chile: liberalismo e proteção social incipiente	180
6.1.3.3	México: informalidade persistente e frota envelhecida	181
6.1.4	O impacto das plataformas digitais e a busca por novas soluções	182
6.2	Experiência da União Europeia	183
6.2.1	A influência da Organização Internacional do Trabalho (OIT) nas políticas europeias de regulação do transporte	183
6.2.2	O modelo português: autonomia e repressão à fraude trabalhista	184
6.2.3	A busca por uma "terceira via" e a regulação de plataformas na UE	185
6.2.4	O modelo espanhol: o trabalhador autônomo economicamente (TRADE)	186
6.3	Modelo norte-americano	187
6.4	Convergências e divergências com o Brasil	190
6.4.1	Convergências: a construção de um paradigma global de autonomia regulada	190
6.4.2	Divergências: as singularidades e contradições do modelo brasileiro	191
7	CONCLUSÃO	194
	REFERÊNCIAS	197

1 INTRODUÇÃO

O transporte rodoviário de cargas é elemento central na logística brasileira, responsável por movimentar a maior parte dos bens e insumos que circulam no território nacional. Dentro desse cenário, o Transportador Autônomo de Cargas (TAC) exerce papel estratégico na economia, garantindo a distribuição de mercadorias de forma descentralizada e flexível.

Regulamentado principalmente pela Lei nº 11.442/2007, o TAC representa uma modalidade de prestação de serviços que combina características empresariais e operacionais singulares, tornando-se objeto de discussões jurídicas sobre a natureza de sua relação com os contratantes e sobre os limites entre autonomia e vínculo empregatício. A importância do tema não se restringe ao plano jurídico: envolve impactos diretos na competitividade do setor, na proteção social do trabalhador e no equilíbrio das relações econômicas ligadas à cadeia logística.

A partir das mudanças econômicas e tecnológicas que transformaram o setor, a figura do TAC ganhou destaque como alternativa contratual às relações de emprego tradicionais.

No entanto, a aplicação prática da Lei nº 11.442/2007 e a interpretação da jurisprudência revelam situações em que a autonomia formal prevista na norma pode ser questionada e enfraquecida se verificada que, faticamente, a relação contratual não preserva os requisitos legais, indicando ocorrência de fraude, o que dá margem à interpretação da relação como sendo diferente da comercial. Nesse cenário, importa discutir em quais contextos a autonomia do TAC pode ser contestada, verificando os cenários da relação jurídica fraudulenta à luz do paradigma legal esparsa, a fim de possibilitar uma análise que possa basear um plano de boas práticas que tragam uma segurança jurídica sobre a relação.

Surge, assim, a questão central que orienta este estudo: considerando que a aplicação prática da Lei nº 11.442/2007 e a interpretação da jurisprudência revelam situações em que a autonomia formal prevista na norma pode ser questionada e enfraquecida diante da verificação de que, faticamente, a relação contratual não preserva os requisitos legais, indicando possível fraude e permitindo a interpretação da relação como distinta da comercial, indaga-se: a relação jurídica do Transportador Autônomo de Cargas configura genuína autonomia ou pode ensejar o reconhecimento de vínculo empregatício em determinadas condições concretas?

Parte-se da hipótese de que a Lei nº 11.442/2007 estabelece, como regra, a natureza autônoma da atividade do TAC, afastando a configuração de vínculo empregatício, ainda que estejam presentes todos os requisitos caracterizadores da relação de emprego, conforme os

artigos 2º e 3º da CLT. A competência para julgamento de lides que envolvam discussão sobre vínculo ou não, não será da Justiça do Trabalho, pois a lei define um regime jurídico próprio. Somente haverá possibilidade de reconhecimento do vínculo empregatício se não forem atendidos os requisitos formais previstos na Lei nº 11.442/2007. Nesses casos, a presença de elementos de subordinação jurídica, especialmente em suas manifestações clássicas (pessoalidade, onerosidade, não eventualidade e, notadamente, a subordinação decorrente de controle de jornada, imposição de rotas ou ordens diretas), poderá justificar o enquadramento da relação como empregatícia.

Assim, a argumentação é a de que a correta caracterização da natureza jurídica da atividade do TAC exige análise casuística, na qual a forma contratual deve ser confrontada com a realidade fática da prestação dos serviços, assegurando não apenas o equilíbrio entre a liberdade contratual e a função social do trabalho, mas também o estrito cumprimento dos requisitos previstos na Lei nº 11.442/2007.

A relevância desta pesquisa decorre da necessidade de compreender, com precisão técnica e respaldo teórico, os limites e as possibilidades da autonomia do TAC no ordenamento jurídico brasileiro. A definição adequada dessa relação repercute diretamente na segurança jurídica de empresas, cooperativas e trabalhadores, influenciando a competitividade do setor, a organização da cadeia logística e a proteção social dos profissionais envolvidos.

No âmbito acadêmico, o estudo contribui para o debate sobre novas formas de organização do trabalho e para a compreensão da intersecção entre Direito Empresarial, Direito do Trabalho e regulação econômica.

A presente dissertação se insere na Linha de Pesquisa 1: “Estruturas do Direito Empresarial” do Programa de Pós-Graduação em Direito (PPGD) Uninove, ao investigar a figura do Transportador Autônomo de Cargas como um agente econômico central na ordem econômica brasileira, cuja regulamentação pela Lei nº 11.442/2007 e pela ANTT reflete os desafios da regulação setorial e da livre iniciativa.

A análise dos limites entre autonomia e vínculo empregatício, confrontando a forma contratual com a realidade fática, relaciona-se diretamente aos fundamentos constitucionais da ordem econômica e ao estudo de um modelo empresarial contemporâneo, que exige padrões éticos, observância rigorosa dos requisitos legais e uma regulação eficaz do mercado para reduzir desigualdades sociais sem comprometer o desenvolvimento econômico.

No plano social, a correta interpretação da Lei nº 11.442/2007 é fundamental para assegurar que a flexibilização contratual não se converta em precarização, preservando a função econômica e social do transporte rodoviário de cargas.

O objetivo geral desta dissertação é analisar a relação jurídica do Transportador Autônomo de Cargas à luz da Lei nº 11.442/2007, identificando em que medida sua atuação configura efetiva autonomia ou pode ensejar vínculo empregatício, é o que se pretende ao final.

Como objetivos específicos, busca-se: (i) examinar a evolução legislativa e o contexto regulatório que moldaram a figura do TAC; (ii) diferenciar juridicamente o TAC e suas classificações de outras modalidades de transporte e contratação no setor; (iii) analisar a jurisprudência e a doutrina pertinentes, com atenção às situações em que se reconhece ou se afasta o vínculo trabalhista; e (iv) comparar modelos internacionais de regulação.

A pesquisa adota abordagem qualitativa, desenvolvida pelo método dedutivo, partindo da análise da legislação, da jurisprudência e da doutrina especializada para interpretar o regime jurídico do TAC. Utiliza-se revisão bibliográfica e documental, abrangendo obras acadêmicas, artigos científicos, pareceres e normas setoriais, bem como exame de decisões judiciais dos tribunais superiores e dados estatísticos do setor de transporte rodoviário. A investigação é de natureza exploratória e descritiva, buscando não apenas compreender o marco regulatório existente, mas também identificar tendências interpretativas e desafios práticos para a aplicação da Lei nº 11.442/2007.

2 O TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS NO BRASIL: ESTRUTURA, IMPORTÂNCIA ECONÔMICA E DESAFIOS LOGÍSTICOS

O artigo 754 do Código Civil dispõe que as mercadorias devem ser entregues ao destinatário. No entanto, a mercadoria não pode ser recebida pelo destinatário sem que exista o transporte e a figura do transportador, do motorista, e de toda a infraestrutura necessária para a circulação dos bens e produtos. Sendo assim, importa discutir seu papel na sociedade dos dias atuais, principalmente quanto ao transporte rodoviário e suas implicações jurídicas.

2.1 Impactos econômicos, estatísticos e infraestruturais do transporte rodoviário de cargas

2.1.1 Dados estatísticos e relevância econômica

O transporte se relaciona com todos os setores da sociedade, sendo o transporte rodoviário de cargas responsável por altos percentuais da movimentação de cargas e mercadorias que circulam no Brasil e na América Latina¹.

Segundo o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), no ano de 2020, essa modalidade foi responsável pela circulação de mais de 90% do total da matriz de transporte em países como Argentina (93%), Chile (95%), Uruguai (97%), Colômbia (98%), Peru (99%)².

No Brasil, segundo dados da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT), no ano de 2024, o transporte rodoviário foi responsável por movimentar 15,7 milhões de toneladas, entre importações e exportações, entre o Brasil e os países com os quais mantém acordo para o transporte rodoviário internacional de carga (Argentina, Paraguai, Uruguai, Bolívia, Chile, Peru e Venezuela). Além disso, a mesma modalidade de transporte exportou uma carga de mais de USD\$197,5 bilhões (51,53%) e importou US\$114,52 bilhões (44,32%)³.

Ainda, de acordo com a Secretaria Nacional de Trânsito, há mais de 3 milhões de

¹ CNTA.CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS. Realidade do Transportador Autônomo de Cargas 2024. Brasília, DF: CNTA; AGP Pesquisas, 2024.

² BARBERO, J. A.; FIADONE, R.; MILLÁN, M. F. El transporte automotor de cargas en América Latina. In: BARBERO, J. A.; FIADONE, R.; MILLÁN, M. F. **El transporte automotor de cargas en América Latina**. [S. l.]: Banco Interamericano de Desenvolvimento, fev. 2020. p. 117. Disponível em: <<https://publications.iadb.org/es/el-transporte-automotor-de-cargas-en-america-latina>>. Acesso em: 15 set. 2025, p. 21-25.

³ ANTT. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **RNTRC em números**. Brasília, DF: GOV.BR, 8 ago. 2022. Disponível em: <<https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/cargas/rntrc-1/rntrc-em-numeros>>. Acesso em: 15 set. 2025.

caminhões em circulação no Brasil e cerca de 75% de todas as mercadorias que são transportadas no território nacional utilizam o modal rodoviário⁴.

A alta participação desta modalidade de transporte não está restrita ao Brasil e outros países em desenvolvimento. Na Europa, de forma geral, a movimentação de cargas internas por meio das rodovias representa cerca de 76,3%, com países que ultrapassam 90%, como Espanha (95,2%), Grécia (97,5%) e Irlanda (99,4%)⁵.

O transporte rodoviário de cargas é responsável pela distribuição de produtos da agricultura, pesca e silvicultura, construção, manufatura, petróleo e gás, mineração e pedreiras, comércio atacadista e varejista, usuário final, doméstico, internacional, contentorizados⁶ e não containerizados⁷, longo curso e curto curso, bens líquidos e bens sólidos, produto controlado e não controlado, com ou sem controle de temperatura⁸.

Fundamental para a logística no Brasil, é o principal meio de transporte de cargas do país, e a economia depende dele para distribuir bens e conectar diferentes setores. Apesar de sua importância, essa dependência também gera riscos. Um exemplo disso foi a greve dos caminhoneiros em 2018, que mostrou como a interrupção desse serviço pode impactar toda a sociedade.

2.1.2 Impactos da greve de 2018

Em 21 de maio de 2018, caminhoneiros de todo o país iniciaram uma paralisação em protesto contra o aumento de mais de 50% nos preços do óleo diesel em um ano. Esse aumento foi atribuído à nova política de preços da Petrobras, que atrelava o valor do combustível ao mercado internacional e à flutuação cambial. As principais reivindicações da categoria incluíam a redução de impostos sobre o diesel e o estabelecimento de uma tabela mínima para os valores

⁴ BRASIL. Governo Federal. **Frota de Veículos - 2025**. Disponível em: <<https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/frota-de-veiculos-2025>>. Acesso em: 15 set. 2025.

⁵ SOLIANI, R. D.; SILVA, L. B. D. Segurança e saúde ocupacional dos motoristas de caminhão autônomos: uma revisão da literatura. **Revista Transporte e Território**, n. 14, 2023, p. 2.

⁶ Forma de transporte ou armazenamento de cargas, produtos e/ou resíduos por meio de contêineres/contentores. São setores que utilizam os contentores: alimentos, vinícolas, pescados, frigoríficos, transportes, metal mecânica, hospitalar, química, farmacêutica, têxtil.

⁷ Outras formas de transporte ou armazenamento de cargas e/ou resíduos que vão além de contêineres, como por exemplo tanques, cofres-de-cargas, cilindros, bombonas, barris, embalagens, tambores, recipientes criogênicos

⁸ MORDOR INTELLIGENCE. Mordor Intelligence. **Mordor Intelligence**, 2024. Disponível em: <<https://www.mordorintelligence.com/pt/industry-reports/europe-roadfreight-transport-market>>. Acesso em: 23 out. 2025.

de frete.

O movimento teve início na Rodovia Presidente Dutra, no Rio de Janeiro, e rapidamente se expandiu para 24 Unidades da Federação, culminando em uma paralisação nacional que durou dez dias.

O cenário econômico anterior à greve já era de baixo dinamismo, com o Produto Interno Bruto (PIB) estagnado ou em retração desde 2014. Isso resultava em alta ociosidade da capacidade produtiva e pressão sobre a demanda por transporte de cargas. Nesse contexto, a escalada do preço do diesel comprimia ainda mais as margens do setor, gerando insatisfação generalizada. Além das demandas por redução do preço do combustível e criação de uma tabela de frete, os caminhoneiros também exigiam isenção de pedágio para eixos suspensos e uma linha de crédito especial para transportadores autônomos⁹.

Os impactos da paralisação foram imediatos e abrangentes. Houve desabastecimento de combustíveis em postos, escassez de alimentos perecíveis em supermercados, falta de insumos hospitalares e interrupção de linhas de produção em setores industriais estratégicos, como o automotivo e o siderúrgico. Dados do IBGE indicam que a produção industrial caiu cerca de 11% em maio de 2018, afetando quase todos os segmentos: bens de consumo duráveis recuaram 27,4%, bens de capital 18,3%, bens de consumo semiduráveis e não duráveis 12,2%, e bens intermediários 5,6%. Entre os setores mais atingidos, destacam-se o automotivo (-29,8%), o de alimentos (-17,1%) e o de bebidas (-18,1%).

O setor agropecuário também sofreu perdas significativas. O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) estimou prejuízos diretos de R\$ 4,28 bilhões em atividades sensíveis à interrupção logística: aproximadamente 289 milhões de litros de leite foram descartados (equivalente a R\$ 360 milhões), a avicultura e a suinocultura acumularam perdas de R\$ 3 bilhões, frutas e hortaliças perderam R\$ 920 milhões, e a pecuária bovina deixou de exportar 40 mil toneladas de carne, totalizando US\$ 170 milhões¹⁰.

O impacto macroeconômico foi igualmente severo. De acordo com a Agência Brasil

⁹ FGV PROJETOS. **A Greve dos Caminhoneiros: Origens e Impactos sobre a Economia Brasileira**. Rio de Janeiro, RJ: FGV Projetos, 2018.

¹⁰ IPEA. Publicação: Impactos iniciais da greve dos caminhoneiros no setor agropecuário. **Repositório do Conhecimento**. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/entities/publication/e6bd3256-68f1-4cde-9d23-0b7e81cf0832> Acesso em: 04 dez. 2025.

(2018), o governo estimou prejuízos de aproximadamente R\$ 15 bilhões¹¹. O PIB do segundo trimestre de 2018 foi reduzido em 1,2 ponto percentual¹², e a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP) calculou perdas superiores a R\$ 25 bilhões apenas no setor industrial. Outras estimativas apontaram prejuízos acima de R\$ 30 bilhões em apenas cinco dias de paralisação, confirmando a dimensão sistêmica da crise.

A paralisação foi encerrada em 1º de junho de 2018, após o governo de Michel Temer, sob pressão da mobilização e com amplo apoio popular aos caminhoneiros, buscar atender às principais reivindicações da categoria. A Associação Brasileira de Caminhoneiros (Abcam) já havia protocolado um ofício em 14 de maio, exigindo a redução do preço dos combustíveis e a fixação de uma tabela mínima de frete¹³.

Nesse contexto, foi editada a Medida Provisória nº 832/2018, posteriormente convertida na Lei nº 13.703/2018, que instituiu a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, consolidando legalmente a obrigatoriedade de uma tabela de frete.

A greve dos caminhoneiros de 2018, apesar de sua curta duração, reafirmou a importância central do modal rodoviário para a economia nacional e o valor do capital humano que o sustenta. Além disso, expôs a vulnerabilidade das cadeias de suprimentos a eventos disruptivos e impulsionou mudanças regulatórias de longo alcance, cujos efeitos ainda repercutem nas relações entre transportadores, embarcadores e o Estado.

2.1.3 Infraestrutura e papel estratégico

O Brasil, um país de dimensões continentais com 8.510.000 km², possui cinco regiões interligadas por uma extensa malha rodoviária de, 1.720.909 km¹⁴, sendo 199.809,231

¹¹ AGÊNCIA BRASIL. Empresa Brasil de Comunicação - EBC. **Agência Brasil**, 12 jun. 2018. Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2018-06/greve-dos-caminhoneiros-custara-r-15-bilhoes-para-economia>>. Acesso em: 04 dez. 2025

¹² IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Em maio, produção industrial recua 10,9%. **Agência de Notícias** (Agência IBGE). Brasília, DF, 4 jul. 2018. Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/21621-em-maio-producao-industrial-recua-10-9>>. Acesso em: 15 set. 2025.

¹³ LOPES, Amanda Souza et al. Os impactos gerados pela greve dos caminhoneiros no Brasil e a resiliência nos equipamentos e serviços turísticos. **CENÁRIO**, Brasília, v. 7, n. 12, p. 59-72, ago. 2019. DOI: <https://doi.org/10.26512/revistacenario.v7i12.25510>. Disponível em: <<https://revistacenario.v7i12.25510>>. Acesso em: 15 set. 2025.

¹⁴ CNT. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Pesquisa CNT de Rodovias 2024**. Brasília: CNT: SEST SENAT: ITL, 2024. 224 p. 13. Disponível em: <<https://static.poder360.com.br/2024/11/Pesquisa-CNT-de-Rodovias-2024.pdf>>. Acesso em: 16 out. 2025.

quilômetros somente no estado de São Paulo¹⁵. O transporte rodoviário de cargas, nesse contexto, se apresenta como elemento central da matriz logística nacional, posto que opera em uma rede de mais de 1,7 milhão de quilômetros de vias, das quais aproximadamente 75 mil são federais¹⁶.

Contudo, a qualidade dessa infraestrutura é um desafio, visto que apenas cerca de 12% do total das rodovias é pavimentadas, conforme dados da Confederação Nacional do Transporte¹⁷, evidenciando um descompasso entre a extensão e a adequação da malha.

Em termos de investimento, o Observatório Nacional de Transporte e Logística¹⁸ registrou que, em 2023, o Brasil destinou R\$12,78 bilhões à infraestrutura rodoviária, um aumento significativo em relação aos R\$7,46 bilhões investidos em 2022. A INFRA S.A.¹⁹ aponta que, somente nos primeiros sete meses de 2023, cerca de 90% do valor total investido no ano anterior já havia sido aplicado. Esses aportes visam aprimorar a capacidade de escoamento de cargas, com foco em manutenção, duplicação e adequação de trechos estratégicos da malha federal.

A capilaridade territorial do transporte rodoviário de cargas é crucial para sua função estratégica no Brasil. Diferentemente de modais como o ferroviário ou hidroviário, o transporte rodoviário alcança regiões de menor densidade populacional e áreas rurais, atuando como um integrador essencial para a produção agrícola, industrial e de bens de consumo.

Estimativas indicam que entre 65% e 70% do volume de cargas movimentadas no país dependem do modal rodoviário²⁰, tornando-o insubstituível no curto e médio prazo. Institucionalmente, o setor é responsável por aproximadamente 58% de todo o volume transportado, emprega diretamente 5 milhões de trabalhadores e mobiliza 1,6 milhão de

¹⁵ SÃO PAULO (Estado). Departamento de Estradas de Rodagem. **Malha Rodoviária: Extensão**. Disponível em: <<https://www.der.sp.gov.br/WebSite/MalhaRodoviaria/Extensao.aspx>>. Acesso em: 15 set. 2025.

¹⁶ ONTL. OBSERVATÓRIO NACIONAL DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA. **Indicadores de investimentos rodoviários**. Brasília, DF: ONTL, 2023. Disponível em: <<https://ontl.infrasa.gov.br/paineis-analiticos/painel-indicadores-de-transporte-e-logistica/investimentos-rodoviario/>>. Acesso em: 15 set. 2025.

¹⁷ SINICESP. Pesquisa CNT de Rodovias 2023 aponta que 67,5% da malha rodoviária do País tem problemas. **SINICESP**, 29 nov. 2023. Disponível em: <<https://sinicesp.org.br/index.php/2023/11/29/pesquisa-cnt-de-rodovias-2023-aponta-que-675-da-malha-rodoviaria-do-pais-tem-problemas/>>. Acesso em: 21 out. 2025.

¹⁸ ONTL. OBSERVATÓRIO NACIONAL DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA. **Indicadores de investimentos rodoviários**. Brasília, DF: ONTL, 2023. Disponível em: <<https://ontl.infrasa.gov.br/paineis-analiticos/painel-indicadores-de-transporte-e-logistica/investimentos-rodoviario/>>. Acesso em: 15 set. 2025.

¹⁹ INFRA S.A. **Relatório de investimentos em infraestrutura rodoviária** – 2023. São Paulo, SP: INFRA S.A., 2023.

²⁰ SINICESP. Pesquisa CNT de Rodovias 2023 aponta que 67,5% da malha rodoviária do País tem problemas. **SINICESP**, 29 nov. 2023. Disponível em: <<https://sinicesp.org.br/index.php/2023/11/29/pesquisa-cnt-de-rodovias-2023-aponta-que-675-da-malha-rodoviaria-do-pais-tem-problemas/>>. Acesso em: 21 out. 2025.

veículos registrados em mais de 130 mil empresas.

Apesar de sua centralidade, a dependência excessiva do modal rodoviário expõe vulnerabilidades estruturais. A malha viária brasileira enfrenta problemas históricos como manutenção precária, baixo índice de duplicação e gargalos logísticos. Esses fatores elevam o custo operacional e comprometem a competitividade internacional do país. A CNT estima que as condições inadequadas das rodovias geram um custo logístico adicional superior a R\$ 5 bilhões anuais, impactando diretamente o preço final das mercadorias e o escoamento das exportações. A Pesquisa CNT de Rodovias reforça essa ineficiência, revelando que as deficiências no pavimento aumentam os custos operacionais em média 33,1%, podendo chegar a 43,6% na região Norte²¹.

Do ponto de vista macroeconômico, os custos logísticos representam cerca de 12,7% do PIB brasileiro, equivalente a R\$749 bilhões anuais, em contraste com 7,8% nos Estados Unidos²². Um estudo da Fundação Dom Cabral, baseado em 126 empresas que representam cerca de 20% do PIB, indica que os custos logísticos comprometem, em média, 13,1% da receita bruta das organizações, atingindo 22,7% no setor de bens de capital e 20,9% na construção civil²³. Isso demonstra como a ineficiência rodoviária afeta diretamente a estrutura de custos empresariais.

Outro fator crítico é a idade da frota de caminhões, que alcança uma média de 12,8 anos e chega a 18 anos entre os caminhoneiros autônomos, um patamar significativamente superior ao padrão internacional (7 a 8 anos). Essa defasagem resulta em maiores gastos com manutenção, aumento do consumo de combustível e elevação dos riscos de acidentes²⁴.

Um estudo recente ainda estabelece uma forte correlação entre a produção de caminhões no Brasil, o crescimento do PIB e os investimentos em infraestrutura rodoviária, evidenciando a ligação direta entre políticas públicas de investimento, expansão industrial e renovação da frota²⁵.

²¹ SINICESP. Pesquisa CNT de Rodovias 2023 aponta que 67,5% da malha rodoviária do País tem problemas. **SINICESP**, 29 nov. 2023. Disponível em: <<https://sinicesp.org.br/index.php/2023/11/29/pesquisa-cnt-de-rodovias-2023-aponta-que-675-da-malha-rodoviaria-do-pais-tem-problemas/>>. Acesso em: 21 out. 2025.

²² ILOS. INSTITUTO DE LOGÍSTICA E SUPPLY CHAIN. **Custo logístico brasileiro e comparativo internacional**. São Paulo, SP: ILOS, 2023.

²³ FDC. FUNDAÇÃO DOM CABRAL. **Estudo sobre custos logísticos no Brasil e impacto na competitividade empresarial**. Belo Horizonte, MG: FDC, 2023.

²⁴ CNI. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Idade da frota e desafios do transporte rodoviário de cargas no Brasil**. Brasília, DF: CNI, 2023.

²⁵ REVISTA DE GESTÃO E SECRETARIADO. Impacto dos investimentos em infraestrutura na produção de

A questão intermodal também merece destaque. Embora o Brasil possua uma malha ferroviária expressiva, menos da metade é utilizada de forma significativa: 36,3% não registram tráfego, 22,7% transportam menos de dois trens por dia e apenas 12,6% são altamente utilizadas²⁶. Esse cenário intensifica a pressão sobre o transporte rodoviário, reforçando sua indispensabilidade para o escoamento de cargas.

Nesse contexto, os investimentos recentes na infraestrutura rodoviária representam não apenas uma necessidade física, mas uma estratégia fundamental para o fortalecimento econômico nacional.

O transporte rodoviário é decisivo para o escoamento da produção agroindustrial (especialmente soja, milho e carnes, que formam a base das exportações brasileiras) e para o abastecimento de centros urbanos, consolidando-o como vetor essencial da segurança logística e alimentar do país. Além disso, sua relevância é ampliada pelo papel de conector intermodal, integrando ferrovias, portos e aeroportos, uma vez que grande parte do percurso inicial ou final do transporte de mercadorias ocorre por rodovias.

Consequentemente, compreender o setor rodoviário não apenas em termos de sua infraestrutura física, mas também como um ativo estratégico da economia nacional, é crucial para a formulação de políticas públicas que garantam maior eficiência logística, redução de custos e sustentabilidade do sistema de transporte no Brasil.

2.2 Perfil dos Transportadores Autônomos de Carga (TACs)

Os Transportadores Autônomos de Carga (TACs) desempenham um papel estratégico na logística brasileira, sendo a base do transporte rodoviário de cargas. O setor, no Brasil, de acordo com a Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), ao compartilhar dados na Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados em 2024²⁷, emprega aproximadamente 1,9 milhão de trabalhadores. Uma análise aprofundada do perfil do caminhoneiro autônomo brasileiro revela características demográficas e laborais específicas,

caminhões (1995–2022). *Revista de Gestão e Secretariado*, 2023. Disponível em: <<https://ojs.revistagesec.org.br/secretariado/article/view/2742>>. Acesso em: 15 set. 2025.

²⁶ AGÊNCIA CNT TRANSPORTE ATUAL. Perfil dos Caminhoneiros: idade média da frota de caminhões passa dos 15 anos. CNT, 28 jan. 2019. Disponível em: <<https://www.cnt.org.br/agencia-cnt/idade-media-frota-caminhoes-passa-15-anos-cnt-perfil-caminhoneiros>>. Acesso em: 21 out. 2025.

²⁷ BRASIL. Câmara dos Deputados. **Pesquisa sobre caminhoneiros autônomos mostra envelhecimento e desvalorização da categoria**. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2024.

com implicações significativas para a saúde e segurança ocupacional.

A Câmara dos Deputados descreve esse perfil:

O caminhoneiro autônomo brasileiro é homem em 99% dos casos, tem idade média de 46 anos, está há 17 anos na profissão, trabalha 12 horas por dia a R\$ 39,50 por hora trabalhada, pouco cuida da saúde e muitas vezes faz uso de remédios e outras drogas para ficar acordado por mais tempo²⁸.

Complementando a caracterização do perfil profissional, dados da Confederação Nacional dos Transportes (CNTA) de 2024 indicam que a faixa etária mais representativa se situa entre 36 e 55 anos. O levantamento também aponta que a maioria desses trabalhadores é casada (49%) e possui filhos (77%), com um nível de escolaridade predominante de ensino médio completo²⁹.

Em relação à saúde, cerca de 47% dos motoristas reportam algum problema, sendo os mais frequentes problemas de coluna (40%) e hipertensão (28%). Contudo, apenas 31% aderem a uma medicação regular e menos da metade realiza um check-up anual³⁰.

Profissionalmente, os transportadores autônomos possuem, em média, 17 anos de experiência. A rotina de trabalho é intensa, com uma jornada média de 12 horas diárias, durante aproximadamente 24 dias por mês, e um período de descanso de cerca de 8 horas. É comum que esses profissionais permaneçam, em média, 17 dias consecutivos longe de casa, utilizando postos de combustível (91%) como locais de repouso.

A renda mensal líquida da categoria (em 2024) variou entre R\$ 2 mil e R\$ 22,4 mil, com média de R\$ 10,1 mil, na minoria dos casos pode ultrapassar R\$ 19,6 mil, e média de valor por hora trabalhada de R\$39,50. A obtenção de fretes ocorre predominantemente de forma direta com embarcadores (66%), mas também por meio de agenciadores de carga (60%) e aplicativos de frete (60%)³¹.

Tais condições favorecem a incidência de problemas de saúde, notadamente doenças da coluna, hipertensão e diabetes, além do uso recorrente de estimulantes para mitigar a fadiga.

²⁸ BRASIL. Câmara dos Deputados. **Caminhoneiro autônomo: perfil e desafios da categoria**. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2024.

²⁹ CNTA.CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS. Realidade do Transportador Autônomo de Cargas 2024. Brasília, DF: CNTA; **AGP Pesquisas**, 2024.

³⁰ CNTA.CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS. Realidade do Transportador Autônomo de Cargas 2024. Brasília, DF: CNTA; **AGP Pesquisas**, 2024.

³¹ CNTA.CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS. Realidade do Transportador Autônomo de Cargas 2024. Brasília, DF: CNTA; **AGP Pesquisas**, 2024.

Esse cenário é agravado pelas precárias condições da malha rodoviária nacional, onde apenas 12,4% de uma extensão total de 1.720 milhões de km é pavimentada, impactando diretamente a segurança e os custos operacionais³².

Adicionalmente, estudos sobre acidentalidade demonstram que, embora os caminhões estejam envolvidos em aproximadamente 20% das ocorrências em rodovias federais, a gravidade desses eventos é elevada devido ao porte e à carga transportada, resultando em perdas humanas e econômicas significativas. Assim, a análise do perfil dos TACs não deve se restringir às características individuais, mas ser compreendida no contexto da infraestrutura deficiente e das pressões econômicas que permeiam o setor³³.

2.2.1 Números: condições de trabalho e saúde

Estima-se que aproximadamente 1,9 milhão de trabalhadores atuem no transporte rodoviário de cargas no Brasil, sendo grande parte deles transportadores autônomos (TACs).

No campo da saúde mental, os TACs estão expostos a fatores de risco peculiares: isolamento social decorrente das longas jornadas na estrada, ausência do convívio familiar e pressão constante pelo cumprimento de prazos.

Esses elementos favorecem a ocorrência de transtornos como depressão, ansiedade e síndrome de *burnout*^{34 35}. O uso de substâncias psicoativas, como anfetaminas (rebites), também é frequente: aproximadamente 25% dos caminhoneiros já admitiram utilizar estimulantes para prolongar o estado de vigília. Tal prática, embora voltada a atender às demandas da atividade, acentua os riscos de acidentes e agrava problemas de saúde física e psicológica.

Portanto, o conjunto de evidências empíricas e análises acadêmicas revela que os TACs

³² CNT. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Pesquisa CNT de Rodovias 2024**. Brasília: CNT: SEST SENAT: ITL, 2024. 224 p. 13. Disponível em: <<https://static.poder360.com.br/2024/11/Pesquisa-CNT-de-Rodovias-2024.pdf>>. Acesso em: 16 out. 2025.

³³ CNTA.CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS. Realidade do Transportador Autônomo de Cargas 2024. Brasília, DF: CNTA; **AGP Pesquisas**, 2024.

³⁴ Síndrome de *Burnout* ou Síndrome do Esgotamento Profissional é um distúrbio emocional com sintomas de exaustão extrema, estresse e esgotamento físico resultante de situações de trabalho desgastante, que demandam muita competitividade ou responsabilidade. A principal causa da doença é justamente o excesso de trabalho. Esta síndrome é comum em profissionais que atuam diariamente sob pressão e com responsabilidades constantes, como médicos, enfermeiros, professores, policiais, jornalistas, dentre outros.

³⁵ SANTOS, I. S. D. B. O uso de rebites por caminhoneiros: e suas consequências nas rodovias. **Conteúdo Jurídico**, 2022. Disponível em: <<https://www.conteudojuridico.com.br/consulta/Artigos/58121/o-uso-de-rebites-por-caminhoneiros-e-suas-consequencias-nas-rodovias>>. Acesso em: 15 set. 2025.

constituem uma categoria submetida a condições laborais intensas e a riscos ocupacionais elevados, exigindo maior atenção quanto às questões relacionadas aos requisitos mínimos normativos.

O desequilíbrio entre a alta demanda de trabalho e a insuficiência de políticas públicas de prevenção e cuidado reforça a vulnerabilidade desses profissionais, que permanecem como atores centrais para a logística nacional, mas em situação de saúde e bem-estar preocupante.

2.2.2 Acidentes e remuneração média

O elevado número de acidentes envolvendo veículos de carga no Brasil evidencia a vulnerabilidade dos Transportadores Autônomos de Carga (TACs) e reforça a necessidade de políticas públicas voltadas à segurança viária.

Em 2022, o país registrou mais de um milhão de acidentes de trânsito, segundo dados da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet). Especificamente no segmento do transporte de cargas, o Instituto Paulista do Transporte de Cargas (IPTC) contabilizou que, entre janeiro de 2022 e fevereiro de 2023, mais de 108 mil veículos de carga estiveram envolvidos em acidentes, representando parcela significativa do total de ocorrências viárias no período³⁶.

Considerando exclusivamente os TACs, a média mensal estimada é de aproximadamente 2.160 acidentes³⁷. Tal quadro está associado não apenas às condições adversas de trabalho e à saúde dos motoristas, mas também à precariedade da infraestrutura rodoviária nacional, em que cerca de 62% da malha apresenta algum tipo de deficiência, conforme dados da CNT³⁸. Esses fatores combinados elevam substancialmente os riscos de sinistros envolvendo caminhões de carga, gerando custos humanos, sociais e econômicos expressivos.

Em paralelo, a remuneração média dos TACs apresenta grande variabilidade e, em

³⁶ IPTC. INSTITUTO PAULISTA DO TRANSPORTE DE CARGAS. Acidentes de Trânsito no Transporte de Cargas: Estatística e Prevenção. São Paulo, **IPTCSP**, 2022. Disponível em: <<https://www.iptcsp.com.br/wp-content/uploads/2023/12/Acidentes-de-Transito-no-Transporte-de-Cargas-Estatisticas-e-Prevencao.pdf>>. Acesso em: 15 set. 2025.

³⁷ IPTC. INSTITUTO PAULISTA DO TRANSPORTE DE CARGAS. Acidentes de Trânsito no Transporte de Cargas: Estatística e Prevenção. São Paulo, **IPTCSP**, 2022. Disponível em: <<https://www.iptcsp.com.br/wp-content/uploads/2023/12/Acidentes-de-Transito-no-Transporte-de-Cargas-Estatisticas-e-Prevencao.pdf>>. Acesso em: 15 set. 2025, p. 4).

³⁸ CNT. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Pesquisa CNT de Rodovias 2024**. Brasília, DF: CNT - Estudos e Pesquisas, 2024. Disponível em: <<https://www.cnt.org.br/pesquisas>>. Acesso em: 15 set. 2025, p. 86-88.

muitos casos, revela-se insuficiente diante dos custos elevados de manutenção dos veículos e do combustível.

De acordo com levantamento realizado pela CNTA em 2022, a renda líquida mensal média dos caminhoneiros autônomos era de R\$3.900,00, o que corresponde a aproximadamente R\$13,04 por hora trabalhada, valor obtido a partir de jornadas que variam entre 9 e 16 horas diárias, distribuídas em cerca de 23 dias de trabalho por mês³⁹.

Estudos mais recentes já apresentados acima, no entanto, mostram uma elevação na renda média da categoria: em 2024, a CNTA identificou um valor médio mensal de R\$10,1 mil, o que corresponde a aproximadamente R\$39,50 por hora trabalhada⁴⁰. Essa melhora, embora significativa, não reflete uniformemente a realidade de todos os caminhoneiros autônomos, pois persiste uma forte desigualdade nos ganhos em função da região de atuação, do tipo de carga transportada e do acesso a contratos diretos com embarcadores.

Assim, observa-se que o cenário dos TACs é marcado por uma contradição: ao mesmo tempo em que desempenham função vital na logística nacional, encontram-se expostos a riscos elevados de acidentes e à instabilidade financeira, caracterizada pela alta volatilidade dos custos operacionais, como o diesel e a manutenção, somada à incerteza no valor dos fretes e aos longos prazos para recebimento decorrentes das mudanças da economia e do mercado. Essa condição os impedem de ter previsibilidade de renda, forçando-os a operar com margens de lucro apertadas e sem a segurança de uma remuneração fixa para cobrir despesas imprevistas ou períodos sem trabalho.

2.2.3 Desigualdades regionais

A realidade dos TACs apresenta variações significativas entre as diferentes regiões do Brasil, fortemente condicionadas pela infraestrutura rodoviária, pela remuneração média e pelo acesso a serviços de apoio.

Pesquisas da CNTA⁴¹ indicam que a maior concentração de caminhoneiros autônomos

³⁹ CNTA. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS. A realidade do caminhoneiro autônomo em 2022. Brasília, DF: CNTA; **AGP Pesquisas**, 2022. Disponível em: <<https://arquivos.devnx.com.br/cnta/uploads/2N0qIy8ox3pbmBVkeK15MDgulf1RNmjC9HGnwT0.pdf>>. Acesso em: 15 set. 2025.

⁴⁰ CNTA.CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS. Realidade do Transportador Autônomo de Cargas 2024. Brasília, DF: CNTA; **AGP Pesquisas**, 2024.

⁴¹ CNTA.CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS. A realidade do

se encontra na Região Sudeste, especialmente em São Paulo (23% em 2022 e 26% em 2024), Minas Gerais (18% em 2022 e 13% em 2024) e Paraná (15% em 2022 e 12% em 2024). Já nas regiões Norte e Nordeste, a participação relativa é menor, mas as condições de infraestrutura são mais precárias, com extensas áreas de rodovias não pavimentadas, ausência de pontos de apoio adequados e deficiências nos serviços de manutenção e fiscalização.

Segundo a CNT, apenas 12,4% (213,5 mil km) da malha rodoviária nacional é pavimentada⁴², sendo que os estados do Norte e Nordeste concentram a maior parte das vias não pavimentadas, o que resulta em custos operacionais mais altos, maior desgaste físico e psicológico e maior risco de acidentes⁴³.

Um estudo recente da Confederação Nacional do Transporte (CNT) confirma esse quadro, apontando que, dos 111.853 quilômetros de rodovias pavimentadas avaliados em 2024, 67,0% (equivalente a 75.039 km) foram classificados como Regular, Ruim ou Péssimo. Embora o estudo da CNT foque na malha pavimentada, a persistência de condições críticas, especialmente em regiões como Norte e Nordeste, continua a impactar a logística nacional, elevando custos e riscos operacionais. Os dados da CNT abrangem 67.835 km de rodovias federais pavimentadas e 44.018 km de rodovias estaduais pavimentadas⁴⁴.

A precariedade estrutural se reflete também nas taxas de acidentes: análise baseada na Pesquisa Nacional de Saúde de 2013 demonstrou que a prevalência de lesões por acidentes de trânsito é significativamente maior em estados com infraestrutura viária deficiente e menor cobertura de serviços de emergência⁴⁵.

Nas regiões Sul e Sudeste, embora a densidade da malha pavimentada seja superior e haja maior presença de polos logísticos, a elevada competitividade e os custos operacionais,

caminhoneiro autônomo em 2022. Brasília, DF: CNTA; **AGP Pesquisas**, 2022. Disponível em: <<https://cargapesada.com.br/wp-content/uploads/2022/07/Baixar-aqui-a-pesquisa-da-CNTA.pdf>>. Acesso em: 15 set. 2025.

CNTA.CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS. Realidade do Transportador Autônomo de Cargas 2024. Brasília, DF: CNTA; **AGP Pesquisas**, 2024.

⁴² CNT. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. Pesquisa CNT de Rodovias 2024. Brasília: CNT: SEST SENAT: ITL, 2024. 224 p. 14. Disponível em: <<https://static.poder360.com.br/2024/11/Pesquisa-CNT-de-Rodovias-2024.pdf>>. Acesso em: 16 out. 2025

⁴³ CNTA. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS. Realidade do Transportador Autônomo de Cargas 2024. Brasília, DF: CNTA; **AGP Pesquisas**, 2024.

⁴⁴ CNT. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. Pesquisa CNT de Rodovias 2024. Brasília: CNT: SEST SENAT: ITL, 2024. 224 p. 84,143-145. Disponível em: <<https://static.poder360.com.br/2024/11/Pesquisa-CNT-de-Rodovias-2024.pdf>>. Acesso em: 16 out. 2025.

⁴⁵ MORO, S. et al. Regional disparities in road traffic injuries and their determinants in Brazil, 2013. **International Journal for Equity in Health**, v. 15, n. 142, p. 1-10, 2016. Disponível em: <<https://equityhealth.biomedcentral.com/articles/10.1186/s12939-016-0433-6>>. Acesso em: 15 set. 2025.

especialmente combustível, manutenção e pedágios, reduzem significativamente a rentabilidade líquida dos TACs.

Além disso, estudo de Maria da Penha S. Araújo, Renata Albergaria de Mello Bandeira e Vania Barcellos Gouvea Campos mostra que motoristas autônomos arcam com custos proporcionais maiores em combustível e manutenção do que transportadoras empresariais⁴⁶, o que agrava desigualdades regionais, pois a estrutura de custos pesa mais fortemente em áreas de maior desgaste veicular e menor rentabilidade do frete⁴⁷.

Essa disparidade regional reforça a necessidade de políticas públicas específicas, adaptadas às realidades locais, e de estratégias que promovam maior eficiência operacional sem comprometer a autonomia jurídica e econômica desses profissionais.

A compreensão dessas desigualdades é, portanto, essencial para o desenho de políticas de transporte mais equitativas e eficazes, capazes de mitigar os riscos a que estão submetidos os transportadores autônomos e de valorizar sua importância estratégica para a economia nacional.

⁴⁶ ARAÚJO, G. C.; BANDEIRA, R. A. M.; CAMPOS, V. B. G. Custos e fretes praticados no transporte rodoviário de cargas: uma análise comparativa entre autônomos e empresas. **Transportes**, v. 22, n. 2, p. 212, 2014. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/jtl/a/R3BfL94BRgMV4TxCMsyTHxr/abstract/?lang=pt>>. Acesso em: 15 set. 2025.

⁴⁷ ARAÚJO, G. C.; BANDEIRA, R. A. M.; CAMPOS, V. B. G. Custos e fretes praticados no transporte rodoviário de cargas: uma análise comparativa entre autônomos e empresas. **Transportes**, v. 22, n. 2, p. 187-226, 2014. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/jtl/a/R3BfL94BRgMV4TxCMsyTHxr/abstract/?lang=pt>>. Acesso em: 15 set. 2025.

3 FORMAÇÃO HISTÓRICO-JURÍDICA DA PROFISSÃO DE TAC

3.1 Origem histórica da atividade de transporte

A figura do Transportador Autônomo de Cargas é o resultado de uma longa evolução histórica, intrinsecamente ligada à própria formação do território e da economia nacional. Suas raízes remontam ao período colonial, quando a abertura das primeiras estradas e o surgimento das rotas de escoamento de mercadorias e produtos impulsionaram o início da atuação dos transportadores no país⁴⁸.

3.1.1 O século XX e a gênese do modal rodoviário

Com o final do Império e a Proclamação da República, em 15 de novembro de 1889, houve as primeiras iniciativas de instituição do modal rodoviário no território brasileiro por meio de inúmeros planos de construções de estradas pavimentadas e projetos de expansão, originando um aumento da necessidade de regulamentação da modalidade de transporte rodoviário.

O presidente Washington Luís (1926-30), de forma ainda incipiente, lança o binômio automotor-estrada de rodagem, dando aos governos seguintes, de Getúlio Vargas à ditadura militar, a inserção gradual e sistemática dos elementos constitutivos do modal rodoviário em todo o território nacional.

Nos primeiros anos do século XX, com o declínio das oligarquias cafeeiras no comando do país e com o aparecimento, no Brasil, dos veículos automotores, um novo cenário de mudanças territoriais profundas estaria por vir: era preciso desbravar os sertões, ocupar a hinterlândia e ampliar o raio macroeconômico do imenso território brasileiro, cabendo ao modal rodoviário o papel de destaque nesse processo, com a incorporação gradativa de variáveis relativas à expansão da fronteira agrícola e ao deslocamento espacial da força de trabalho que viriam a motivar o aparecimento das estradas de rodagem modernas e modificar toda a política dos transportes, relegando a segundo plano as ferrovias⁴⁹.

Em 1922, o país dispunha de uma malha rodoviária de 47 mil km, e o caminhão não

⁴⁸ COIMBRA, C. **Uma visão histórica e análise conceitual dos transportes no Brasil**. [S.l.]: Ministério dos Transportes, 1974, p. 27-37.

⁴⁹ COIMBRA, C. **Uma visão histórica e análise conceitual dos transportes no Brasil**. [S.l.]: Ministério dos Transportes, 1974, p. 169.

carregava mais do que 1 tonelada, em uma frota nacional composta por apenas 1.600 unidades em 1927, segundo o IBGE⁵⁰.

Sobre a evolução dos transportes no Brasil, Maria do Carmo Corrêa Galvão destaca que, apesar de o crescimento inicial da malha rodoviária nacional ser “constante, embora irregular”, “a partir de 1930, [o transporte rodoviário] veio revolucionar os sistemas terrestres de circulação”, refletindo “os efeitos da difusão do motor de explosão”, e “substituindo gradativamente os ineficientes e inflexíveis meios de tradicionais de transporte, o caminhão se tornou, em pouco tempo, elemento fundamental para a evolução econômica nacional”⁵¹. Tanto é assim que, a partir de 1926, conhecemos os primeiros planos rodoviários, destacando-se entre eles o plano Catramby (1926); o plano Schnoor (1927); e o plano da Comissão de Estradas de Rodagem Federais (1928)⁵².

3.1.2 A Era Vargas: a estruturação estatal e o primeiro marco regulatório

Na grande crise mundial de 1930, a atividade do transporte rodoviário passou a receber ampla atenção regulatória e econômica, influenciada, em grande medida, pela pressão dos transportadores ferroviários que, até então, detinham a hegemonia no deslocamento de mercadorias, mas que se viram confrontados pelo crescimento dos transportadores autônomos, responsáveis por levar a circulação de bens também às estradas e não apenas aos trilhos⁵³.

Nesse contexto, a precariedade do setor ferroviário e da navegação de cabotagem favoreceu a valorização do transporte rodoviário como alternativa estratégica para a ampliação da capacidade logística e a expansão territorial da rede de transportes. Assim, o governo Vargas (1930-1945) promoveu um conjunto de políticas e iniciativas institucionais que se mostraram fundamentais para a consolidação da base material e normativa desse modal.

Em 1936, de um consórcio de oito empresas, foi oficialmente fundado o Sindicato dos Transportadores Rodoviários de São Paulo (Setcesp), que estabeleceu preços de fretes e prestação mútua de assistência. O interesse rodoviário crescia a passos largos no Estado,

⁵⁰ IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Estatísticas históricas do Brasil: séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988**. 2. ed. Rio de Janeiro: IBGE, 1990, p. 466.

⁵¹ CORRÊA GALVÃO, Maria do Carmo. Características da geografia dos transportes no Brasil. **Revista Geográfica**, Rio de Janeiro, Instituto Pan-Americano de Geografia e História, dez. 1966, p. 11.

⁵² COIMBRA, C. **Uma visão histórica e análise conceitual dos transportes no Brasil**. [S.l.]: Ministério dos Transportes, 1974, p. 171.

⁵³ COIMBRA, C. **Uma visão histórica e análise conceitual dos transportes no Brasil**. [S.l.]: Ministério dos Transportes, 1974, p. 175-195.

fenômeno que ocorreria posteriormente em todo o território nacional.

Gradativamente o caminhão passou a complementar o serviço do transporte ferroviário, “proporcionando a chegada em lugares em que o trem não tinha condições viárias de atingir, mesmo sendo bastante reduzidas as estradas [...] naquela época”. Eficiência, velocidade, capacidade de carga, rebaixamento de custos e distâncias e ampliação da oferta representaram o “desafio do avanço tecnológico” consubstanciado no caminhão e no seu aspecto inovador de atender a demanda “porta-a-porta”, incrementando a integração regional⁵⁴.

Nesse período, durante o Governo Provisório de Getúlio Vargas, foi promulgado o Decreto nº 24.497, de 29 de junho de 1934 (instituição do Plano Geral de Viação Nacional - PGVN). Esse diploma pode ser considerado a primeira tentativa abrangente de se criar um arcabouço regulatório para o transporte rodoviário comercial, inaugurando a transição de uma era de pioneirismo desregulado para uma fase de crescente intervenção e controle estatal.

A principal e mais revolucionária inovação do decreto foi submeter a exploração comercial do transporte rodoviário à tutela do Estado. Ao instituir a obrigatoriedade de concessão ou autorização governamental para a operação de linhas interestaduais, a norma transformou o que era uma atividade de livre mercado em um setor que, embora de natureza privada, passou a ser gerido sob uma lógica de intervenção estatal por regular uma prestação de um serviço público de mobilidade urbana.

Pela primeira vez, o poder público avocou para si a prerrogativa de definir quem poderia operar, em quais rotas e sob quais condições, estabelecendo um poder de fiscalização até então inexistente. Essa mudança é um reflexo direto da visão centralizadora do Estado varguista, que via na organização dos transportes um instrumento estratégico para a integração do território e o desenvolvimento econômico.

Para além do controle sobre a exploração, o decreto foi pioneiro ao introduzir a responsabilidade de instituir requisitos técnicos e de segurança como condição para a operação. A exigência de vistoria e aprovação dos veículos, a fixação de tarifas e horários e, de forma notável, a previsão de um seguro obrigatório de responsabilidade civil para danos a cargas e passageiros, demonstram uma preocupação inédita com a padronização e a segurança do serviço. Essas medidas, embora incipientes, lançaram as sementes de muitas das obrigações

⁵⁴ KAPRON, Rafael Antônio. **História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil: profissão, jornada e ações políticas**. 2012. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Pelotas (Unipel), Pelotas, 2012, p. 67.

que hoje compõem o regime jurídico do transportador, como a responsabilidade civil objetiva e a necessidade de mitigação de riscos.

Embora seu foco fosse a regulação das "empresas" de transporte, o Decreto de 1934 teve um efeito secundário crucial: ele iniciou, ainda que de forma implícita, a diferenciação jurídica entre os diferentes agentes do setor. Ao criar um modelo de operação formal e regulado, baseado em concessões, ele ajudou a delinear, por exclusão, o espaço ocupado pelo transportador autônomo. Este era o profissional que, não sendo titular de uma linha regular, atuava de forma avulsa e pontual, preenchendo as lacunas de um mercado em expansão e operando em uma zona cinzenta que as legislações futuras se esforçariam para regulamentar.

Portanto, o Decreto nº 24.497/34 não foi apenas uma norma de trânsito; foi um ato de política econômica e de organização territorial, que estabeleceu as bases conceituais para a regulação do transporte rodoviário no Brasil.

Após esse decreto, uma série de medidas é adotada no sentido de priorizar a opção rodoviária. A exemplo, temos a criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) pela Lei nº 467/37 para planejar, construir e prover a manutenção das estradas federais. Como ação imediata o novo órgão elabora um plano rodoviário, mas de “aspecto excessivamente geométrico, simétrico, que desde logo lhe tiraria qualquer utilidade”⁵⁵; a criação do Conselho Nacional de Petróleo (CNP), a partir da constatação da irrisória margem de alternativas de fontes energéticas para atender ao rápido crescimento da demanda de transportes.

Também podemos citar a inclusão na Constituição de 1937, pela emenda constitucional nº 4/40, que atribui à União a competência privativa de tributar combustíveis e lubrificantes líquidos; a criação do Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes (IUCL) pelo decreto-lei nº 2.615/40; e a execução de diversas obras rodoviárias pela Comissão de Estradas da Diretoria de Engenharia do Exército (algumas de grande valor estratégico), totalizando, em 1940, a construção de 580 km e a reconstrução de 850 km, além de 300 km em construção e 1.260 km em estudos.

⁵⁵ SILVA, Moacir M. F. Expansão dos transportes interiores. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro: IBGE, ano IX, n. 3, p. 367-412, jul.-set. 1947, p. 399.

3.1.3 O Pós-Guerra e a consolidação do projeto rodoviarista

No período pós-guerra, dois fatores considerados estruturantes para o modal rodoviário ampliaram sua base material, intensificando as dinâmicas territoriais decorrentes do processo de mecanização em expansão no país.

O primeiro foi o Decreto-Lei nº 15.093, de 20 de dezembro de 1944, instituído durante o Estado Novo, o Plano Rodoviário Nacional (PRN) representa um ponto de inflexão na história dos transportes no Brasil. Ele não foi apenas mais um plano de construção de estradas; foi o instrumento que consolidou o modal rodoviário como o vetor estratégico central do projeto de desenvolvimento e integração nacional. Ao conferir ao sistema rodoviário uma condição de proeminência na fluidez territorial da nação, o PRN de 1944 elevou a rodovia ao status de principal ferramenta do Estado para superar as barreiras geográficas, conectar mercados e, fundamentalmente, ocupar e unificar o vasto território brasileiro.

Bastos, descreve o plano como "um esforço de complementação e de articulação do maior interesse para o país"⁵⁶, capturando com precisão a dupla ambição do PRN.

O plano não visava a eliminar os modais ferroviário e hidroviário, mas a complementá-los. A ideia era que as rodovias funcionassem como "capilares", conectando as zonas de produção do interior aos troncos ferroviários e aos portos. Elas deveriam alimentar o sistema já existente, aumentando sua eficiência e alcance. Contudo, na prática, a flexibilidade, o menor custo de implantação (em comparação com as ferrovias) e a crescente pressão da incipiente indústria automobilística fizeram com que a rodovia rapidamente suplantasse os outros modais em importância.

A articulação do território e interiorização foi, talvez, o objetivo mais profundo do plano. O PRN foi concebido como um projeto geopolítico de interiorização do desenvolvimento. As "vias pioneiras" mencionadas por Bastos não eram apenas estradas, mas eixos de colonização, projetados para romper o isolamento de vastas regiões do interior do país e integrá-las à economia nacional. O traçado das novas rodovias buscava criar uma malha que conectasse o litoral ao Centro-Oeste e ao Norte, um esforço deliberado para superar o antigo modelo e forjar um mercado interno unificado.

O PRN de 1944, portanto, teve consequências duradouras. Ao priorizar de forma inequívoca o investimento em rodovias, ele selou o destino do sistema de transportes brasileiro

⁵⁶ BASTOS, Humberto. **ABC dos transportes**. Rio de Janeiro: MVOP, 1955, p. 103.

para as décadas seguintes. Essa decisão política foi o que criou a demanda massiva por veículos de carga e, conseqüentemente, consolidou a figura do caminhoneiro autônomo como o agente indispensável para operar essa nova malha viária. A "fluidez territorial" almejada pelo plano só se tornou realidade graças ao trabalho desses profissionais que, com seus próprios veículos, passaram a percorrer as novas estradas, materializando na prática o projeto de integração nacional concebido pelo Estado.

E segundo, publicado no apagar das luzes do Estado Novo, foi o Decreto-Lei nº 8.463, de 27 de dezembro de 1945, que funcionou como o braço financeiro e administrativo do Plano Rodoviário Nacional (PRN) instituído no ano anterior. Se o PRN de 1944 foi a declaração de intenções, estabelecendo a primazia do modal rodoviário como projeto de nação, o decreto de 1945 foi o instrumento que criou as condições materiais para que esse projeto se tornasse realidade. Sua principal e mais duradoura inovação foi a criação do Fundo Rodoviário Nacional.

A inovação mais significativa do decreto foi, sem dúvida, a instituição do Fundo Rodoviário Nacional, prevista em seu artigo 1º. Esse fundo foi concebido como um mecanismo para centralizar e vincular recursos especificamente para a construção, manutenção e melhoramento das rodovias do PRN.

O artigo 2º detalha as fontes de receita que alimentariam o fundo, sendo a principal delas uma parcela do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos. Essa vinculação de receita foi uma jogada estratégica genial: ela criava um ciclo virtuoso no qual o próprio crescimento da frota de veículos automotores, e, conseqüentemente, o aumento do consumo de combustíveis, gerava os recursos necessários para expandir e melhorar a malha rodoviária que essa mesma frota utilizaria. Essa estrutura garantiu um fluxo de caixa constante e previsível para o setor, permitindo um planejamento de longo prazo e impulsionando a "era do rodoviarismo" no Brasil.

O decreto também promoveu uma profunda reorganização administrativa do setor, consolidando o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) como o órgão central de planejamento e execução da política rodoviária. O DNER, que já existia, teve suas competências ampliadas e seu papel fortalecido, tornando-se o gestor do Fundo Rodoviário Nacional.

O decreto detalha minuciosamente a estrutura do DNER, criando um Conselho Rodoviário Nacional e diversas diretorias (Técnica, de Obras, de Conservação, etc.), e estabelecendo suas atribuições, que iam desde a elaboração de estudos e projetos até a

fiscalização das obras e a aplicação dos recursos do fundo. Essa estruturação transformou o DNER em um dos órgãos mais poderosos e tecnicamente capacitados da administração pública federal nas décadas seguintes.

Embora o decreto não trate diretamente da figura do transportador autônomo, seu impacto sobre a profissão foi imenso e indireto. Ao criar um mecanismo financeiro robusto e perene para a expansão da malha rodoviária, o Decreto-Lei nº 8.463/1945 acelerou de forma exponencial a construção de estradas em todo o país.

Essa expansão da infraestrutura rodoviária, intensificada a partir da segunda metade do século XX, especialmente com os planos rodoviários nacionais e o impulso do governo Juscelino Kubitschek na década de 1950 com a implantação da indústria automobilística nacional e a construção de Brasília, gerou uma demanda massiva por serviços de transporte que as ferrovias e a navegação, embora importantes, não conseguiam suprir em sua totalidade ou com a mesma flexibilidade⁵⁷.

Foi esse cenário que solidificou o caminhão como o principal meio de transporte de cargas e, por consequência, o caminhoneiro autônomo como o principal agente dessa nova logística. A garantia de recursos para as estradas significou a garantia de trabalho e de expansão para a atividade do TAC, que se tornou a figura humana indispensável para dar vida e sentido econômico à crescente "teia" de asfalto que passava a integrar o território nacional.

O Fundo Rodoviário Nacional foi um catalisador de uma verdadeira "onda rodoviária" que se espalhou por todo o país. O novo mecanismo de financiamento incentivou os estados a criarem suas próprias estruturas de gestão viária, como os Departamentos de Estradas de Rodagem (DERs), e seus respectivos planos rodoviários estaduais. Essa expansão massiva da infraestrutura rodoviária reconfigurou a geografia econômica do Brasil.

A capilaridade dessa nova rede não se limitou às grandes rodovias federais e estaduais. Ela se estendeu até as estradas vicinais, de jurisdição municipal, que, embora mais simples, desempenharam um papel crucial na integração local e regional. Essas vias se tornaram as artérias que conectavam as propriedades rurais e as pequenas povoações à malha principal, garantindo tanto o suprimento de insumos para o campo quanto o escoamento da produção agropecuária para os centros consumidores, consolidando o transporte rodoviário como o modal

⁵⁷ BRASIL. Ministério dos Transportes. **Transportes no Brasil** - Síntese Histórica. Publicado em 23 out. 2014, atualizado em 02 ago. 2020. Disponível em: <<https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transportes-no-brasil-sintese-historica>>. Acesso em: 15 set. 2025.

dominante em todas as escalas do território.

Em suma, o Decreto-Lei nº 8.463/1945 foi a peça que faltava para viabilizar o projeto do "Brasil rodoviário". Ao criar uma fonte de financiamento estável e ao estruturar administrativamente o setor, ele não apenas garantiu a construção de milhares de quilômetros de estradas, mas também criou as condições de mercado que tornaram a profissão de transportador autônomo de cargas uma das mais numerosas e economicamente relevantes do país.

3.1.4 O desenvolvimentismo e a emergência do caminhoneiro como agente econômico

Nos anos 1950, o Brasil começou a produzir os primeiros caminhões, inaugurando a indústria automobilística e gerando a necessidade de regulação sobre como se daria o transporte de cargas, produtos e mercadorias⁵⁸. Nesse período, os veículos passaram a carregar 10 toneladas, e o maior controle do tempo de deslocamento e a possibilidade de fragmentação operacional entre coleta e entrega de mercadorias, fatores que contribuíram para sua eficiência econômica⁵⁹. Nesse contexto, comumente o próprio motorista negociava a carga e o frete objetos do serviço de transporte, determinados por critérios pessoais de cada transportador. “Seus custos, mais a suposta margem de lucro desejada, perfaziam a tarifa. Da ambição comercial de cada um, bem como das imposições da concorrência, é que se dosava o valor”⁶⁰.

Paralelamente à construção de novas rodovias, o ambiente era altamente favorável para a criação de inúmeras empresas de transporte rodoviário de carga, que se tornariam elos materiais do feixe de objetos e ações que tomavam conta do corpo do país, e um grande movimento de organização empresarial começava a surgir.

Com o anúncio de sua campanha política, Juscelino Kubitschek afirmou que o país estava atravessando uma fase de transição, entre um passado agrário e um futuro mecanizado-industrial e urbano. Sendo assim, irromper o território nacional com novas estradas, além de melhorar e pavimentar boa parte das existentes, tornou-se um imperativo, sobretudo após o

⁵⁸ ESTADÃO. **A indústria automobilística no Brasil**. Disponível em:

<<https://www.estadao.com.br/infograficos/economia,a-industria-automobilistica-no-brasil,1108293>>. Acesso em: 15 set. 2025.

⁵⁹ KAPRON, Rafael Antônio. **História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil**: profissão, jornada e ações políticas. 2012. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Pelotas (Unipel), Pelotas, 2012.

⁶⁰ KAPRON, Rafael Antônio. **História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil**: profissão, jornada e ações políticas. 2012. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Pelotas (Unipel), Pelotas, 2012, p. 75-76.

anúncio da construção de Brasília, guinada radical no curso do desenvolvimento nacional. “O discurso e a materialização física das metas caminham em consonância, com a tarefa estatal de construir o país objetivando-se em agressivas políticas territoriais, num esforço de produção de espaço ímpar na história brasileira”⁶¹.

O Plano de Metas condiz com o acume do desenvolvimentismo no Brasil, cuja taxa média de crescimento econômico de 7,4% a.a. entre 1956-61 representou a fase terminal de aprofundamento do processo de substituição de importações como motor do crescimento do país⁶². O momento era realmente auspicioso ao privilégio concedido ao sistema rodoviário. O número total de veículos salta de 103 mil, em 1945, para cerca de 264 mil em 1952, sendo 244.941 caminhões e 19.815 ônibus⁶³.

3.1.5 O Regime Militar: o transporte como vetor de segurança e a organização do setor

Nos anos 60, com o crescimento do transporte rodoviário, aumentou a necessidade de uma regulamentação mais específica⁶⁴. Em 1963 foi fundada em São Paulo a NTC&Logística (Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística), com o objetivo de se tornar o principal canal de acesso da classe empresarial com instâncias governamentais e sociedade. No mesmo ano, em uma primeira tentativa de regulamentação do setor, o decreto nº 51.727 instituiu no âmbito do DNER o registro e cadastramento das empresas e dos veículos autônomos de carga, cujos agentes eram divididos nas categorias de empresas de transporte; carreteiros; transportadores autônomos; empresas de carga própria e agenciadores de carga.

Observa-se que a categoria dos autônomos também já era reconhecida pelo governo federal pelo menos do ponto de vista administrativo, pois a realidade que se impunha ao desbravamento dos sertões e à expansão das fronteiras agrícolas, simultaneamente ao crescimento urbano-industrial de largas zonas do país, também favorecia o movimento empreendedor individual a bordo de um caminhão de sua propriedade, fato que acabou se tornando uma atividade econômica cada vez mais comum e volumosa.

Para Pierre Monbeig, foi um fator de consolidação da sociedade urbana pela introdução

⁶¹ MORAES, Antonio Carlos Robert. **Território e história no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Annablume, 2005, p. 99.

⁶² BIELSCHOWSKY, Ricardo. **Pensamento econômico brasileiro**. 3. ed. Rio de Janeiro: Contraponto, 1996.

⁶³ FONSECA, Edgard Fróes da. **Uma política nacional de transportes**. Rio de Janeiro: MVOP, 1955.

⁶⁴ COIMBRA, C. **Uma visão histórica e análise conceitual dos transportes no Brasil**. [S.l.]: Ministério dos Transportes, 1974, p. 231-243.

na sociedade de novos elementos:

[...] o motorista, que muitas vezes é o proprietário do caminhão, pequeno artesão que consolida a classe média em suas camadas menos abonadas; o grande empresário de transporte, que se enriqueceu depressa, constrói imóveis, compra fazendas e se torna um personagem muito importante⁶⁵.

De forma célere, o setor de transportes passou a ocupar posição de destaque na agenda governamental durante o regime militar. Assim foi que em 31 de dezembro de 1964, é aprovada a Lei nº 4.592, que instituiu o novo Plano Nacional de Viação (PNV). Composto por planos modais (rodoviário, ferroviário, navegação interior e terminais marítimos), o texto é sucinto e bastante genérico, mas já deixa explícito que o desenvolvimento dos transportes não será realizado apenas baseado em motivações econômicas.

Enquanto os planos anteriores eram focados quase exclusivamente no modal rodoviário, o PNV de 1964 inaugurou uma visão sistêmica e multimodal da infraestrutura de transportes, alinhada à doutrina de segurança e desenvolvimento que caracterizou o período. O objetivo não era mais apenas construir estradas, mas criar um sistema de transportes integrado, capaz de garantir a circulação, a ocupação e a defesa do território nacional.

Pela primeira vez, uma única lei tratou de forma conjunta os subsistemas de transporte rodoviário, ferroviário, hidroviário e aeroviário. O artigo 2º da lei estabelece que o PNV compreende os sistemas federal e estaduais de viação, e que sua elaboração deve considerar "a economia e a segurança nacionais". Essa visão sistêmica reflete a compreensão de que a eficiência logística e a integração nacional dependem da articulação coordenada entre os diferentes modais, e não da priorização de um em detrimento dos outros. Embora, na prática, o rodoviarismo tenha continuado a receber a maior parte dos investimentos, a lei estabeleceu o arcabouço conceitual para uma política de transportes mais complexa e integrada.

O PNV de 1964 estava profundamente imbuído de uma lógica geopolítica. As novas rodovias, especialmente aquelas que rasgavam a Amazônia (como a Transamazônica, embora posterior, foi inspirada por essa lógica), não eram vistas apenas como corredores de transporte, mas como eixos de ocupação e de afirmação da soberania nacional.

O objetivo era "integrar para não entregar", conectando regiões remotas e de baixa densidade demográfica ao restante do país, facilitando a movimentação de tropas e recursos, e

⁶⁵ MONBEIG, Pierre (1977). **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1998, p. 364.

garantindo a presença do Estado em áreas de fronteira. O traçado das novas vias, portanto, não seguia apenas a lógica da demanda econômica, mas também, e talvez principalmente, a lógica da estratégia militar e da segurança nacional.

A Lei nº 4.592/1964 e o Plano Nacional de Viação representam a maturação da política de transportes como uma ferramenta de Estado, com objetivos que transcendiam a mera logística e abraçavam as esferas da economia, da geopolítica e da segurança nacional.

O 2º Congresso Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas, realizado na capital paulista entre 17 e 24 de maio de 1965, agregou os empresários de todo o país em torno da recém-criada NTC&Logística (Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística). A pauta do congresso, entre outras coisas, debateu e analisou temas que demonstram a preocupação do empresariado com elementos considerados peças-chave de sua engrenagem técnica, financeira e política, destacando-se: limitação de peso por eixo; composição e uniformidade de tarifas; liquidação de fretes; regulamentação do setor no plano nacional; financiamento de frota, instalações e equipamentos; relações entre empresas e carreteiros; projeção pública da classe e seguros⁶⁶.

Para cada tema debatido, foi gerada uma resolução específica, sendo, posteriormente, ajustado em um conjunto de oito indicações aprovadas em plenário. Dentre elas, destaca-se a criação de uma comissão incumbida de estudar uma regulamentação para o setor e a constituição de uma comissão, a cargo da NTC&Logística, para entregar ao presidente da República as resoluções finais aprovadas.

É notório, então, a consolidação de um sentimento de classe entre os empresários do transporte rodoviário de carga, justificado pelo crescente papel da atividade na economia nacional. “O que seria este país-continente, nos dias de hoje, do ponto de vista econômico e social, se não tivesse surgido e logo se desenvolvido a passos largos o transporte rodoviário, apesar da tímida rede de estradas pavimentadas que possuímos?”⁶⁷.

A classe, ainda, trouxe a público dados que demonstravam a rápida e forte expansão do transporte rodoviário de carga em meados da década de 1960, como a comprovação de que dos 3.700 municípios do país, apenas 1.131 eram servidos pelos sistemas ferroviário, fluvial e/ou marítimo; a circulação de cerca de 70% dos bens de produção e consumo pelo sistema

⁶⁶ NTC. **Anais do II Congresso Nacional do Transporte de Rodoviário de Carga**. São Paulo: Linográfica Editora, 1965.

⁶⁷ NTC. **Anais do II Congresso Nacional do Transporte de Rodoviário de Carga**. São Paulo: Linográfica Editora, 1965, p. 116.

rodoviário; que, em junho de 1964, o país possuía 686.597 veículos de carga, com mais de 3 mil empresas, “com agências e filiais nos mais diversos e longínquos municípios do país”⁶⁸; e que mais de 1 milhão de empregados dedicados às tarefas do transporte rodoviário de cargas.

A crescente complexidade do setor de transportes e sua consolidação como área estratégica para o desenvolvimento e a segurança nacional demandaram uma nova estrutura de governança. Nesse contexto, um passo decisivo foi a criação do Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT), instituído pelo Decreto nº 57.003, de 1965.

A criação do GEIPOT, fruto de um acordo de cooperação técnica com o Banco Internacional para a Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD), sinaliza a busca por um novo patamar de racionalidade técnica e de planejamento de longo prazo. O grupo foi concebido como um “*think tank*”⁶⁹ estatal, com a missão de prestar apoio técnico e administrativo aos órgãos do poder executivo, coordenando desde a formulação da Política Nacional de Transportes até a execução de estudos e pesquisas que deveriam embasar as decisões de investimento e de regulação.

Com essa nova estrutura, o setor de transportes transcendeu sua função meramente circulatória. Ele passou a ser oficialmente reconhecido como um amálgama de interesses estratégicos, que entrelaçava o desenvolvimento econômico, a integração territorial e a segurança nacional. O recém-criado Ministério dos Transportes, apoiado pela capacidade técnica do GEIPOT, consolidou-se, assim, como o guardião desses princípios, responsável por orquestrar a expansão da infraestrutura como um pilar do projeto de nação.

3.1.6 A tentativa de regulação e a expansão contínua (final dos anos 60 e início dos 70)

Entre 1969 e 1974 houve uma “centralização relativa e temporária” no modal rodoviário em termos de responsabilidade administrativa, mecanismos de financiamento e tomada de decisões “motivada pela ideia de que, em matéria de planejamento dos transportes, o interesse

⁶⁸ NTC. **Anais do II Congresso Nacional do Transporte de Rodoviário de Carga**. São Paulo: Linográfica Editora, 1965, p. 116.

⁶⁹ “Think tanks podem ser geralmente definidos como organizações de análise e engajamento de políticas públicas que geram pesquisa orientada para políticas, análise e aconselhamento sobre questões nacionais e internacionais estruturadas em órgãos permanentes e não como comissões ad hoc”. SCHMIDT, Flávia; MELLO, Janine. Gestão da Pesquisa em Think Tanks: notas sobre a experiência recente da diest. **Boletim de Análise Político-institucional**. | n. 29 | Jun. 2021. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/server/api/core/bitstreams/6f2a860f-22d1-40fc-ae3d-a3cf77adb5e5/content> Acesso em: 04 dez. 2025.

predominante deveria ser o nacional”⁷⁰.

O decreto-lei nº 121/67 é uma tentativa governamental de prover a regulamentação devida para o transporte rodoviário de carga, mas não foi adiante por conta do vencimento do prazo de 90 dias para a sua regulamentação, além da falta de estudos e pesquisas sobre a operação do transporte rodoviário de cargas.

Em 1969, o DNER foi reorganizado pelo decreto-lei nº 512 com a finalidade de modernizar e aperfeiçoar o modelo de 1945. O órgão ficou incumbido de procurar centralizar o planejamento rodoviário para que pudesse prevalecer, assim, o interesse nacional nas estratégias de ocupação territorial, mas não houve alterações no mecanismo de distribuição de recursos. “Apenas passou a ser exigido dos DER estaduais maior integração de seus planos e projetos, com o fortalecimento da ação coordenadora do DNER sobre os investimentos locais e regionais”⁷¹.

A sustentação financeira do projeto de expansão rodoviária foi reforçada por meio da criação de tributos específicos, que visavam a garantir um fluxo contínuo de recursos para o setor. Dentre essas medidas, destaca-se a instituição da Taxa Rodoviária Única (TRU), pelo Decreto-Lei nº 999, de 1969.

A TRU incidia diretamente sobre o registro e o licenciamento de veículos automotores, e sua arrecadação era destinada ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER). Essa taxa materializava o princípio do "usuário-pagador", no qual a própria frota de veículos em circulação contribuía diretamente para a manutenção e expansão da infraestrutura que utilizava.

De forma complementar, o Imposto sobre o Transporte Interestadual e Intermunicipal de Passageiros (ISTR), regulamentado pelo Decreto nº 64.064/69, também foi direcionado para o financiamento do setor. Ao incidir sobre o valor dos bilhetes de passagens, o ISTR criava outra fonte de receita vinculada à atividade de transporte.

Em conjunto, a criação desses tributos de natureza finalística demonstra a estratégia deliberada do Estado de construir um modelo de financiamento autossustentável para o modal rodoviário. A lógica era clara: a expansão da infraestrutura e dos serviços de transporte geraria,

⁷⁰ BARAT, Josef. O setor de transportes. In: AFFONSO, Rui de Britto A.; SILVA, Pedro Luiz Barros. **Empresas estatais e federação**. São Paulo: Fundap, 1996, p. 208.

⁷¹ BARAT, Josef. O setor de transportes. In: AFFONSO, Rui de Britto A.; SILVA, Pedro Luiz Barros. **Empresas estatais e federação**. São Paulo: Fundap, 1996, p. 208.

por si só, a base de arrecadação necessária para financiar sua própria continuidade e desenvolvimento.

Ainda, em 1969, houve III Congresso Nacional do Transporte Rodoviário de Carga, resultando em um anteprojeto extenso, com 188 artigos. Logo em seguida, o governo vetou a proposta, justificando que

[...] ressentiu-se da insuficiência dos diplomas legais que deram causa e da falta de um estudo técnico acurado que servisse de inspiração e suporte aos seus dispositivos, muitas vezes imprecisos ou contraditórios. Daí a impossibilidade de sua promulgação na data programada⁷².

Apesar do “alto grau de essencialidade no complexo econômico do País”, o próprio DNER reconhecia que não dispunha de dados consistentes do setor e evidenciava a necessidade de uma completa regulamentação, “introdutora de tutela e disciplina, capaz de racionalizá-lo e otimizá-lo, com redução dos custos sociais e eliminação de eventuais perdas para a economia nacional”⁷³.

Considerando que amplas zonas do Centro-Oeste e da Amazônia estavam sendo rasgadas por “rodovias pioneiras”, e para o sucesso das empreitadas correlatas que se propunham (ocupação e colonização) interessava ao governo federal disciplinar o transporte rodoviário de carga.

Não seria interessante à União impedir o avanço dos autônomos, que inundavam as áreas mais consolidadas e os rincões mais longínquos com uma determinação de rodar o Brasil sobre quatro rodas. Muitos deles, inclusive, acabariam se tornando no futuro pequenos e médios empresários. Outra hipótese a ser levantada reside na tentativa de o governo em frear investidas que pudessem levar a oligopólios e economias de escala consideradas desnecessárias.

3.1.7 O ápice do projeto geopolítico e a crise do petróleo

A estratégia de integração nacional por meio de rodovias atingiu seu ápice com a criação dos chamados Programas Especiais na Área dos Transportes. Esse conjunto de grandes obras, mais do que simples projetos de engenharia, representava a materialização de uma política de

⁷² BRASIL. Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. **Sinopse do transporte rodoviário de cargas**. Rio de Janeiro: DNER, 1976, p. 283.

⁷³ BRASIL. Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. **Sinopse do transporte rodoviário de cargas**. Rio de Janeiro: DNER, 1976, p. 7.

Estado com objetivos geopolíticos e geoeconômicos claramente definidos.

Esses programas especiais, portanto, devem ser compreendidos como a expressão máxima da visão do transporte como uma ferramenta de poder. Cada nova estrada era um vetor de transformação que buscava não apenas facilitar a circulação, mas também induzir a ocupação, explorar recursos e, em última análise, consolidar o controle do Estado sobre as vastas e remotas áreas do país.

O Plano Nacional de Viação (PNV) foi revisado e aprovado em 12 de setembro de 1973, por meio da Lei nº 5.917. Embora representasse uma atualização do plano anterior, esta nova versão carecia de metas quantificáveis e de dotações orçamentárias definidas, sendo descrita oficialmente como “[...] um esquema geral e limite, a orientar desdobramentos das realizações viárias infra-estruturais”⁷⁴.

Apesar dessa aparente falta de especificidade, a legislação revelou uma clara preferência política pelo modal rodoviário. Essa preferência materializou-se no destaque concedido às rodovias do Programa de Integração Nacional (PIN) e na reintegração de diversas estradas que haviam sido removidas do PNV de 1964, culminando na expansão da malha rodoviária nacional de 99.321 km para 111.944 km.

No biênio 1973-74, o Ministério dos Transportes aplicou em rodovias, por intermédio do DNER, 54% do valor total de seus investimentos, contra 20% ao modal ferroviário (RFFSA) e 25% à Marinha Mercante e modal portuário (Portobrás e Sunaman).

O advento da primeira crise do petróleo em 1973, caracterizada pela súbita escalada no preço do barril de US\$ 2 para US\$ 12, impôs ao governo federal a necessidade de uma profunda revisão de suas políticas. O impacto macroeconômico, que incluía o aumento dos custos produtivos e a contração do mercado de capitais, exigiu uma nova abordagem estratégica, justificada “tanto pela dependência do transporte rodoviário, quanto pela necessidade de levantar contrapartidas orçamentárias que pudessem alavancar o grande volume de financiamentos externos”⁷⁵.

Apenas em 1974, com a crise fiscal e orçamentária já sentida, que nova reestruturação do DNER dota o MT com uma diretoria especializada no transporte rodoviário e duas divisões distintas: cargas e passageiros. No ano seguinte, foram iniciadas as pesquisas necessárias ao

⁷⁴ BRASIL. Ministério dos Transportes. **Plano Nacional de Viação**. Rio de Janeiro: CNT, 1973, p. 8.

⁷⁵ BARAT, Josef. O setor de transportes. In: AFFONSO, Rui de Britto A.; SILVA, Pedro Luiz Barros. **Empresas estatais e federação**. São Paulo: Fundap, 1996. p. 222.

amplo conhecimento do setor para identificação dos problemas e pressupostos à regulamentação.

Dados preliminares do documento indicavam grande concentração de filiais de empresas no Sudeste (46,4%), mas com alta incidência de filiais no Sul (34%). As pesquisas ainda apontavam como 9 mil km a distância média mensal percorrida pelos veículos em operação no sistema, perfazendo 108 mil km anuais. No período 1959-74 a frota nacional de caminhões (leve, médio, semi-pesado e pesado) cresceu de 79.984 para 520.948 unidades⁷⁶.

O documento ainda identificou a falta de uma “tutela legal para o transporte rodoviário de bens, mercadorias e materiais” e evocou a necessária elaboração de um “tratamento jurídico da matéria”, fundamentado no desequilíbrio entre oferta e procura e em tópicos como a padronização de documentos operacionais, fiscalização, disciplina tarifária, linhas regulares, veículos e equipamentos (BRASIL, 1976)⁷⁷. Daí emanou um anteprojeto de lei que deveria ser votado, mas não soubemos por qual motivo isso não aconteceu.

Em 30 de agosto de 1974, foi publicada a Lei nº 6.094/1974 que definiu, para fins previdenciários, a atividade de Auxiliar de Condutor Autônomo de veículo rodoviário, estabelecendo que tal trabalhador deverá efetuar suas contribuições para o Regime Geral de Previdência Social de forma idêntica à dos contribuintes individuais.

Ziegler e Russo são enfáticos ao afirmar que na década de 1970 ficou visível a estruturação em bases empresariais do transporte rodoviário de carga. Entre os motivos citados estão o crescimento expressivo do número de empresas transportadoras atuantes em todo o território nacional, a implementação de ações de modernização empresarial, o incremento da concorrência e a entrada do capital internacional em 1973, com a compra da gaúcha Transpampa pelo grupo australiano TNT⁷⁸.

Por outro lado, foi também a partir deste momento que se identifica uma tendência de compressão dos motoristas autônomos pela queda de sua remuneração média⁷⁹.

⁷⁶ BRASIL. Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. **Sinopse do transporte rodoviário de cargas**. Rio de Janeiro: DNER, 1976.

⁷⁷ BRASIL. Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. **Sinopse do transporte rodoviário de cargas**. Rio de Janeiro: DNER, 1976.

⁷⁸ *Apud* KAPRON, Rafael Antônio. **História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil**: profissão, jornada e ações políticas. 2012. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Pelotas (Unipel), Pelotas, 2012.

⁷⁹ KAPRON, Rafael Antônio. **História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil**: profissão, jornada e ações políticas. 2012. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Pelotas (Unipel), Pelotas, 2012.

Nos anos 80, a crise econômica e a alta inflação afetaram negativamente todos os setores da economia, fazendo com que houvesse “uma brusca reversão na trajetória de crescimento seguida pela economia brasileira e esta mergulha na mais grave crise de sua história”⁸⁰. Um dos setores afetados foi o de transporte, o que gerou a necessidade de regulação.

3.1.8 A precarização do autônomo e a transição para a redemocratização (final dos anos 70 e anos 80)

A partir do final dos anos 70 identifica-se uma tendência de compressão dos motoristas autônomos pela queda de sua remuneração média⁸¹. Rosa, referindo-se aos anos 1980, também constata o achatamento da remuneração dos autônomos e uma menor autonomia em relação aos agenciadores de carga, além da maior insegurança quanto à oferta do serviço e condições de trabalho⁸². Rapidamente houve uma precarização das reais possibilidades de captação de carga da parte dos autônomos, fato que resultou em uma dependência quase que completa em relação aos agenciadores de carga, às empresas transportadoras e aos transportadores de carga própria.

Dessa situação emanou uma ampla e complexa cadeia de subcontratações. Pode-se dizer que em meados dos anos 1980 os agentes reúnem condições para ser compreendidos como circuitos diferenciados, o inferior e o superior, embora as circunstâncias não sejam as mesmas do período atual.

Neste contexto surgiu a Lei nº 6.813/80, que regulamentava a atuação dos transportadores autônomos brasileiros, garantindo a exploração da atividade por empresas e/ou transportadores autônomos, com sede no país e direção e administração confiadas exclusivamente a brasileiros, limitando em 20% a participação do capital social estrangeiro nas empresas.

Além disso, ressaltava os direitos de reciprocidade no caso de transporte internacional, em acordos e convênios bilaterais ou multilaterais firmados pela União. Seu artigo 1º dispunha:

⁸⁰ OMETTO, A. M. H.; FURTUOSO, M. C. O.; SILVA, M. V. D. S. Economia brasileira na década de oitenta e seus. **Saúde Pública**, 1995. 403-414. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/rsp/a/XRCdDpSndmxTY5J7wXz6tXn/?format=pdf&lang=pt#:~:text=da%20Economia%20Brasileira-,nos%20Anos%20Oitenta,13%25%20entre%201980%20e%201983.>>>. Acesso em: 23 out. 2025, p. 403-414.

⁸¹ KAPRON, Rafael Antônio. **História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil: profissão, jornada e ações políticas**. 2012. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Pelotas (Unipel), Pelotas, 2012.

⁸² *Apud* KAPRON, Rafael Antônio. **História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil: profissão, jornada e ações políticas**. 2012. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Pelotas (Unipel), Pelotas, 2012.

Art 1º A exploração do transporte rodoviário de cargas é privativa de transportadores autônomos brasileiros, ou a estes equiparados por lei ou convenção, e de pessoas jurídicas que tenham:

I - sede no Brasil;

II - pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital social, com direito a voto, pertencentes a brasileiros; e

III - direção e administração confiadas exclusivamente a brasileiros.

A regulação do transporte rodoviário de cargas continuou incipiente, muito aquém do crescimento do mercado e das necessidades dos agentes.

A Lei nº 7.290 de 1984, trouxe regulamentação do transporte rodoviário de cargas no Brasil, especialmente no que diz respeito à atividade do Transportador Rodoviário Autônomo de Bens (TRAB), figura cuja definição aproxima-se do atual TAC. Antes da criação da Lei nº 7.290/84, o transporte rodoviário de cargas era caracterizado por uma regulamentação ainda incipiente, com lacunas significativas em termos de direitos, responsabilidades e proteção para os trabalhadores, voltada em grande parte para a questão previdenciária, como se verá a seguir.

3.1.9 A década de 90: estabilização econômica e a regulação previdenciária

Nos anos 90, com a implementação do Plano Real, a economia brasileira começou a se estabilizar, e o setor de transporte começou a se recuperar. O transporte rodoviário de carga, até então, consistia em carregar e descarregar caminhões-baú e/ou carreta aberta com carga seca geral (bens de consumo), em atividades que “envolvem pequenos ajustes nas variáveis operacionais e de produção, no lado da oferta, e nos parâmetros que formam as variáveis de serviço, no lado da demanda”⁸³. À exceção de graneis líquidos e sólidos e algumas cargas especiais com veículos apropriados, o serviço era contemplado com esquemas operacionais simples e pouco exigentes em informação coordenada, além de prazos de entrega bastante elásticos.

O Plano Real foi inaugurado em 01 de julho de 1994, mas antes da sua entrada em vigor surgiu no ordenamento jurídico a Lei nº 8.212/91, que em seu artigo 12, nos incisos V e VI, tratou sobre os segurados obrigatórios da previdência social, chamados tanto de contribuintes individuais como de trabalhadores avulsos:

V - como contribuinte individual:

g) quem presta serviço de natureza urbana ou rural, em caráter eventual, a uma

⁸³ NOVAES, Antonio Galvão. **Sistemas de transportes**. v. 13. São Paulo: Edgard Blücher, 1986, p. 294.

ou mais empresas, sem relação de emprego;
h) a pessoa física que exerce, por conta própria, atividade econômica de natureza urbana, com fins lucrativos ou não;
VI - como trabalhador avulso: quem presta, a diversas empresas, sem vínculo empregatício, serviços de natureza urbana ou rural definidos no regulamento;

Vislumbra-se nesses dispositivos a possibilidade de enquadramento do motorista autônomo, em especial no inciso V, letra “h”.

A inclusão do TAC nessa moldura forneceu segurança jurídica mínima quanto à sua condição de segurado obrigatório, ainda que a profissão não estivesse, à época, plenamente regulamentada. No entanto, já se percebia um esforço do legislador em reconhecer a atuação dos autônomos e integrá-los ao sistema contributivo e de proteção social.

Em 18 de janeiro de 1996, a Lei Complementar (LC) nº 84 aperfeiçoou o sistema de custeio da seguridade social, ao estabelecer regras específicas sobre as fontes de financiamento e consolidar o enquadramento dos trabalhadores autônomos.

Posteriormente, a Lei nº 9.876, de 26 de novembro de 1999, revogou a LC nº 84/1996, introduzindo, no cálculo de benefícios previdenciários, o fator previdenciário, conforme o artigo 2º, que alterou o artigo 29 da Lei nº 8.213/1991. Ainda, manteve a obrigatoriedade da contribuição dos autônomos e a estrutura básica de inclusão dos TACs como segurados obrigatórios, preservando a responsabilidade contributiva dos profissionais autônomos do transporte rodoviário de cargas e assegurando-lhes o direito ao acesso aos benefícios previdenciários.

Além destas normas, muitas outras surgiram na década de 1990, como Decreto 1.092/94, OS/INSS/DAF nº 110 de 22.04.1994, a ADIN 1.102/16.10.1995, a Portaria MPAS nº 3.242/96, os OS/INSS/DAF nº 151/96 e o Decreto nº 2.173/97, as quais são reguladoras sobre as contribuições previdenciárias do transportador autônomo de cargas.

Quando analisamos a situação previdenciária do TAC, compreendemos que, ao se enquadrar no Regime Geral da Previdência Social (RGPS) como contribuinte individual, o TAC possui proteção previdenciária própria, além de demonstrar a autonomia jurídica do TAC, que é reconhecida pelo Estado, inclusive com seus deveres contributivos (conforme veremos a seguir), fortalecendo sua não subordinação jurídica típica da ausência da relação de emprego.

Ao compreendermos a evolução legislativa da formalização da atividade autônoma e sua relação com o sistema previdenciário vigente, entendemos que a previdência social passou

a reconhecer formalmente a atividade do TAC como atividade profissional regular e independente, o que também exclui a ideia de relação de emprego.

Outro exemplo de legislação pretérita é a Lei nº 9.503/1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e estabeleceu novas regras para os transportadores autônomos, incluindo a exigência de habilitação específica e a necessidade de cumprir com as normas de segurança rodoviária. Confira-se:

Art. 67-C. É vedado ao motorista profissional dirigir por mais de 5 (cinco) horas e meia ininterruptas veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de transporte rodoviário de cargas.

Art. 67-E. O motorista profissional é responsável por controlar e registrar o tempo de condução estipulado no art. 67-C, com vistas à sua estrita observância.

§ 1º A não observância dos períodos de descanso estabelecidos no art. 67-C sujeitará o motorista profissional às penalidades daí decorrentes, previstas neste Código.

Art. 143. Os candidatos poderão habilitar-se nas categorias de A a E, obedecida a seguinte gradação:

III - Categoria C - condutor de veículo abrangido pela categoria B e de veículo motorizado utilizado em transporte de carga cujo peso bruto total exceda a 3.500 kg (três mil e quinhentos quilogramas);

IV - Categoria D - condutor de veículo abrangido pelas categorias B e C e de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros cuja lotação exceda a 8 (oito) lugares, excluído o do motorista;

V - Categoria E - condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semirreboque, trailer ou articulada tenha 6.000 kg (seis mil quilogramas) ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a 8 (oito) lugares.

§ 1º Para habilitar-se na categoria C, o condutor deverá estar habilitado no mínimo há 1 (um) ano na categoria B e não ter cometido mais de uma infração gravíssima nos últimos 12 (doze) meses.

§ 3º Aplica-se o disposto no inciso V ao condutor da combinação de veículos com mais de uma unidade tracionada, independentemente da capacidade de tração ou do peso bruto total.

Art. 145. Para habilitar-se nas categorias D e E ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência ou de produto perigoso, o candidato deverá preencher os seguintes requisitos:

I - ser maior de vinte e um anos;

II - estar habilitado:

a) no mínimo há dois anos na categoria B, ou no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria D; e

b) no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria E;

III - não ter cometido mais de uma infração gravíssima nos últimos 12 (doze) meses;

IV - ser aprovado em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, nos termos da normatização do CONTRAN.

Art. 148-A. Os condutores das categorias C, D e E deverão comprovar resultado negativo em exame toxicológico para a obtenção e a renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

Essas normas contribuíram com o conceito do TAC como transportador rodoviário autônomo, pessoa física, que viria a surgir posteriormente.

3.1.10 O século XXI: a Era da regulação abrangente e da profissionalização

Com a emergência de novas políticas econômicas, o Estado adotou uma postura mais interventiva em certos aspectos da regulação. Um marco nesse sentido foi a Lei nº 10.209/2001, que instituiu o Vale-Pedágio obrigatório. A lei estabeleceu que o pagamento, antecipado e não integrante do valor do frete, seria de responsabilidade do contratante. Tal mecanismo, ao mesmo tempo em que criava uma obrigação para o tomador do serviço, gerava debates sobre a natureza da relação jurídica entre as partes. A questão que emergia era como essa e outras obrigações legais impostas ao contratante se equilibravam com a autonomia do transportador, um debate que se aprofundaria nos anos seguintes e que é central para este estudo.

A regulamentação do tema foi detalhada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) por meio da Resolução nº 6.024/2023, que estabelece as regras para o Vale-Pedágio Obrigatório, visando proteger a remuneração do transportador ao impedir que os custos de pedágio sejam deduzidos do valor do frete. Ao atribuir essa responsabilidade de forma clara e antecipada ao contratante, a resolução gerou um importante ponto de debate no campo jurídico. De um lado, argumenta-se que tal mecanismo reforça a natureza comercial da relação, tratando as partes como entidades contratuais distintas com obrigações específicas. De outro, questiona-se se essa e outras obrigações impostas ao tomador de serviços não poderiam, em certos contextos, ser interpretadas como um indício de ingerência e controle, elementos pertinentes à análise de um eventual vínculo empregatício. A presente dissertação se aprofundará nesta tensão.

A regulação do vale-pedágio não apenas garante a remuneração justa do TAC, mas também mostra que o legislador reconhece a necessidade de instrumentos específicos de proteção dentro da lógica contratual, reforçando que há um regime normativo próprio, com base comercial e não trabalhista.

Somente em 2007, a Lei nº 11.442/07 dispôs sobre o transporte rodoviário de cargas e estabeleceu novas regras para os transportadores autônomos, incluindo a exigência de registro

eletrônico e a necessidade de cumprir com as normas de segurança e de prestação de serviços. Essa lei também criou a figura do transportador autônomo de cargas, definindo-o como o proprietário de um veículo que realiza transporte de cargas por conta própria.

A Resolução ANTT nº 3.056, de 2009, serviu como o principal instrumento para dar aplicabilidade à nova Lei nº 11.442/07. Esta norma detalhou os procedimentos para a inscrição e manutenção no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), estabelecendo as exigências documentais e os requisitos técnicos para o exercício da atividade, e transformando o registro eletrônico em uma ferramenta central para a formalização e fiscalização do transportador autônomo.

Seguindo a trilha da formalização das relações de trabalho, a Lei nº 12.765, de 2012, abordou uma questão específica que remontava à década de 1970: a relação entre o transportador e seus ajudantes. De forma a pacificar a discussão sobre a natureza desse vínculo, a lei estabeleceu em seu artigo 1º, § 2º, que “o contrato que rege as relações entre o autônomo e os auxiliares é de natureza civil, não havendo qualquer vínculo empregatício nesse regime de trabalho”. Com isso, o legislador reforçou a tese da autonomia, criando uma salvaguarda jurídica para as relações de colaboração.

Três anos depois, a Lei nº 13.103/2015, conhecida como "Lei do Motorista", representou uma significativa intervenção estatal nas condições de trabalho da categoria. Embora muitos de seus dispositivos fossem voltados ao motorista empregado, a lei estendeu ao TAC a obrigatoriedade de observar limites de tempo de direção e períodos mínimos de descanso. Essa norma, criada para regular deveres e definir responsabilidades dos condutores, mitigou a autonomia do TAC em nome da segurança viária e da saúde do próprio profissional, reconhecendo que a liberdade de horários não poderia se sobrepor ao interesse público de reduzir a fadiga e os acidentes nas rodovias.

O ápice da intervenção estatal, contudo, ocorreria em 2018, como resposta direta à greve dos caminhoneiros. A Lei nº 13.703, de 2018, instituiu a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, representando um marco na valorização da atividade. Ao criar um mecanismo de tabelamento de fretes, o Estado interveio diretamente na dimensão econômica do contrato de transporte, buscando reequilibrar o poder de negociação entre transportadores e embarcadores e garantir uma remuneração mínima para o serviço.

Para além das leis que estruturam a profissão, como já exposto, uma série de resoluções e normas infralegais, emanadas principalmente da Agência Nacional de Transportes Terrestres

(ANTT) e do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), estabelece as diretrizes detalhadas que governam a operação, visando a garantir a segurança, a eficiência e a formalidade do setor.

Outro instrumento de formalização e controle é o Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC). A inscrição no RNTRC é uma condição *sine qua non* para o exercício legal da atividade, funcionando como um verdadeiro alvará de funcionamento para o transportador. A Resolução ANTT nº 5.982, de 23 de junho de 2022, que atualmente rege a matéria, detalha os requisitos para essa inscrição, que vão desde a comprovação de capacidade técnica até a adequação dos veículos às normas de segurança. Esta resolução, por exemplo, também estabelece um limite operacional, detalhando que o TAC pode ser "proprietário, coproprietário, comodatário ou arrendatário de até três veículos automotores de cargas", um critério que busca distinguir o transportador autônomo da empresa de transporte.

A regulação, contudo, transcende a esfera cadastral e adentra a operação diária. As condições de trabalho e segurança são rigorosamente normatizadas, com destaque para a regulação dos períodos de direção e descanso, estabelecida pela Lei do Motorista, e para a observância dos limites de peso e dimensões dos veículos, matéria de competência do CONTRAN.

Adicionalmente, a formalidade da relação comercial é garantida pela exigência de emissão de documentos fiscais eletrônicos, como o Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e), que não apenas registra a operação para fins tributários⁸⁴, mas também serve como o instrumento contratual que prova a relação comercial⁸⁵.

Este complexo mosaico normativo é constantemente atualizado por novas resoluções, como as recentes Resoluções ANTT nº 6.038/2024, nº 6.056/2024 e nº 6.068/2025, e por normas técnicas do CONTRAN, como as Resoluções nº 945/2022, nº 946/2022 e nº 955/2022, que tratam de aspectos específicos da segurança veicular e da operação de transporte.

Em resumo, a evolução histórica-normativa das últimas décadas demonstra um claro movimento do Estado no sentido de regulamentar e profissionalizar a atividade do TAC. O

⁸⁴ FAZENDA. Secretaria da Fazenda. Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e). **Portal da Nota Fiscal Eletrônica**. Disponível em:

<<https://www.nfe.fazenda.gov.br/portal/cte.aspx?AspxAutoDetectCookieSupport=1>>. Acesso em: 15 set. 2025.

⁸⁵ SÃO PAULO (Estado). Secretaria da Fazenda. Coordenadoria da Administração Tributária. **Portaria CAT 102, de 10 de outubro de 2013**. Dispõe sobre a emissão do Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e) e do Documento Auxiliar do Conhecimento de Transporte Eletrônico (DACTE). São Paulo, SP: Secretaria da Fazenda, 10 out. 2013. Disponível em: <<https://legislacao.fazenda.sp.gov.br/Paginas/pcat1022013.aspx>>. Acesso em: 15 set. 2025.

transportador autônomo de hoje, para operar legalmente, deve se submeter a uma teia complexa de regulamentações que abrangem desde sua inscrição como profissional até o controle de sua jornada e a emissão de seus documentos fiscais. Trata-se, portanto, de uma autonomia vigiada, na qual a liberdade de atuação é exercida dentro de rigorosos parâmetros legais e técnicos, que visam a garantir a segurança e a qualidade em um dos serviços mais essenciais para a economia brasileira.

3.2 Evolução legislativa

Desde as primeiras tentativas de organizar o transporte de cargas no século XX, passando pela criação de marcos legais que definiram direitos e deveres específicos para o transportador autônomo, até a recente profusão de resoluções técnicas da ANTT e do CONTRAN, o que se observa é uma transição de um regime de baixa regulação para um ambiente normativo denso e altamente especializado.

Esta seção se dedica a mapear essa trajetória legislativa, analisando os diplomas que, sucessivamente, moldaram a identidade, os requisitos mínimos necessários para a atividade, as responsabilidades e os contornos da autonomia do TAC, demonstrando que a complexa realidade jurídica atual é o produto de um contínuo diálogo entre a lei e a dinâmica incessante das estradas brasileiras.

3.2.1 Decreto-lei nº 121/1967

Em meio ao ciclo de grandes investimentos em infraestrutura e de consolidação do modal rodoviário, o governo militar percebeu a necessidade de organizar não apenas os transportadores, mas também os intermediários que atuavam no setor. Nesse contexto, foi editado o Decreto-Lei nº 121, de 20 de fevereiro de 1967, que dispunha sobre o exercício da profissão de Agente de Carga.

O instrumento normativo reconheceu e tentou formalizar a figura do agenciador de cargas. Este profissional, que já existia na prática, atuava como um elo crucial entre a demanda (dos embarcadores, que precisavam escoar suas mercadorias) e a oferta (dos transportadores, especialmente os autônomos, que buscavam fretes).

O artigo 1º define o agenciador como a pessoa física ou jurídica que "desempenha, em

caráter permanente ou eventual, por conta de empresas de transporte, as funções de procurar e agenciar cargas". Ao fazer isso, a lei conferiu um status oficial a uma atividade até então informal, submetendo-a ao controle do Estado. O decreto exigia, por exemplo, o registro do agenciador no Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), o que representava uma tentativa de cadastrar e fiscalizar esses intermediários.

O TAC, especialmente o independente, muitas vezes não tinha acesso direto aos grandes embarcadores, dependendo de agenciadores para encontrar fretes, o que colocava o intermediário em uma posição de poder. O agenciador detinha a informação sobre as cargas disponíveis e, conseqüentemente, tinha grande influência na negociação do valor do frete.

A regulamentação de 1967 buscou garantir que a intermediação ocorresse de forma mais transparente. No entanto, a prática de mercado muitas vezes se sobrepôs à regulação, e a figura do agenciador continuou a ser, por décadas, um ponto de tensão e de controvérsia no setor.

3.2.2 Lei nº 6.094/1974

À medida que o transporte rodoviário de cargas se consolidava como a espinha dorsal da logística nacional na década de 1970, a complexidade das operações trouxe à tona uma figura até então marginal, mas onipresente: o "ajudante" ou "chapa".

Este profissional, que acompanhava o caminhoneiro em suas viagens para auxiliar na carga, descarga e em outras tarefas, operava em um completo limbo jurídico. A relação entre ele e o condutor autônomo representava um dilema para o ordenamento jurídico: seria o ajudante um mero colaborador eventual, ou um verdadeiro empregado do caminhoneiro, que, por sua vez, se tornaria um empregador?

A resposta do legislador a essa questão veio com a Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974. Em vez de enquadrar a relação nos moldes da CLT, o que transformaria cada caminhoneiro em um potencial empregador, a lei buscou uma "terceira via". Seu objetivo foi duplo: garantir uma proteção previdenciária mínima ao auxiliar e, ao mesmo tempo, proteger o condutor autônomo dos encargos de uma relação de emprego.

Para alcançar esse objetivo, a lei, em seu artigo 1º, permitiu que o condutor autônomo cedesse seu veículo a até dois "Auxiliares de Condutor Autônomo" em um "regime de colaboração". Crucialmente, a norma determinou que, para fins previdenciários, esses auxiliares seriam enquadrados como contribuintes individuais, equiparando-os, para efeitos de

custeio, ao próprio caminhoneiro autônomo. Com isso, a responsabilidade pelo recolhimento das contribuições ao INPS foi transferida para o próprio ajudante, desonerando o condutor principal.

A norma estabeleceu de forma taxativa: "Não haverá, nesse regime de trabalho, qualquer vínculo empregatício". Esta disposição é uma das mais claras manifestações da preocupação do legislador em criar uma salvaguarda jurídica para impedir a caracterização da relação de emprego em um contexto de colaboração. A lei, na prática, criou uma presunção legal de autonomia, buscando afastar a incidência do artigo 3º da CLT.

A Lei nº 6.094/1974 não apenas reforçou o status do condutor principal como um profissional autônomo, que pode gerir sua atividade e firmar parcerias, mas também serviu como a precursora conceitual direta da figura do TAC-Auxiliar, que seria formalizada décadas mais tarde. A lógica de permitir a colaboração entre autônomos no mesmo veículo, afastando expressamente o vínculo empregatício, foi ali inaugurada.

3.2.3 Lei nº 6.813/1980

Promulgada em um período de nacionalismo econômico e de preocupação com a balança de pagamentos, a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980, representou um marco na tentativa do Estado de proteger e controlar o mercado de transporte rodoviário de cargas. Diferentemente das normas anteriores, que focavam em aspectos previdenciários ou de infraestrutura, esta lei voltou-se para a dimensão empresarial e de soberania econômica da atividade.

O artigo 1º da lei estabelecia que a exploração do transporte rodoviário de cargas era privativa de transportadores autônomos brasileiros e de pessoas jurídicas sob controle nacional.

Para as empresas (pessoas jurídicas), a lei impunha a condição de ter sede no país, ter o controle acionário majoritariamente nacional, com pelo menos 80% do capital com direito a voto pertencente a brasileiros e a administração e direção deveriam ser exclusivamente brasileiras.

Essa medida refletia a doutrina de segurança nacional da época, que via setores estratégicos, como o de transportes, como áreas que deveriam ser protegidas da influência e do controle estrangeiro. O objetivo era garantir que a logística nacional, vital para a economia e a defesa, permanecesse sob o comando de interesses nacionais.

O artigo 3º estabelecia que as disposições da lei "não se aplicam ao transporte de carga própria". Essa distinção reforça a ideia de que o objeto da regulação estatal era a atividade econômica de prestação de serviço a terceiros, e não o simples ato de transportar mercadorias. A lei visava a regular o mercado de fretes, e não a logística interna das empresas que possuíam frota própria para movimentar seus próprios produtos.

A Lei nº 6.813/1980 vigorou por mais de duas décadas e cumpriu seu papel de garantir o controle nacional sobre o setor de transportes durante o final do regime militar e a transição democrática. No entanto, com a abertura econômica dos anos 1990 e a crescente globalização, a lógica da reserva de mercado começou a ser questionada.

A necessidade de uma legislação mais moderna, que focasse menos na nacionalidade do capital e mais na eficiência, na segurança jurídica das relações contratuais e na profissionalização dos agentes, tornou-se evidente.

Assim, embora seus dispositivos sobre a nacionalidade do capital tenham sido posteriormente superados, sua distinção entre carga própria e comercial e seu foco na regulação da atividade econômica foram conceitos importantes que prepararam o terreno para a legislação mais complexa e abrangente que a sucederia.

3.2.4 Lei nº 7.290/1984

A Lei nº 7.290, de 19 de dezembro de 1984 foi o primeiro diploma legal a se dedicar exclusivamente a "definir a atividade do Transportador Rodoviário Autônomo de Bens". Em seu artigo 1º, o legislador constrói um conceito jurídico para o transportador autônomo a partir da articulação de quatro elementos essenciais e cumulativos, que passariam a formar o arquétipo do que hoje conhecemos como TAC.

O primeiro elemento refere-se à natureza de pessoa física, estabelecendo uma distinção fundamental, que separa o profissional autônomo das empresas de transporte (pessoas jurídicas); o segundo refere-se à exigência de que seja "proprietário ou co-proprietário de um só veículo", esclarecendo que o transportador não é apenas aquele que dirige, mas aquele que detém o capital essencial da operação, o caminhão.

Em terceiro lugar, temos a afirmação taxativa de que a atividade é exercida "sem vínculo empregatício", buscando, de forma explícita, afastar a incidência da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), a fim de criar a presunção de autonomia e reforçar a natureza comercial da

relação. Por fim, reforça-se a função do transportador como a de "contratar serviço de transporte a frete", seja de carga ou passageiro, em caráter "eventual ou continuado".

Ao tecer essa definição, a Lei nº 7.290/1984 superou as legislações anteriores, que tratavam o transportador de forma setorial: ora como um colaborador a ser enquadrado no sistema previdenciário (Lei nº 6.094/74), ora como um agente de um mercado a ser protegido da concorrência estrangeira (Lei nº 6.813/80). A norma de 1984, em contraste, focou no sujeito e em sua atividade, conferindo-lhe uma identidade jurídica própria.

Os pilares da definição do TAC, ser pessoa física, dono do veículo, autônomo e prestador de um serviço comercial, foram todos estabelecidos, em sua essência, por esta norma. Foi um passo legislativo curto, mas conceitualmente gigantesco, que marcou o início do reconhecimento formal do transportador autônomo como um profissional com um regime jurídico próprio no ordenamento brasileiro.

3.2.5 Lei nº 10.209/2001

A Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001 instituiu o Vale-Pedágio obrigatório, um mecanismo concebido para corrigir uma grave distorção de mercado que ameaçava a sustentabilidade econômica do transportador autônomo: a prática de embutir o custo do pedágio no valor do frete, transferindo uma despesa da operação para a remuneração do profissional.

A arquitetura jurídica da lei foi desenhada com o objetivo precípua de separar o que é custo da operação do que é remuneração pelo serviço. Para tanto, o legislador atribuiu, de forma inequívoca, a responsabilidade pelo pagamento do pedágio ao embarcador, definido como o contratante do frete e proprietário originário da carga (art. 1º, § 1º). Mais do que isso, a lei determinou que o valor correspondente ao pedágio deve ser adiantado ao transportador, em modelo próprio, desvinculado do pagamento do frete (art. 1º, § 2º).

O parágrafo 3º do artigo 1º estabelece que este valor "não integra o valor do frete, não será considerado receita operacional ou rendimento tributável, nem constituirá base de incidência de contribuições sociais ou previdenciárias". Com essa disposição, o legislador tratou o pedágio como um mero repasse de despesa, uma verba de natureza indenizatória que apenas transita pelo transportador, mas não se incorpora ao seu patrimônio como receita.

Ao criar um mecanismo legal específico para alocar um custo operacional (o pedágio) ao dono da mercadoria, e não ao prestador do serviço, a lei opera dentro de uma lógica

puramente comercial, tratando as partes como dois agentes econômicos distintos, cada um com suas obrigações. Em uma relação de emprego, tal distinção seria desnecessária, pois todos os custos da operação são, por definição, do empregador.

Em segundo lugar, a prática de forçar o TAC a absorver o custo do pedágio era um sintoma claro do desequilíbrio de poder na relação contratual. Ao proibir essa prática e garantir que o frete negociado não seja corroído por despesas que não lhe pertencem, a lei protege a autonomia econômica do transportador, assegurando-lhe uma remuneração mais justa e previsível.

O legado da Lei nº 10.209/2001 é tão relevante que seus princípios foram reafirmados e detalhados por normas posteriores, como a Resolução ANTT nº 6.024/2023, que hoje regulamenta os procedimentos operacionais do Vale-Pedágio.

3.2.6 Lei nº 11.442/2007

A Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007 revogou expressamente a Lei nº 6.813/1980, deslocando o eixo do debate da nacionalidade do capital para a natureza da relação jurídica entre os agentes, estabelecendo um arcabouço normativo que se sustenta em três pilares fundamentais: a definição dos sujeitos, a natureza comercial do contrato e a alocação de responsabilidades.

A primeira grande inovação da lei foi categorizar, em seu artigo 2º, os três tipos de agentes autorizados a explorar a atividade econômica do TRC, cada um com uma natureza jurídica distinta.

O Transportador Autônomo de Cargas (TAC), é "pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional" (Inciso I). A lei o caracteriza como um profissional autônomo, exigindo, para o exercício da atividade, a comprovação de propriedade ou posse de, no mínimo, um veículo de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito, como veículo de aluguel, e a demonstração de experiência ou aprovação em curso específico.

A Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC) é conceituada como a "pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal" (Inciso II); e a Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas (CTC), "sociedade cooperativa" que exerce a atividade de transporte (Inciso III).

Ao criar essa tríade, a lei estabeleceu um sistema fechado (*numerus clausus*) de agentes habilitados, todos obrigatoriamente inscritos no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), sob a fiscalização da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

O artigo 5º é taxativo ao estabelecer que “as relações decorrentes do contrato de transporte de cargas de que trata o art. 4º desta Lei são sempre de natureza comercial, não ensejando, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego”.

Esta disposição cria uma forte presunção legal de autonomia, buscando blindar a relação contratual contra a incidência das normas da CLT. O legislador, de forma deliberada, tentou afastar a competência da Justiça do Trabalho, determinando, no parágrafo único do mesmo artigo, posteriormente mudado para § 2º, que compete à Justiça Comum o julgamento das ações oriundas desses contratos.

Essa presunção, embora forte, não é absoluta, e sua validade foi e continua sendo objeto de intenso debate nos tribunais, especialmente à luz do Princípio da Primazia da Realidade.

A lei ainda detalha, em seu artigo 4º, as duas modalidades de atuação do TAC, que impactam diretamente a estrutura contratual: o TAC-Agregado, que coloca veículo de sua propriedade ou de sua posse, dirigido por ele próprio ou por preposto seu, e que se vincula a um contratante com exclusividade e remuneração certa, e o TAC-Independente, que presta os serviços de transporte de carga (de serviços de natureza comercial) em forma eventual e sem exclusividade.

O terceiro pilar da lei é a detalhada alocação de responsabilidades, que visa a conferir segurança e previsibilidade à relação comercial. A lei impõe ao transportador uma clara obrigação de resultado, responsabilizando-o pela execução dos serviços, por perdas ou avarias na carga e por atrasos na entrega. Essa responsabilidade, que se inicia com o recebimento da mercadoria e só cessa com a entrega sem ressalvas, é, em regra, objetiva, e só pode ser afastada por um rol taxativo de excludentes, como o vício próprio da carga ou o caso fortuito e a força maior.

Exige, também, que a operação seja formalizada por meio de um contrato ou conhecimento de transporte, que deve conter a identificação das partes e dos serviços. Essa exigência de forma escrita é um mecanismo para combater a informalidade e criar um registro documental da operação, e que haja regras claras para o pagamento do frete, determinando que

ele seja feito por meio de depósito em conta ou pagamento eletrônico, e proibindo expressamente o uso de meios informais como a "carta-frete".

Em suma, a Lei nº 11.442/2007, ao definir os sujeitos, estabelecer os requisitos mínimos para a operacionalização da atividade, firmar a natureza comercial do contrato e detalhar as responsabilidades de cada parte, buscou conferir segurança jurídica e profissionalismo a um setor vital para a economia, ainda que, ao fazê-lo, tenha acendido um intenso e duradouro debate sobre os limites entre a autonomia comercial e a subordinação trabalhista.

3.2.7 Resolução ANTT nº 3.056/2009

Editada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) pouco mais de dois anos após a promulgação da Lei nº 11.442/2007, a Resolução nº 3.056, de 12 de março de 2009, regulamentou e preceitos estabelecidos pela lei, transformando as diretrizes legais em um conjunto de regras, procedimentos e exigências operacionais.

A norma estruturou e detalhou o funcionamento do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), o instrumento central de formalização e fiscalização do setor. A norma dedicou uma seção inteira (Capítulo II) para esmiuçar os "Dos Requisitos para Inscrição e Manutenção no RNTRC", tornando o registro um verdadeiro "alvará de funcionamento" para os agentes do mercado.

O artigo 4º da resolução foi particularmente importante, pois ele traduziu em requisitos documentais as definições abstratas da lei. Para o Transportador Autônomo de Cargas (TAC), a resolução exigia a comprovação de identidade e regularidade fiscal, de experiência profissional e da propriedade do veículo com capacidade útil igual ou superior a 500 quilos, devidamente registrado na categoria "aluguel".

Com isso, a resolução não apenas cumpriu a delegação da lei, mas também estabeleceu os critérios objetivos que a ANTT utilizaria para admitir (ou não) um profissional no mercado formal, combatendo a informalidade e criando um cadastro nacional de transportadores.

O artigo 12 instituiu a obrigatoriedade da identificação visual dos veículos inscritos no RNTRC, determinando que todos devem portar um adesivo com a categoria (TAC, ETC ou CTC) e o número do registro. A norma também reiterou e detalhou, em seu Capítulo III, as informações mínimas que deveriam constar no Conhecimento de Transporte, reforçando a importância da formalização documental de cada operação e alinhando-se à estrutura de

responsabilidades definida pela Lei nº 11.442/2007.

A Resolução nº 3.056/2009 vigorou por mais de uma década e foi o alicerce sobre o qual toda a regulação subsequente foi construída. Suas definições sobre os requisitos para o RNTRC, a comprovação de experiência e a identificação dos veículos foram tão estruturantes que, em sua maioria, foram mantidas e aprimoradas pela resolução que a sucedeu.

3.2.8 Lei nº 12.765/2012

Promulgada em 2012, a Lei nº 12.765 distinguiu a colaboração autônoma e a relação de emprego no contexto do auxílio ao condutor principal. Em seu artigo 2º, altera diretamente o texto da norma de 1974, conferindo-lhe uma redação mais moderna e juridicamente mais precisa. O texto original, que já afastava o vínculo, foi desmembrado em dois parágrafos, cada um com uma função específica.

O novo § 1º do artigo 1º da Lei nº 6.094/1974 manteve a essência da norma original, estabelecendo que "Os auxiliares de condutores autônomos de veículos rodoviários contribuirão para o Regime Geral de Previdência Social de forma idêntica à dos contribuintes individuais". Com isso, o legislador reafirmou que, para fins previdenciários, o auxiliar não é um empregado, mas um profissional autônomo, responsável por seu próprio custeio junto ao RGPS.

O § 2º dispõe de forma categórica: "O contrato que rege as relações entre o autônomo e os auxiliares é de natureza civil, não havendo qualquer vínculo empregatício nesse regime de trabalho".

Enquanto a lei de 1974 apenas afirmava que "não haverá [...] vínculo empregatício", a lei de 2012 vai além: ela define positivamente a natureza do contrato como "civil". Ao classificar o contrato como civil, o legislador o insere deliberadamente no âmbito do Código Civil, regido pelos princípios da autonomia da vontade e da igualdade entre as partes, e o afasta, de forma ainda mais explícita, do âmbito da CLT, que é regida pelos princípios da proteção ao hipossuficiente e da subordinação.

A Lei nº 12.765/2012 serviu para atualizar e fortalecer a salvaguarda jurídica criada em 1974, adaptando-a à linguagem e às preocupações do século XXI. Ao fazê-lo, ela não apenas pacificou a discussão sobre a natureza da relação entre o condutor e seu ajudante, mas também preparou o terreno para a criação da figura específica do TAC-Auxiliar pela Lei nº 13.103/2015, que viria a ser inserida no microsistema da Lei nº 11.442/2007.

3.2.9 Lei nº 13.103/2015

A Lei nº 13.103 de 2015 por um lado, alterou a CLT para criar um regime de jornada específico para o motorista empregado; por outro, modificou o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e a Lei nº 11.442/2007, estabelecendo regras que se aplicam a todos os motoristas profissionais, incluindo o TAC.

Por meio da alteração do CTB, a lei estabeleceu regras cogentes sobre o tempo de direção e os períodos de descanso, que se tornaram obrigatórias para todos os motoristas profissionais.

O novo artigo 67-C do CTB passou a vedar a condução por mais de 5 horas e meia ininterruptas, exigindo um descanso de 30 minutos dentro de cada 6 horas de direção. Além disso, estabeleceu um repouso diário mínimo de 11 horas, que pode ser fracionado. De modo que, embora continue a ser livre para escolher seus fretes e rotas, sua liberdade para definir seus horários de trabalho passou a ser limitada por uma norma de ordem pública, que visa a combater a fadiga e a reduzir acidentes. O descumprimento dessas regras sujeita o TAC a sanções de trânsito e agrava sua responsabilidade em caso de sinistro.

A lei também alterou o artigo 4º da Lei nº 11.442/2007, inserindo os parágrafos 3º, 4º e 5º, que tratam especificamente dessa nova modalidade.

O novo § 3º faculta ao TAC a cessão de seu veículo em regime de colaboração a um "motorista profissional autônomo, denominado TAC - Auxiliar". O § 4º determina que o TAC-Auxiliar deve contribuir para a previdência social como contribuinte individual, e o § 5º, crucial para o seu trabalho, reafirma que as relações decorrentes desse contrato "não caracterizarão vínculo de emprego".

Com essa alteração, o legislador não apenas deu um nome e um lugar específico para a figura do "ajudante" (que já era tratada de forma previdenciária desde 1974), mas a inseriu formalmente no microssistema do transporte de cargas. Isso consolidou a tese de que a colaboração entre profissionais autônomos é uma parceria de natureza civil, e não uma relação de emprego.

3.2.10 Lei nº 13.703/2018

Em 2018, como resposta a uma crise social e econômica de proporções nacionais, o Estado assumiu um papel interventor, estabelecendo um mecanismo de tabelamento com o objetivo declarado de "promover condições mínimas para a realização de fretes [...], de forma a proporcionar adequada retribuição ao serviço prestado" (art. 2º, da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018).

A nova norma delegou à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) a complexa tarefa de, periodicamente, publicar uma norma com os pisos mínimos de frete, determinando que essa tabela não seria arbitrária, mas fruto de uma metodologia técnica que deveria considerar as especificidades da operação.

O artigo 3º define as categorias de carga (geral, a granel, frigorificada, perigosa e neogranel), e o artigo 5º estabelece que a ANTT deve desenvolver uma "planilha de cálculos" para definir os preços. O § 1º do artigo 5º especifica que os custos operacionais totais devem ser o ponto de partida, com "priorização dos custos referentes ao óleo diesel e aos pedágios". Para lidar com a volatilidade do principal insumo, a lei ainda criou um gatilho de reajuste automático: sempre que o preço do diesel oscilar mais de 5% (originalmente 10%), a ANTT é obrigada a publicar uma nova tabela (§ 3º do art. 5º).

Diferentemente de tabelas referenciais do passado, conferiu aos pisos mínimos um caráter cogente e vinculativo. O § 2º do artigo 4º é explícito ao vedar "a celebração de qualquer acordo ou convenção, individual ou coletivamente, [...] em condições que representem a prática de fretes em valores inferiores aos pisos mínimos".

Para dar efetividade a essa proibição, foi criada uma sanção civil de enorme poder coercitivo. O § 4º do artigo 5º determina que o infrator deverá "indenizar o transportador em valor equivalente a 2 (duas) vezes a diferença entre o valor pago e o que seria devido". Essa penalidade transformou o descumprimento da tabela não apenas em uma infração administrativa, mas em um ato ilícito que gera o dever de indenizar, conferindo ao transportador uma poderosa ferramenta para exigir o cumprimento da norma.

A instituição da PNPM gerou um intenso debate jurídico e econômico que perdura até hoje. De um lado, setores empresariais e entidades como o CADE (Conselho Administrativo de Defesa Econômica) questionaram sua constitucionalidade, argumentando que ela viola os princípios da livre iniciativa e da livre concorrência, previstos no artigo 170 da Constituição

Federal. O caso foi levado ao Supremo Tribunal Federal (STF) por meio da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5.956⁸⁶, cujo julgamento se arrasta há anos, gerando grande insegurança jurídica.

Por outro lado, os defensores da lei, incluindo as entidades representativas dos caminhoneiros, veem-na como uma norma de justiça social e de proteção ao trabalhador autônomo. Argumentam que, sem um piso mínimo, a concorrência predatória e o poder de barganha dos grandes embarcadores levariam a categoria à ruína, com graves consequências sociais e para a segurança viária.

Em suma, ao intervir na precificação do frete, o legislador buscou garantir a subsistência material do transportador, mas, ao fazê-lo, gerou uma das mais complexas e polarizadas controvérsias jurídicas e econômicas do Brasil contemporâneo.

3.2.11 Lei nº 14.206/2021

A Lei nº 14.206/2021 introduziu reconfiguração do regime jurídico aplicável ao transporte rodoviário de cargas no Brasil, tendo como eixo estruturante a instituição do Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), instrumento de natureza exclusivamente digital e de emissão obrigatória prévia à execução da operação logística. Tal ferramenta normativa tem por finalidade conferir transparência, padronização e rastreabilidade documental às relações contratuais estabelecidas entre embarcadores, transportadores e agentes intermediários.

No que concerne à Lei nº 11.442/2007, diploma que disciplina o exercício da atividade pelo Transportador Autônomo de Cargas (TAC), a Lei nº 14.206/2021 promoveu alterações de significativo alcance jurídico-material.

Em primeiro lugar, a inclusão da figura da Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas (CTC) no art. 2º amplia o espectro de sujeitos legitimados à exploração da atividade, reconhecendo as cooperativas como entidades empresariais habilitadas à formalização contratual no setor. Essa inserção normativa estimula a organização coletiva dos transportadores, conferindo-lhes maior capacidade de negociação e de inserção no mercado.

Em segundo lugar, a revogação do antigo parágrafo único do art. 5º, seguida pela introdução de novo §2º, reforça de forma categórica o caráter comercial e não laboral da relação

⁸⁶ STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. Ação Direta de Inconstitucionalidade. **ADI: 5956 DF 0072623-46.2018.1.00.0000**, Relator.: LUIZ FUX, Data de Julgamento: 07/04/2020, Data de Publicação: 14/04/2020.

entre TAC e proprietário da mercadoria. A opção legislativa é inequívoca: mesmo nos casos de contratação habitual e exclusiva, a prestação de serviços não enseja vínculo de emprego.

Esse entendimento é ulteriormente consolidado no art. 19, que dispõe expressamente que tais relações são “sempre de natureza empresarial e comercial” e “não constituem relação de trabalho”, afastando de modo claro a incidência do regime juslaboral. A redação normativa busca, portanto, eliminar ambiguidades interpretativas e prevenir a caracterização judicial de subordinação trabalhista.

Outro avanço relevante consiste na criação do art. 5º-A, que estabelece que o pagamento do frete ao TAC deve ser realizado em conta bancária ou conta de pagamento pré-paga de sua livre escolha, devidamente identificada no DT-e. Tal medida visa impedir mecanismos indiretos de dependência econômica, anteriormente viabilizados mediante imposição de contas vinculadas ao contratante. Ademais, o extrato financeiro resultante desses pagamentos passa a constituir meio idôneo de comprovação de rendimentos, ampliando a segurança jurídica e tributária do transportador.

Adicionalmente, o § 7º do referido artigo proíbe a transferência ao TAC dos custos de emissão do DT-e e das tarifas bancárias incidentes, medida de caráter protetivo, que resguarda o transportador contra a assimetria contratual.

A criação do art. 5º-B, por sua vez, autoriza o TAC a contratar pessoa jurídica para administrar seus direitos decorrentes da prestação de serviços de transporte, incluindo a gestão fiscal e documental da atividade. Esse dispositivo fomenta a profissionalização da gestão administrativa do transportador e reforça o seu enquadramento como agente econômico autônomo.

Finalmente, as disposições contidas no art. 6º-A e correlatas fortalecem a transparência financeira e operacional, ao exigir que todas as informações relativas aos pagamentos, incluindo aqueles decorrentes de tempo adicional de espera ou antecipação de pedágio, sejam consignadas no DT-e, integrando um ambiente documental único e verificável.

Em síntese, a Lei nº 14.206/2021 representa não apenas a digitalização procedimental do setor, mas também a consolidação normativa de uma política pública orientada para a afirmação da natureza comercial da atividade do transportador autônomo de cargas, com repercussões diretas sobre a delimitação de risco, a assimetria contratual e a prevenção da litigiosidade trabalhista.

3.2.12 Lei nº 14.440/2022

A Lei nº 14.440/2022 introduz acréscimos pontuais, mas juridicamente relevantes, ao regime jurídico do transporte rodoviário de cargas disciplinado pela Lei nº 11.442/2007 de fortalecimento da natureza empresarial da atividade desempenhada pelo Transportador Autônomo de Cargas (TAC).

Entre as alterações mais significativas, destaca-se a atualização terminológica no art. 2º da Lei nº 11.442/2007, especialmente no tocante à forma de pagamento do frete e aos meios de recebimento disponíveis ao transportador. O legislador incorporou às possibilidades de recebimento o uso de contas de pagamento reguladas pelo Banco Central e autorizadas na modalidade pré-paga ou digital, em harmonia com a evolução dos instrumentos financeiros contemporâneos e com o sistema de pagamentos instantâneos instituído pelo regulador bancário.

Tal atualização normativa não se limita à mera mudança terminológica. Representa uma adaptação estrutural do regime legal às novas dinâmicas do mercado financeiro, reduzindo barreiras operacionais e burocráticas para o TAC e ampliando sua autonomia administrativa. A transformação do ambiente regulatório reflete, portanto, a consolidação de um modelo jurídico que trata o transportador como agente econômico independente, dotado de liberdade para gerir suas próprias modalidades transacionais.

Ainda, outro aspecto relevante refere-se ao aprimoramento da integração documental e da rastreabilidade de pagamentos no âmbito do transporte rodoviário de cargas. Ao reforçar a obrigatoriedade da identificação clara dos meios de pagamento e sua vinculação com registros oficiais, especialmente o DT-e, instituído pela Lei nº 14.206/2021, a Lei nº 14.440/2022 aprofunda o processo de digitalização e transparência da atividade, criando condições objetivas para fiscalização e auditoria fiscal, tributária e contratual.

Nesse contexto, a legislação reafirma que a estrutura remuneratória do TAC deve ser transparente, verificável e contabilmente rastreável, o que contribui para a construção de prova documental robusta tanto no campo comercial quanto no administrativo. Essa evolução normativa reduz significativamente o espaço para alegações de subordinação econômica e pessoal, na medida em que evidencia o caráter empresarial da atividade, inclusive no plano financeiro.

Em perspectiva sistemática, observa-se que a Lei nº 14.440/2022 opera em continuidade

lógica com o arcabouço precedente. Se a Lei nº 14.206/2021 estabeleceu o DT-e como núcleo documental central, a Lei nº 14.440/2022 amplia a infraestrutura jurídica da transação comercial ao reconhecer e legitimar diversos meios eletrônicos de pagamento vinculados à remuneração do transportador. Ambas as leis dialogam entre si e compõem um processo contínuo de modernização regulatória do setor.

3.2.13 Resolução ANTT nº 5.982/2022

Publicada em 2022, a Resolução ANTT nº 5.982 reafirma a centralidade do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) como a porta de entrada para o mercado formal. Em seu artigo 3º, ela estabelece que a inscrição no cadastro é obrigatória para o exercício da atividade, e o artigo 4º detalha os requisitos para cada uma das categorias (TAC, ETC e CTC).

Para o TAC, a resolução mantém os requisitos históricos, como a necessidade de possuir CPF ativo, ter sido aprovado em curso específico ou comprovar três anos de experiência, e ser proprietário ou possuidor de veículos de carga. No entanto, inova ao refinar e adicionar exigências que refletem a evolução legislativa e as novas preocupações do setor.

Com a resolução, passou-se a exigir que o TAC comprove ter "capacidade de direitos e deveres na ordem civil" (artigo 4º, inciso I, alínea 'd'). Embora possa parecer uma exigência óbvia, sua inclusão explícita reforça a concepção do TAC como um sujeito de direito plenamente capaz, que celebra negócios jurídicos e responde por suas obrigações, afastando-o da imagem de um trabalhador hipossuficiente.

Também passou a exigir, como condição para a inscrição e manutenção no RNTRC, que o TAC comprove a contratação dos seguros de responsabilidade civil previstos em lei (RCTR-C, RC-DC e RC-V). Essa exigência, que internaliza na regulação da ANTT uma obrigação que antes era apenas contratual, representa um avanço fundamental na profissionalização do setor.

A resolução também consolida e detalha a figura do TAC-Auxiliar, que já havia sido introduzida na Lei nº 11.442/2007. O artigo 2º, inciso IX, define o TAC-Auxiliar como o "motorista autorizado pelo Transportador Autônomo de Cargas a conduzir o veículo automotor de cargas de sua propriedade ou na sua posse".

De forma crucial, o § 6º do artigo 6º da resolução estabelece que "O TAC poderá

cadastrar até 2 (dois) TAC-Auxiliares simultaneamente, conforme Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974". Ao fazer isso, a ANTT não apenas regulamenta a figura, mas também a conecta expressamente à sua norma precursora, pacificando a interpretação de que se trata de um regime de colaboração autônoma, sem vínculo empregatício. A resolução, portanto, consolida a visão de um transportador autônomo que é, antes de tudo, um profissional responsável pela gestão de seu próprio negócio.

3.2.14 Portaria nº 218/2022

Editada pela Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas (SUROC) da ANTT, a Portaria nº 218/2022 tem como objetivo principal estabelecer uma ponte entre os requisitos para a inscrição no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) e a classificação fiscal das empresas. A norma define, de forma explícita, quais códigos da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE) são considerados válidos para comprovar que uma pessoa jurídica tem, de fato, o transporte rodoviário de cargas como sua atividade econômica.

A Lei nº 11.442/2007 e a Resolução ANTT nº 5.982/2022 exigem que as ETCs e as CTCs tenham o transporte de cargas como sua atividade principal. No entanto, a comprovação dessa "atividade principal" poderia ser um ponto de subjetividade. A Portaria nº 218/2022 resolve essa questão ao criar uma lista taxativa de códigos CNAE que são aceitos pela ANTT para fins de inscrição e manutenção no RNTRC.

O artigo 1º da portaria lista os códigos CNAE que são considerados pertinentes, como, por exemplo: (a) 4930-2/01: Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, municipal; (b) 4930-2/02: Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, intermunicipal, interestadual e internacional; (c) 4930-2/03: Transporte rodoviário de produtos perigosos.

Ao fazer isso, a ANTT cria um critério objetivo e automatizável de verificação. Conforme o § 1º do artigo 1º, a agência simplesmente verificará, na base de dados da Receita Federal, se o CNPJ da empresa ou da cooperativa possui um dos códigos listados, seja como atividade principal ou secundária.

A instituição dessa lista de códigos CNAE implica o combate à fraude e à informalidade, dificultando que empresas de outros setores, que não têm o transporte como sua atividade fim,

se registrem no RNTRC apenas para obter vantagens indevidas. Essa medida traz segurança jurídica para a ANTT, que passa a ter um critério claro para a análise dos pedidos de registro, e para as próprias empresas, que sabem exatamente quais requisitos fiscais devem cumprir para se manterem regulares, além de integrar os sistemas da ANTT e da Receita Federal.

É fundamental notar que esta portaria se aplica exclusivamente às pessoas jurídicas (ETCs e CTCs). Ela não afeta o Transportador Autônomo de Cargas (TAC), pois, como pessoa física, ele não possui um CNPJ com código CNAE.

Essa distinção é coerente com a estrutura da Lei nº 11.442/2007, que cria regimes distintos para cada categoria de transportador. Enquanto a comprovação da atividade da ETC/CTC está ligada à sua constituição formal e fiscal como empresa, a comprovação da atividade do TAC está ligada à sua experiência profissional e à propriedade de seu veículo.

3.2.15 Resolução CONTRAN nº 945/2022

Editada pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), a Resolução nº 945, de 28 de março de 2022, padroniza os equipamentos e procedimentos de amarração. A norma se afasta de generalidades e entra em detalhes técnicos, especificando os tipos de dispositivos que podem ser utilizados e a forma correta de sua aplicação.

O artigo 4º determina que a amarração deve ser realizada com cintas têxteis, correntes ou cabos de aço, e que a resistência total desses dispositivos deve ser, no mínimo, duas vezes o peso da carga. Essa regra simples, mas rigorosa, cria um critério objetivo e fiscalizável para a segurança da amarração, substituindo práticas empíricas por um padrão técnico de engenharia.

A resolução também proíbe, em seu artigo 4º, § 3º, o uso de cordas para a amarração da carga, permitindo seu uso apenas para a fixação da lona de cobertura. Essa vedação é um marco, pois as cordas, embora de uso tradicional, não oferecem a mesma resistência e tensionamento que os dispositivos metálicos ou sintéticos, sendo um ponto de fragilidade na segurança da operação.

O § 2º do artigo 4º estabelece que é responsabilidade do condutor verificar periodicamente, durante o percurso, o tensionamento dos dispositivos de fixação. Essa atribuição de responsabilidade é crucial. Ela significa que não basta amarrar a carga corretamente na origem; o TAC tem o dever contínuo de monitorar e garantir a segurança da amarração ao longo de toda a viagem.

Essa resolução eleva o padrão de segurança da atividade de transporte e, ao fazê-lo, amplia e detalha a responsabilidade do transportador. Para o TAC, a norma reforça a ideia de que sua autonomia profissional vem acompanhada de um dever de perícia e de um compromisso intransferível com a segurança, não apenas da carga que transporta, mas de todos os que compartilham a via pública.

3.2.16 Resolução CONTRAN nº 946/2022

A Resolução CONTRAN nº 946, de 28 de março de 2022, impõe um dever de contenção da carga. A norma proíbe o transporte de sólidos a granel em carrocerias abertas, a menos que sejam cumpridos requisitos rigorosos.

O artigo 2º estabelece as duas principais modalidades de transporte permitido:

Art. 2º O transporte de qualquer tipo de sólido a granel em vias abertas à circulação pública, não realizado em carroceria inteiramente fechada, somente será permitido nos seguintes casos:

- I - veículos com carrocerias de guardas laterais fechadas; e
- II - veículos com carrocerias de guardas laterais dotadas de telas metálicas com malhas de dimensões que impeçam o derramamento de fragmentos do material transportado.

No caso mais comum, que é o transporte em carrocerias abertas, o § 1º do artigo 2º impõe a obrigatoriedade de que a carga seja totalmente coberta por lonas ou dispositivos similares. Essa cobertura deve ser devidamente ancorada à carroceria e estar em bom estado de conservação, de forma a evitar efetivamente o derramamento da carga.

A resolução, em seu §3º do artigo 2º, define "sólido a granel" de forma abrangente, como "qualquer carga sólida, fracionada ou fragmentada, que pode ser transportada sem estar acondicionada em embalagem". Essa definição ampla inclui desde grãos (soja, milho) e minérios até areia e cascalho, cobrindo uma vasta gama de operações de transporte.

Para o Transportador Autônomo de Cargas (TAC), esta norma, assim como a Resolução nº 945/2022 (sobre amarração), impõe um dever de diligência qualificada na preparação do veículo para o transporte. A responsabilidade pela correta cobertura e contenção da carga é inequivocamente do transportador.

3.2.17 Resolução CONTRAN nº 955/2022

A Resolução CONTRAN nº 955, de 28 de março de 2022, delimita fronteiras e especifica responsabilidades, princípios que são caros ao Direito dos Transportes como um todo.

A norma estabelece, em seu artigo 2º, um tripé fundamental para a legalidade de tal transporte: o respeito ao peso máximo especificado pelo fabricante do veículo, a observância das condições de instalação de bagageiros ou suportes, e a conformidade com os limites de peso definidos pelo fabricante desses acessórios.

Tal disposição, embora focada em veículos leves, ecoa a lógica da responsabilidade e da adequação técnica que permeia toda a legislação de transportes, inclusive a aplicável ao TAC, que deve sempre observar a capacidade técnica e os limites de peso de seu caminhão.

De forma meticulosa, o artigo 3º da Resolução detalha as condições de acondicionamento da carga, exigindo que esta esteja amarrada e ancorada de modo a não colocar pessoas em perigo, não ser lançada na via, não comprometer a estabilidade do veículo, não ocultar a sinalização luminosa e não exceder as dimensões do veículo. O parágrafo único deste artigo atribui expressamente ao condutor a responsabilidade pela verificação periódica da amarração durante o percurso, um dever de diligência que é análogo e diretamente aplicável, em maior escala, ao transportador profissional de cargas. Esta atribuição de responsabilidade ao motorista reforça o princípio da segurança ativa no trânsito, um elemento central também na Lei nº 13.103/2015 (Lei do Motorista), que impõe ao condutor profissional deveres de segurança e zelo.

A resolução inova ao tratar de questões práticas, como a necessidade de uma "régua de sinalização" e de uma segunda placa de identificação veicular quando a carga transportada encobre total ou parcialmente a sinalização traseira original do veículo (art. 5º). Essa determinação evidencia a primazia da segurança e da identificação sobre a conveniência do transporte, estabelecendo um padrão técnico para evitar sinistros.

Embora os veículos de carga pesada possuam regramentos próprios para dimensões e sinalização de cargas excedentes (que exigem Autorização Especial de Trânsito - AET, dispensada e vedada pela Resolução 955 para os veículos leves), a lógica subjacente é a mesma: a carga não pode tornar o veículo um risco não sinalizado na via.

3.2.18 Lei nº 14.599/2023

A Lei nº 14.559/2023 introduz disposições que afetam indiretamente o regime jurídico do transporte rodoviário de cargas, ao promover aperfeiçoamentos no sistema de registro, fiscalização e controle documental das operações de transporte e, principalmente, ao reforçar as garantias de autonomia operacional e comercial do TAC.

Em seu núcleo normativo, a Lei nº 14.559/2023 aprofunda o processo de digitalização e integração das informações relativas às operações de transporte no país, consolidando os mecanismos de rastreabilidade, autenticidade e registro público das transações. Com isso, a legislação contribui para a robustez probatória dos elementos vinculados ao contrato de transporte, o que fortalece a posição jurídica do TAC enquanto agente autônomo que opera em regime empresarial próprio.

No que reflete diretamente sobre a Lei nº 11.442/2007, a Lei nº 14.559/2023 reforça a diretriz legislativa que vem sendo construída desde 2021: a de que as relações entre o TAC e o contratante constituem relações comerciais paritárias, e não laborais. Essa conclusão decorre do fato de que o incremento dos instrumentos digitais de registro, como o DT-e e outros mecanismos correlatos estabelecidos pelas normas subsequentes, permite a completa identificação de todas as variáveis contratuais relevantes, tais como: a) valor do frete; b) forma e data do pagamento; c) registro da operação; d) identificação das partes envolvidas; e) logística e percurso.

Com isso, a legislação elimina a ambiguidade interpretativa que, historicamente, permitia alegações de subordinação indireta ou estrutural. Dessa forma, a Lei nº 14.559/2023 não apenas preserva, mas reforça o pilar normativo central da Lei nº 11.442/2007: o reconhecimento do transportador como agente econômico independente, que assume riscos comerciais próprios, administra suas formas de pagamento e se utiliza de instrumentos de documentação digital equivalentes aos aplicáveis às demais empresas do setor logístico.

Analisada sob a ótica sistemática, a Lei nº 14.559/2023 deve ser compreendida como a terceira etapa do processo legislativo que moderniza e consolida o enquadramento jurídico do transporte de cargas no Brasil: I) Lei 14.206/2021 – institui o DT-e e redefine o regime documental e probatório; II) Lei 14.440/2022 – atualiza a estrutura de pagamentos e meios financeiros autorizados; III) Lei 14.559/2023 – aperfeiçoa os procedimentos de registro, controle e fiscalização, dando estabilidade à estrutura construída.

Portanto, embora suas alterações sobre o texto da Lei nº 11.442/2007 sejam indiretas, seu efeito jurídico-material é significativo: a legislação fortalece a impermeabilidade da relação comercial diante de pleitos trabalhistas, afasta a incidência do princípio da primazia da realidade sobre a legislação expressa, e consolida a presunção legal de inexistência de vínculo de emprego entre o TAC e o embarcador, transportador ou destinatário.

3.2.19 Resolução ANTT nº 6.024/2023

A Resolução ANTT nº 6.024, de 3 de agosto de 2023, consolida regras atinentes ao Vale-Pedágio obrigatório, se estrutura sobre a definição clara dos papéis dos agentes envolvidos — contratante (embarcador), transportador, concessionária de rodovia e a Fornecedora de Vale-Pedágio Obrigatório (FVPO).

O texto incorpora conceitos como o sistema de livre passagem (Free Flow), modalidade de cobrança que dispensa as praças de pedágio físicas, e o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), instituído pela Lei nº 14.206/2021. Ao prever, em seu artigo 4º, § 3º, que a antecipação do Vale-Pedágio em trechos de Free Flow deve ser feita pelo valor máximo do trecho, a ANTT soluciona uma lacuna regulatória, garantindo que a modernização da cobrança de pedágio não onere o transportador. Ademais, ao determinar no artigo 7º que o registro do Vale-Pedágio deve ser feito no DT-e, a agência promove a centralização e a digitalização das informações, facilitando a fiscalização e aumentando a transparência das operações de transporte.

O artigo 4º, § 2º, veda expressamente a antecipação em espécie, uma prática que historicamente abria margem para a confusão entre o valor do frete e o do pedágio, o que resultava na precarização da relação. De forma ainda mais contundente, o artigo 22, inciso III, proíbe que a FVPO restrinja o fornecimento do Vale-Pedágio com base em análise de crédito do transportador, assegurando que o acesso ao benefício legal não seja condicionado a critérios comerciais que penalizem o autônomo.

O Capítulo IV da norma estabelece um robusto regime sancionatório, com multas específicas para cada agente em caso de descumprimento. O contratante que não antecipa o Vale-Pedágio, por exemplo, está sujeito a uma multa de R\$ 3.000,00 por viagem (art. 23, I), um valor atualizado e mais dissuasório.

As FVPOs e as concessionárias também recebem um rol detalhado de obrigações e penalidades correspondentes, como a proibição de paralisar a operação sem autorização da

ANTT ou de negar a aceitação de modelos de pagamento habilitados, sob pena de multas diárias e de valor elevado.

Ao integrar novas tecnologias, reforçar a proteção ao transportador contra práticas abusivas e estabelecer um regime fiscalizatório e sancionatório mais rigoroso, a norma se insere na trajetória histórico-jurídica como um passo decisivo para garantir que o custo do pedágio, conforme o espírito da Lei nº 10.209/2001, seja efetivamente suportado pelo embarcador, preservando a justa remuneração do transportador e a sustentabilidade de sua atividade.

3.2.20 Resolução ANTT nº 6.038/2024

A Resolução ANTT nº 6.038, de 8 de fevereiro de 2024 revogar expressamente as Resoluções nº 5.583/2017 e nº 5.840/2019, estabelecendo um regramento unificado e detalhado, cuja principal inovação é a sistematização dos diferentes regimes de autorização para transportadores brasileiros e estrangeiros, refletindo a complexidade das operações transfronteiriças sob a égide dos acordos internacionais, especialmente no âmbito do Mercosul.

Em seu artigo 1º, e em seus parágrafos, delinea com precisão as exigências para cada modalidade: a Licença Originária, para o transportador brasileiro que opera em caráter regular; a Autorização de Viagem de Caráter Ocasional, para operações especiais e não regulares; e a Autorização de Transporte de Carga Própria. Essa estrutura tripartite organiza o acesso ao mercado internacional, estabelecendo requisitos específicos para cada tipo de operação e garantindo que a atuação dos transportadores esteja em conformidade com sua natureza e capacidade.

O artigo 4º exige não apenas a constituição formal como empresa ou cooperativa e a inscrição regular no RNTRC, mas também impõe uma capacidade de transporte dinâmica total mínima de 80 (oitenta) toneladas. Adicionalmente, a exigência de que a empresa tenha mais da metade do capital social e o controle efetivo em mãos de cidadãos brasileiros (art. 4º, VI), reforçando um princípio de soberania e proteção ao mercado nacional.

A resolução também avança ao tratar de regimes especiais, como o sistema de cotas para o transporte com o Peru (art. 5º), e ao digitalizar e desburocratizar procedimentos. A previsão de que documentos, como o "Documento de Idoneidade" e a "Relação de Frota", serão fornecidos por via digital com assinatura eletrônica (art. 8º, § 2º) é um passo importante para a modernização.

Outro ponto de destaque é a permissão, contida no artigo 49, para que um transportador nacional não habilitado ao transporte internacional possa realizar trechos domésticos de uma carga de importação ou exportação, desde que o documento de transporte principal (como o CRT - Conhecimento Internacional de Transporte Rodoviário de Carga) seja emitido por uma empresa habilitada. Esta disposição reconhece e regulamenta uma prática comum do mercado, permitindo que o TAC, por exemplo, participe da cadeia logística do comércio exterior realizando a "ponta" nacional da viagem, o que amplia seu campo de atuação.

3.2.21 Resolução ANTT nº 6.056/2024

A Resolução ANTT nº 6.056, de 28 de novembro de 2024, alterou a Resolução nº 5.998/2022, ao trazer inovações que visam aprimorar a segurança, a fiscalização e, notadamente, a flexibilização de certas operações, demonstrando a maturidade do órgão regulador em responder às demandas e especificidades do setor.

O novo § 2º do artigo 13 autoriza que equipamentos certificados para o transporte de fertilizantes específicos, como nitrato de amônia, possam ser utilizados, de forma alternada, para o transporte de commodities agrícolas in natura. Esta medida é de grande impacto para o Transportador Autônomo de Cargas (TAC) que atua no agronegócio, pois otimiza o uso de seus veículos, como caçambas, reduzindo a ociosidade e os custos com fretes de retorno vazios. A norma, contudo, impõe condições rigorosas para essa flexibilização: a necessidade de um revestimento interno (lona ou similar) para evitar o contato direto do produto perigoso com o equipamento e a posterior descontaminação, garantindo a segurança e prevenindo a contaminação cruzada, sob a supervisão das autoridades sanitárias.

Nos parágrafos do artigo 6º há a proibição expressa de que o veículo porte a sinalização de produtos perigosos (painéis de segurança e rótulos de risco) quando não estiver efetivamente transportando tais produtos, ou quando transportar produtos isentos. A única exceção é se a sinalização estiver guardada e não visível.

Ao introduzir o § 3º ao artigo 45, a norma passa a admitir o Certificado de Inspeção Técnica Veicular (CITV) em substituição ao Certificado de Inspeção Veicular (CIV) para veículos estrangeiros em trânsito no Brasil. Essa alteração desburocratiza a operação para transportadores de outros países, reconhecendo a validade de documentos técnicos emitidos no exterior, desde que em conformidade com as portarias da SENATRAN, o que facilita o

comércio e a logística internacional, um ambiente no qual o TAC também se insere ao realizar os trechos domésticos dessas operações.

Por fim, aprofunda as isenções para o transporte de produtos perigosos em pequenas quantidades, destinadas a uso pessoal, comercial ou para serviços de manutenção (item 1.1.1.2, alíneas 'd' e 'g').

3.2.22 Resolução ANTT nº 6.068/2025

A Resolução ANTT nº 6.068/2025 promove alterações relevantes no art. 4º da Resolução nº 5.982/2022, responsável pela regulamentação dos requisitos de inscrição e manutenção no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC). A modificação aplica-se às três categorias de transportadores disciplinadas pela Agência, o TAC, a ETC e a CTC, introduzindo exigências adicionais relacionadas à posse de veículos e à contratação de seguros obrigatórios.

A principal inovação consiste na obrigatoriedade, agora uniforme entre todas as categorias, de contratação de três modalidades de seguros: (i) o seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Cargas (RCTR-C); (ii) o seguro de Responsabilidade Civil por Desaparecimento de Carga (RC-DC); (iii) o seguro de Responsabilidade Civil de Veículo (RC-V).

Essa determinação amplia e especifica as coberturas securitárias exigidas, com o objetivo de mitigar riscos operacionais, proteger a integridade da carga e assegurar a reparação de danos causados a terceiros.

No caso dos TACs, permanece a exigência de capacidade civil plena, sendo estabelecido que esses transportadores devem possuir, em propriedade, copropriedade, comodato ou arrendamento, até três veículos automotores de carga da categoria “aluguel”. Para as ETCs e CTCs, impõe-se a necessidade de possuir ao menos um veículo da mesma categoria, em conformidade com as modalidades de posse admitidas. Além disso, as ETCs devem comprovar capacidade financeira mínima para o exercício da atividade. Essa padronização reforça maior regularidade e uniformidade nos requisitos de habilitação para operação no RNTRC.

A Resolução estabelece ainda que os procedimentos de comprovação dos seguros obrigatórios serão definidos em Portaria específica da Superintendência de Processos Organizacionais competente, o que transfere ao nível infranormativo a regulação operacional

da fiscalização securitária. Essa delegação permite ajustes mais dinâmicos a práticas de mercado e a evoluções no setor de seguros.

Em relação à Lei nº 11.442/2007, observa-se que esta já consagra a responsabilidade civil do transportador por perdas, danos e desaparecimento da carga, bem como a necessidade de contratação de seguro adequado para assegurar o cumprimento dessa obrigação. A Lei estabelece, em nível geral, que o exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas deve estar amparado por cobertura securitária, embora não detalhe tecnicamente as modalidades específicas.

A Resolução ANTT nº 6.068/2025, portanto, não cria a exigência de seguro, mas aprofundando-a, ao identificar expressamente as modalidades securitárias aplicáveis e vinculá-las à inscrição e permanência no RNTRC. Enquanto a Lei 11.442/2007 define a responsabilidade e a exigência de seguro de modo principiológico, a Resolução especifica operacionalmente a distribuição de riscos e os instrumentos obrigatórios de cobertura, fortalecendo a coerência regulatória do sistema.

4 A FIGURA JURÍDICA DO TRANSPORTADOR AUTÔNOMO DE CARGAS (TAC)

4.1 Conceito legal na Lei nº 11.442/2007 e Resolução ANTT nº 5.982/2022

A arquitetura jurídica que define o Transportador Autônomo de Cargas (TAC) no ordenamento brasileiro é um sistema de fontes complementares, cuja base é estabelecida pela Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007.

Essa norma, um marco na regulação do setor, oferece em seu artigo 2º, inciso I, a definição primária e fundamental do TAC como a "pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional". Essa conceituação é o pilar que sustenta a tese de sua autonomia, ao situá-lo como um profissional que exerce a atividade em nome próprio, distinguindo-o ontologicamente das categorias empresariais, a Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC) e a Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas (CTC), que operam sob a forma de pessoa jurídica. A lei, ao classificar a atividade como de natureza comercial e ao listar requisitos mínimos de cada parte para o desenvolvimento da relação, também o afasta, em tese, da esfera trabalhista, submetendo-o à lógica do direito privado e à livre concorrência.

Contudo, a lei delega à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) a competência para detalhar e dar materialidade a essa definição, estabelecendo os contornos práticos para o exercício da profissão. A Resolução ANTT nº 5.982, de 23 de junho de 2022 representa a mais recente evolução dessa regulamentação e introduz elementos que aprofundam e, de certa forma, complexificam o conceito legal. Em seu artigo 2º, inciso VIII, a Resolução oferece uma definição mais granular:

Transportador Autônomo de Cargas - TAC: pessoa física que exerce, habitualmente, atividade econômica de Transporte Rodoviário Remunerado de Cargas, por sua conta e risco, como proprietária, coproprietária, comodataria ou arrendataria de até 3 (três) veículos automotores de cargas.

Essa definição regulamentar é de suma importância analítica, pois, ao introduzir um limite quantitativo de veículos, ela vai além do texto da lei. Tal limitação sugere uma tentativa do regulador de enquadrar e limitar o TAC como um profissional autônomo, estabelecendo uma fronteira material que o separa de uma estrutura empresarial e uma relação de emprego. A posse de mais de três veículos, por inferência, poderia indicar uma atividade que transcende a autonomia individual e se aproxima da figura da ETC.

Para além da definição, o artigo 4º, inciso I, da Resolução nº 5.982/2022 especifica os requisitos para a inscrição e manutenção no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), traduzindo as exigências legais em obrigações concretas e adicionando novas camadas de profissionalização. Além dos requisitos já conhecidos, como CPF ativo, documento de identidade e a comprovação de experiência mínima de três anos ou aprovação em curso específico, a norma inova ao exigir que o TAC demonstre "capacidade de direitos e deveres na ordem civil" e, de forma ainda mais impactante, que proceda à "contratação dos seguros" obrigatórios.

A alínea 'f' do mesmo artigo detalha essa nova e crucial obrigação securitária, impondo ao TAC a responsabilidade pela contratação de um tripé de coberturas:

Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C): Proteção contra perdas ou danos à carga em decorrência de acidentes como colisões, tombamentos ou incêndios.
Responsabilidade Civil do Transportador por Desaparecimento de Carga (RC-DC): Cobertura para eventos como roubo, furto ou apropriação indébita da mercadoria.
Responsabilidade Civil de Veículo (RC-V): Seguro contra danos corporais e materiais causados a terceiros pelo veículo de transporte.

A imposição dessas obrigações securitárias ao TAC eleva significativamente a sua responsabilidade e o grau de formalização de sua atividade, aumenta os custos operacionais e demanda do transportador uma postura mais ativa na administração de sua prestação de serviços. Tal cenário o distancia da figura tradicional do trabalhador hipossuficiente, sem, contudo, aproximá-lo automaticamente da plena responsabilidade de um empresário, mas sim de um prestador de serviços autônomo com encargos e deveres ampliados pela legislação específica.

Em suma, a figura jurídica do TAC é moldada por uma interação dinâmica entre a lei, que estabelece o princípio da autonomia na prestação de serviços de transporte, e a regulamentação da ANTT, que implementa esse princípio por meio de requisitos que induzem à profissionalização e à assunção de responsabilidades inerentes à atividade. A análise conjunta dessas fontes revela um esforço contínuo do ordenamento jurídico em solidificar a natureza autônoma do TAC, conferindo-lhe deveres e exigências típicas de um prestador de serviços independente.

4.2 Requisitos para o exercício da atividade

O exercício da atividade profissional do Transportador Autônomo de Cargas (TAC) no Brasil é condicionado ao cumprimento de um conjunto de requisitos formais, estabelecidos pela Lei nº 11.442/2007 e detalhados pela Resolução ANTT nº 5.982/2022, além de outras normas supracitadas. A finalidade desse arcabouço normativo é garantir um padrão mínimo de profissionalismo, segurança, responsabilidade e segurança jurídica no setor, além de assegurar o fortalecimento da liberdade de organização empresarial, sem vedação ou restrição quanto às formas que possam ser adotadas, salvo aquelas expressamente proibidas por lei.

Os requisitos podem ser sistematizados em quatro eixos fundamentais. O primeiro eixo refere-se à capacidade jurídica e pessoal do transportador. A norma exige que o TAC seja pessoa física com Cadastro de Pessoas Físicas (CPF) ativo e que possua plena capacidade para exercer os atos da vida civil. Essa exigência é basilar, pois confirma a natureza individual da atividade e assegura que o profissional possui aptidão para celebrar contratos, assumir obrigações e responder juridicamente por seus atos, reforçando o caráter autônomo de sua atuação.

Art. 4º Para inscrição e manutenção do cadastro no RNTRC, o TRRC deve atender aos seguintes requisitos, de acordo com as categorias:

I - Transportador Autônomo de Cargas - TAC:

- a) possuir Cadastro de Pessoas Físicas - CPF ativo;
- b) possuir documento oficial de identidade;⁸⁷

O segundo eixo trata da qualificação profissional. O ordenamento jurídico estabelece duas vias alternativas para a comprovação da competência técnica do transportador: a demonstração de, no mínimo, três anos de experiência prévia na atividade ou a aprovação em curso específico, cuja estrutura curricular é regulada pela ANTT. Tal requisito visa elevar o padrão técnico do setor, garantindo que o profissional detenha conhecimentos sobre legislação, segurança e práticas operacionais, o que contribui para a redução de riscos e para a eficiência logística, reforçando o caráter autônomo da atividade, inclusive retirando uma hipossuficiência quanto a todo conjunto normativo de toda atividade por ele desempenhada.

Art. 4º Para inscrição e manutenção do cadastro no RNTRC, o TRRC deve atender aos seguintes requisitos, de acordo com as categorias:

I - Transportador Autônomo de Cargas - TAC:

- c) ter sido aprovado em curso específico ou ter ao menos 3 (três) anos de experiência na atividade;

⁸⁷ RESOLUÇÃO Nº 5.982, DE 23 DE JUNHO DE 2022

O terceiro eixo diz respeito à estrutura de capital e operacional, materializada na posse do veículo. A regulamentação estipula que o TAC deve ser proprietário, coproprietário, comodatário ou arrendatário de uma frota de, no mínimo, um e, no máximo, três veículos automotores de carga.

Neste ponto, a exigência de que os veículos estejam obrigatoriamente registrados na categoria "aluguel" (placa vermelha) é crucial, pois atesta a mudança de finalidade do bem, servindo como um indício formal e inquestionável de que o veículo se destina ao uso profissional e remunerado, e não ao uso particular ou de passeio. Essa formalidade transcende a mera burocracia administrativa; ela estabelece um divisor de águas entre o uso pessoal e a exploração econômica do veículo, conferindo-lhe o status legal de ferramenta de trabalho no contexto do transporte rodoviário de cargas. A placa vermelha, portanto, não é apenas um detalhe, mas a materialização da submissão do veículo ao regime de fiscalização e regulamentação da ANTT.

Art. 4º Para inscrição e manutenção do cadastro no RNTRC, o TRRC deve atender aos seguintes requisitos, de acordo com as categorias:

I - Transportador Autônomo de Cargas - TAC:

[...]

e) ser proprietário, coproprietário, comodatário ou arrendatário de até 3 (três) veículos automotores de cargas categoria "aluguel" na forma regulamentada no art. 12 desta Resolução;

Essa dupla exigência, posse do meio de produção e limitação da frota, é central para caracterizar o TAC como um prestador de serviços autônomo e responsável, que detém seu principal ativo de capital e cuja estrutura é limitada, distinguindo-o de uma Empresa de Transporte de Cargas (ETC) e reforçando sua autonomia na gestão da atividade.

Finalmente, o quarto e mais recente eixo normativo impõe ao TAC a responsabilidade pela gestão de riscos, por meio da contratação obrigatória de um tripé de seguros de responsabilidade civil: o RCTR-C (contra danos à carga por acidentes), o RC-DC (contra o desaparecimento da carga por roubo ou eventos similares) e o RC-V (contra danos a terceiros). Essa exigência representa um avanço significativo na profissionalização do setor, transferindo para o mercado segurador parte dos riscos inerentes à atividade e impondo ao TAC uma responsabilidade objetiva pela segurança da operação. Ao fazê-lo, a norma solidifica a concepção do TAC como um agente econômico autônomo, que deve gerir seu negócio de forma prudente e responsável.

4.3 Distinções jurídicas

4.3.1 Motorista empregado

O motorista profissional empregado, em nítido contraste com o transportador autônomo, é o trabalhador que se vincula a um empregador, seja ele o proprietário da carga ou uma empresa transportadora, por meio de um contrato de trabalho regido pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Sua condição jurídica é definida pelo preenchimento dos requisitos fático-jurídicos elencados nos artigos 2º e 3º do referido diploma: pessoalidade, onerosidade, não eventualidade e, de forma determinante, a subordinação jurídica.

Como decorrência direta desse enquadramento, o motorista empregado é titular de todos os direitos e garantias inerentes à relação de emprego, como registro em CTPS, salário, férias acrescidas do terço constitucional, décimo terceiro salário, depósitos de FGTS e recolhimentos previdenciários.

Sobre esta categoria, incide um relevante debate contemporâneo, que, embora não seja o foco deste estudo, merece menção. A evolução dos meios telemáticos de controle, como rastreadores e tacógrafos digitais, têm desafiado a tradicional exclusão do motorista profissional do regime de duração do trabalho, antes fundamentada na exceção do artigo 62, I, da CLT (atividade externa incompatível com a fixação de horário).

Conforme analisam Breno Medeiros e Celso Peel Furtado de Oliveira⁸⁸, a tecnologia conferiu ao empregador uma capacidade de fiscalização antes impensável, tornando possível o controle fidedigno da jornada e, por conseguinte, abrindo a via para a apuração e o pagamento de horas extraordinárias.

4.3.2 Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC)

A Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC) constitui a segunda categoria de transportador regulada pela Lei nº 11.442/2007, representando a figura empresarial por excelência no setor. Conforme define o artigo 2º, inciso II, a ETC é a "pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei que tenha no transporte rodoviário de cargas a

⁸⁸ MEDEIROS, B.; OLIVEIRA, C. P. F. D. O controle de jornada do motorista profissional empregado: uma análise das evoluções jurisprudenciais e legislativas em confronto com os avanços tecnológicos produzidos pela quarta revolução industrial. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, BRASIL, 89, n. 4, 2023. 117-136. Disponível em: <<https://revista.tst.jus.br/rtst/article/view/25>>. Acesso em: 04 dez. 2025

sua atividade principal".

Diferentemente do TAC, que é uma pessoa física, a ETC opera como uma entidade empresarial, o que implica uma estrutura organizacional e responsabilidades jurídicas distintas.

Para além da definição, o § 2º do mesmo artigo 2º da lei estabelece uma série de requisitos para a constituição e operação de uma ETC, evidenciando a intenção do legislador de garantir um mínimo de estrutura e idoneidade. A ETC deve, obrigatoriamente: (a) Ter sede no Brasil; (b) Comprovar ser proprietária ou arrendatária de, no mínimo, um veículo automotor de carga; (c) Indicar um Responsável Técnico com, no mínimo, três anos de experiência ou aprovação em curso específico; (d) Demonstrar capacidade financeira para o exercício da atividade e a idoneidade de seus sócios e do responsável técnico.

Art. 2º A atividade econômica de que trata o art. 1º desta Lei é de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência, e depende de prévia inscrição do interessado em sua exploração no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTR-C da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, nas seguintes categorias:

§ 2º A ETC deverá:

I - ter sede no Brasil;

II - comprovar ser proprietária ou arrendatária de, pelo menos, 1 (um) veículo automotor de carga, registrado no País;

III - indicar e promover a substituição do Responsável Técnico, que deverá ter, pelo menos, 3 (três) anos de atividade ou ter sido aprovado em curso específico;

IV - demonstrar capacidade financeira para o exercício da atividade e idoneidade de seus sócios e de seu responsável técnico.

Esses requisitos demonstram uma preocupação com a profissionalização e a solidez das empresas que atuam no mercado. A exigência de um Responsável Técnico, por exemplo, visa assegurar a qualificação na gestão das operações de transporte.

No ecossistema do transporte, a ETC atua como uma organizadora da atividade, podendo, para executar os serviços, optar por dois caminhos distintos: (a) como empregadora, contratar motoristas profissionais sob o regime da CLT, utilizando sua frota própria e assumindo todas as responsabilidades trabalhistas e os custos diretos da operação; (b) como contratante, firmar contratos de natureza comercial com Transportadores Autônomos de Cargas (TACs), atuando como intermediária entre a demanda do embarcador e a prestação do serviço pelo autônomo.

4.3.3 Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas (CTC)

A Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas (CTC) representa um modelo organizacional híbrido e colaborativo no setor, sendo a terceira categoria de transportador reconhecida pela Lei nº 11.442/2007. A definição legal, inserida no artigo 2º, inciso III, pela Lei nº 14.206/2021, conceitua a CTC como uma "sociedade cooperativa na forma da lei, constituída por pessoas físicas e/ou jurídicas, que exerce atividade de transporte rodoviário de cargas".

Art. 2º. A atividade econômica de que trata o art. 1º desta Lei é de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência, e depende de prévia inscrição do interessado em sua exploração no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTR-C da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, nas seguintes categorias:

III - Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas (CTC), sociedade cooperativa na forma da lei, constituída por pessoas físicas e/ou jurídicas, que exerce atividade de transporte rodoviário de cargas;

Essa natureza jurídica a distingue fundamentalmente do TAC (pessoa física) e da ETC (sociedade empresária), pois opera sob os princípios do cooperativismo, que visam à prestação de serviços aos seus próprios associados em condições mais vantajosas.

A regulamentação atual da ANTT, por meio da Resolução nº 5.982/2022, detalha os requisitos para a constituição e operação das CTCs, equiparando-as, em grande medida, às exigências impostas às ETCs, mas com particularidades que refletem sua natureza associativa. Conforme o artigo 4º, inciso III, da Resolução, uma CTC deve atender a requisitos como: (a) Possuir CNPJ ativo e ter o transporte como sua atividade econômica; (b) Ter Responsáveis Legais e um Responsável Técnico idôneos e com experiência comprovada; (c) Possuir registro na Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB) ou na entidade estadual correspondente; (d) Contratar os seguros obrigatórios (RCTR-C, RC-DC e RC-V), assim como as ETCs.

Art. 4º Para inscrição e manutenção do cadastro no RNTRC, o TRRC deve atender aos seguintes requisitos, de acordo com as categorias:

[...]

III - Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas - CTC:

- a) possuir CNPJ ativo;
- b) estar constituída como pessoa jurídica, tendo o transporte rodoviário de cargas como atividade econômica;
- c) ter responsáveis legais com CPF ativo;
- d) ter Responsável Técnico com CPF ativo e com, pelo menos, 3 (três) anos na atividade, ou aprovação em curso específico;
- e) ter registro na Organização das Cooperativas Brasileiras - OCB ou na entidade estadual, se houver, mediante apresentação dos estatutos sociais e suas alterações posteriores

O ponto mais distintivo reside na comprovação da frota. Enquanto a ETC deve comprovar a propriedade ou posse de veículos em seu nome, o § 1º do artigo 4º, inciso III, da referida resolução, permite que a CTC cumpra esse requisito de forma flexível: ela pode comprovar a propriedade ou posse de veículos "em seu nome ou no de seus cooperados". Essa flexibilidade é a essência do modelo cooperativista: a cooperativa não precisa ser a dona dos meios de produção, mas sim organizar e representar os transportadores (TACs ou pequenas ETCs) que, ao se associarem, unem suas frotas sob a estrutura da CTC.

No ecossistema do transporte, a CTC atua como uma central de negócios para seus cooperados. Ela centraliza a captação de fretes, realiza as negociações com os embarcadores, gerencia a documentação e distribui os serviços entre os associados. Para o cooperado, a CTC oferece vantagens como maior poder de barganha, acesso a cargas de maior volume que não conseguiria como autônomo, e suporte administrativo e fiscal.

4.4 Classificação do TAC

O TAC apresenta três classificações distintas, sumarizadas no quadro a seguir. As características de cada categoria serão detalhadas na sequência.

	TAC-Independente	TAC-Agregado	TAC-Auxiliar
Personalidade Jurídica	Pessoa Física	Pessoa Física	Pessoa Física
Propriedade do veículo	Proprietário, Coproprietário, comodatário ou arrendatário do veículo	Proprietário ou Possuidor do veículo	Cessionário do veículo
Quantidade de veículos	Pelo menos 1 veículo automotor registrado em seu nome como veículos de aluguel	Pelo menos 1 e até 3 veículos automotores registrados em seu nome como veículos de aluguel	No máximo 1 veículo automotor registrado no nome do cedente (TAC titular) como veículo de aluguel
Condutor do veículo	O próprio TAC-independente	O próprio TAC-agregado ou preposto	O próprio TAC-auxiliar (é o próprio preposto)
Tempo mínimo de experiência profissional	Pelo menos 3 anos de na atividade ou ter sido aprovado em curso específico	Pelo menos 3 anos de na atividade ou ter sido aprovado em curso específico	Pelo menos 3 anos de na atividade ou ter sido aprovado em curso específico
Periodicidade da relação	Eventual	Habitual ou Eventual	Habitual ou Eventual
Exclusividade	Sem exclusividade	Com Exclusividade	Sem exclusividade
Existência ou não de Subordinação Jurídica	Sem subordinação	Sem subordinação	Sem subordinação
Contrata com quem?	Contrata com ETC ou Dono ou Embarcador da carga	Contrata com ETC ou Dono ou Embarcador da carga	Contrata com TAC-Independente ou TAC-Agregado
Regime	Regime de contrato	Regime de contrato	Regime de colaboração
Natureza da Remuneração	Remuneração por Frete ajustado por viagem (natureza comercial, variável)	Remuneração certa, com previsibilidade e estabilidade contratual	Remuneração derivada de contrato de cessão de veículo e colaboração

Natureza da Relação Jurídica	Relação civil-comercial pura.	Relação civil-comercial qualificada, com exclusividade e remuneração certa, com presunção expressa de não-emprego.	Relação civil de colaboração, amparada por presunção legal expressa de não-emprego.
Autonomia operacional	Gestão plena das rotas, agendas e clientes	Gestão plena das rotas, agendas e clientes	Gestão limitada, pois atua sob cessão de veículo e autorização do TAC titular
Autonomia negocial	Autonomia é plena e contínua	A decisão inicial de contratar é autônoma, mas a execução é restrita ao contratante, por necessidades próprias da operação.	Autonomia é subordinada à autorização do TAC titular
Contrata os seguros	Contrata seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga - RCTR-C, Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga - RC-DC e Responsabilidade Civil de Veículo - RC-V	Contrata seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga - RCTR-C, Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga - RC-DC e Responsabilidade Civil de Veículo - RC-V	Contrata seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga - RCTR-C, Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga - RC-DC e Responsabilidade Civil de Veículo - RC-V
Pode cadastrar quantos TAC-Auxiliares em cessão?	Pode cadastrar até 2 TAC-auxiliares simultaneamente	Pode cadastrar até 2 TAC-auxiliares simultaneamente	É quem está sendo contratado
Previsibilidade de Receita e Risco Econômico	Receita variada e risco econômico total	Receita mais previsível e risco econômico parcial mitigado pela remuneração certa	Remuneração derivada da cessão e risco econômico indireto (dependência de cessão/autorização do TAC).

Fonte: confecção própria com base na análise da Lei nº 11.442/2007 e da Resolução ANTT nº 5.982/2022

4.4.1 TAC-Independente

A figura do Transportador Autônomo de Cargas - Independente (TAC-Independente) representa o arquétipo da autonomia no ecossistema do transporte rodoviário de cargas, personificando o profissional que atua com plena liberdade de mercado. Sua definição é burilada e encontra-se no artigo 4º, § 2º, da Lei nº 11.442/2007, que o conceitua como “aquele que presta os serviços de transporte de carga de que trata esta Lei em caráter eventual e sem exclusividade, mediante frete ajustado a cada viagem”.

Cada elemento dessa definição legal é crucial para delinear os contornos de sua autonomia e distingui-lo nitidamente do motorista empregado.

O caráter eventual e a ausência de exclusividade são os pilares que sustentam sua independência. O TAC-Independente opera no mercado aberto, ofertando seus serviços a uma pluralidade de contratantes. Ele não possui um vínculo de continuidade ou fidelidade, o que lhe confere a liberdade para aceitar ou recusar serviços com base em sua própria conveniência e

estratégia de negócio. Essa liberdade de escolha é a manifestação mais clara da ausência de subordinação jurídica, pois não há um poder diretivo externo controlando sua agenda ou sua alocação de trabalho.

A negociação do frete a cada viagem é o pilar de sua autonomia econômica, pois assume integralmente o risco e o potencial de lucro de cada operação. O valor do frete é um preço, não um salário, e sua fixação resulta de uma negociação comercial que leva em conta variáveis como distância, tipo de carga, urgência, custos operacionais (combustível, pedágio) e as próprias flutuações do mercado. Ao negociar livremente o preço de seu serviço, o TAC-Independente atua como um gestor autônomo de sua própria atividade, exercendo controle absoluto sobre os aspectos comerciais e operacionais de seu negócio.

Para operar, a lei exige que ele seja proprietário ou possuidor de, no mínimo, um veículo de carga registrado em seu nome, o que reforça sua condição de detentor dos meios de produção. É ele quem arca com todos os custos inerentes à posse e manutenção do veículo, como depreciação, seguros, impostos e reparos. Essa assunção integral dos riscos da atividade econômica é um fator determinante que o afasta da figura do trabalhador hipossuficiente, protegido pela CLT, e o aproxima da figura de um prestador de serviços autônomo que compete no mercado.

Do ponto de vista jurídico, a caracterização de um transportador como TAC-Independente possui implicações diretas e robustas: a relação contratual estabelecida com o tomador do serviço é de natureza inequivocamente civil-comercial. Os elementos fático-jurídicos que configuram o vínculo de emprego, pessoalidade, onerosidade, não eventualidade e, principalmente, subordinação, não se fazem presentes. A eventualidade é inerente à sua forma de atuação, e a subordinação é afastada pela sua autonomia na gestão do tempo, das rotas e da própria carteira de clientes.

Consequentemente, a correta observância dos requisitos legais e a efetiva manifestação da autonomia na prática mitigam significativamente o risco de descaracterização dessa relação para um vínculo empregatício, buscando conferir a esta modalidade contratual maior segurança jurídica para os contratantes, sem, contudo, eliminar a necessidade de análise casuística dos elementos fático-jurídicos.

4.4.2 TAC-Agregado

A figura do Transportador Autônomo de Cargas - Agregado (TAC-Agregado) representa a modalidade contratual mais complexa e controversa dentro do universo do transporte autônomo. Situado em uma "zona cinzenta" entre a plena autonomia e a relação de emprego, o agregado é o principal foco de disputas judiciais que questionam os limites da Lei nº 11.442/2007. Sua definição legal, contida no artigo 4º, § 1º, do referido diploma, é a chave para compreender essa tensão: “Denomina-se TAC-agregado aquele que coloca veículo de sua propriedade ou de sua posse, a ser dirigido por ele próprio ou por preposto seu, a serviço do contratante, com exclusividade, mediante remuneração certa”.

O TAC-Agregado estabelece um vínculo de maior proximidade exclusividade e dependência com um único contratante, seja uma Empresa de Transporte de Cargas (ETC) ou o próprio embarcador ou proprietário da carga. São os dois elementos destacados na lei, a saber, exclusividade e remuneração certa, que o colocam sob uma possível, mas não realizável análise pelo microscópio da Justiça do Trabalho, diante do alicerce da relação comercial do TAC decorrente do contrato de transporte, previsto no artigo 5º da Lei nº 11.442/2007.

A exclusividade na prestação de serviços implica que o transportador, durante a vigência de seu contrato, dedique sua força de trabalho e seu capital (o veículo) a um único tomador. Essa fidelidade contratual, embora não se confunda com a subordinação jurídica, é frequentemente apontada como um forte indício de dependência econômica. O transportador agregado não está livre para buscar outras fontes de renda no mercado, o que mitiga sua autonomia e o insere de forma mais profunda na estrutura organizacional do contratante. Contudo, o que preserva a natureza autônoma do TAC, seja ele agregado ou independente, é a prerrogativa fundamental de sua autonomia: a livre decisão de firmar ou não o contrato de transporte, exercendo o poder de gestão sobre seu próprio negócio e afastando, assim, o elemento da subordinação jurídica típico da relação de emprego.

A remuneração certa, por sua vez, sugere uma previsibilidade de ganhos, muitas vezes fixada por período (mensal, quinzenal) ou atrelada a uma garantia mínima de faturamento ou de viagens. Essa estabilidade, embora benéfica, pode ser interpretada como uma forma de contraprestação salarial, aproximando a relação daquela de um empregado que conta com pagamentos regulares. No entanto, não se pode dizer que a remuneração certa se classifica como contraprestação salarial, muito menos que seria uma evidência do preenchimento do

pressuposto fático-jurídico do vínculo de emprego, a onerosidade⁸⁹, mas servindo apenas como meio previsível de receita e despesa do TAC.

Apesar desses elementos que sugerem uma maior integração, a lei busca preservar a autonomia do TAC-Agregado ao reiterar que ele é proprietário ou possuidor do veículo. Seja ele dono do conjunto completo (cavalo mecânico e carreta) ou apenas do cavalo mecânico, o fato é que ele assume os riscos inerentes à sua atividade: custos com combustível, manutenção, seguros, impostos e a depreciação do seu principal ativo. Essa assunção dos riscos da atividade econômica é o argumento e um dos requisitos centrais para sustentar sua condição de profissional autônomo e independente, responsável pela gestão de seu próprio empreendimento, não se enquadrando nas previsões da CLT.

Adicionalmente, a lei permite que o serviço seja executado por ele próprio ou por preposto, flexibilizando o requisito da pessoalidade, que é um dos pilares da relação de emprego, mas de forma enrijecida pelo requisito da exclusividade, que é um dos requisitos mínimos legais para o enquadramento e caracterização do TAC-Agregado. É precisamente nesta encruzilhada de características que reside o cerne do debate jurídico. A Lei nº 11.442/2007 estabelece uma presunção de autonomia para o TAC-Agregado.

4.4.3 TAC-Auxiliar

A figura do Transportador Autônomo de Cargas - Auxiliar (TAC-Auxiliar) foi formalmente introduzida no ordenamento jurídico pela Lei nº 13.103/2015 (conhecida como Lei do Motorista), que alterou a Lei nº 11.442/2007 para disciplinar uma prática comum no setor: a colaboração entre profissionais autônomos.

O TAC-Auxiliar é, em essência, um motorista profissional autorizado pelo TAC titular, tem propriedade ou posse direta do veículo, agregado ou independente, em regime jurídico de cessão de veículo, a conduzir o caminhão para a execução do transporte.

A distinção crucial reside na relação com o bem de capital. O TAC-Auxiliar é caracterizado pela cessão de uso e pela força de trabalho. A definição regulamentar atual, contida na Resolução ANTT nº 5.982/2022 (art. 2º, IX), é precisa:

TAC-Auxiliar: motorista autorizado pelo Transportador Autônomo de Cargas a conduzir o veículo automotor de cargas de sua propriedade ou na sua posse

⁸⁹ DELGADO, M. G. **Curso de Direito do Trabalho**. 16ª Edição, São Paulo: LTr, 2017, p. 321.

para o exercício da atividade de Transporte Rodoviário Remunerado de Cargas.

O propósito central de sua criação foi, inequivocamente, oferecer segurança jurídica a essa relação de parceria. A Lei nº 11.442/2007, em seu § 5º do artigo 4º (incluído pela reforma de 2015), é categórica ao afirmar que "as relações decorrentes do contrato estabelecido entre o Transportador Autônomo de Cargas e seu Auxiliar [...] não caracterizarão vínculo de emprego". A lei estabelece, portanto, uma presunção legal de autonomia, blindando a relação contra a caracterização de subordinação jurídica e tratando o contrato entre o TAC titular e o TAC-Auxiliar como uma relação de natureza civil-comercial. Essa intervenção legislativa visa reconhecer a natureza colaborativa e não-empregatícia da parceria, permitindo que o TAC titular expanda sua capacidade operacional sem incorrer nos riscos e encargos de uma relação trabalhista formal.

4.5 Comparações do TAC com figuras similares

4.5.1 Trabalhador por plataforma digital

A comparação entre a figura do Transportador Autônomo de Cargas (TAC) e a do trabalhador mediado por plataforma digital (o chamado "trabalhador de aplicativo") revela notáveis convergências fáticas, mas também distinções jurídicas cruciais que situam ambos em diferentes estágios do debate sobre a autonomia no trabalho. Enquanto o TAC representa um modelo de autonomia já consolidado e legalmente tipificado, o trabalhador por aplicativo personifica a vanguarda da precarização e a "zona cinzenta" do Direito do Trabalho na era da economia de compartilhamento (*gig economy*).

No plano fático, as semelhanças são evidentes e significativas. Ambos os profissionais operam sob um modelo de autonomia que pressupõe a posse ou o arrendamento dos principais meios de produção, o caminhão para o TAC, o carro ou a motocicleta para o trabalhador de aplicativo.

Consequentemente, ambos assumem os riscos e os custos inerentes à atividade econômica: manutenção do veículo, combustível, seguros, impostos e a depreciação de seu capital. Nenhum deles possui a garantia de uma remuneração fixa, estando seus ganhos atrelados à sua produtividade e à demanda do mercado. Essa estrutura de autogestão dos custos e riscos é o principal argumento fático utilizado para sustentar a tese de sua autonomia.

A principal distinção entre as duas figuras reside em seu enquadramento jurídico. O TAC possui um estatuto legal próprio e robusto. A Lei nº 11.442/2007 expressamente o define como um profissional autônomo, cuja atividade é de natureza comercial.

A legislação não apenas o conceitua, mas também estabelece regras claras para sua atuação, seus contratos e suas responsabilidades. Essa tipificação legal cria uma forte presunção de autonomia, validada, inclusive, pelo Supremo Tribunal Federal⁹⁰, o que confere maior segurança jurídica às relações contratuais que estabelece.

O trabalhador por aplicativo, em contrapartida, atua em um cenário de vácuo regulatório específico. Não há, até o momento, uma lei federal que defina sua natureza jurídica. Essa ausência de tipificação legal lança a categoria em um limbo, tornando a definição de sua relação (autonomia ou emprego) dependente da análise casuística dos tribunais.

A discussão sobre a autonomia de ambos passa, invariavelmente, pela análise da subordinação. No caso do TAC, especialmente o agregado, a controvérsia ainda orbita em torno de elementos mais clássicos de subordinação, como exclusividade, controle de rotas ou ordens diretas do contratante, e o preenchimento dos requisitos mínimos normativos.

No universo do trabalho mediado por plataformas, emerge uma nova modalidade de controle: a subordinação algorítmica. Conforme definido por Möhlmann e Zalmanson, o gerenciamento algorítmico consiste em práticas de supervisão e governança conduzidas por algoritmos de software, constituindo uma ferramenta gerencial fundamental na implementação da gamificação do trabalho⁹¹. A plataforma digital, por meio de seu algoritmo, exerce um poder diretivo sutil, porém eficaz.

Nesse modelo plataformizado, o controle da atividade laboral opera em duas esferas simultâneas: o algoritmo e a multidão de consumidores, que atuam como "gerentes invisíveis". É a plataforma que define unilateralmente os preços, conecta trabalhadores a clientes, monitora o desempenho em tempo real e aplica sanções, como suspensão ou descredenciamento, de forma automatizada. Corroborando essa visão, Tupinambá afirma que "o computador por meio do algoritmo, impõe ordens superiores aos trabalhadores, de acordo com a programação com a

⁹⁰ STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Ação Declaratória de Constitucionalidade n. 48/DF**. Relator: Min. Luís Roberto Barroso, 19 maio 2019. Disponível em: <<https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5245418>>. Acesso em: 15 set. 2025..

⁹¹ MÖHLMANN, Mareike; ZALMANSON, Lior. Hands on the wheel: Navigating algorithmic management and Uber drivers' autonomy. In: **Proceedings of the International Conference on Information Systems (ICIS 2017)**, Seoul, South Korea, dez. 2017.

qual foi construído esse algoritmo"⁹².

Nesse contexto, a análise da subordinação torna-se o fiel da balança para a definição da natureza da relação jurídica. Conforme adverte Rodrigues⁹³, é imprescindível e urgente observar a relação entre prestadores e plataformas sob o manto da subordinação, pois a relativização deste conceito tem gerado não apenas insegurança jurídica, mas também impactos no desenvolvimento econômico do país.

Em síntese, enquanto a figura do TAC representa uma autonomia tradicional, não gerida por algoritmos que cerceiam e mitigam a gerência e a autonomia do TAC, analisada por um prisma clássico e com o respaldo de uma lei específica, o trabalhador por aplicativo é o paradigma do trabalho na era digital. Ele desafia as fronteiras da autonomia ao ser submetido a um controle difuso e tecnológico, o que o coloca no epicentro de um dos mais importantes debates jurídicos da atualidade: a necessidade de o Direito do Trabalho se adaptar para proteger novas formas de labor que não se encaixam perfeitamente nem no conceito de empregado, nem no de autônomo tradicional. Nesse sentido, torna-se imperativo que, mesmo que o TAC venha a se utilizar de plataformas digitais para aprimorar e facilitar sua atividade, sua essência de autogerência e autonomia não seja mitigada ou suplantada pela lógica algorítmica e programada, preservando-se o núcleo de sua liberdade profissional.

4.5.2 Trabalhador Portuário Avulso (TPA)

A comparação entre a figura do Transportador Autônomo de Cargas (TAC) e a do Trabalhador Portuário Avulso (TPA) revela uma das mais nítidas dicotomias do direito brasileiro no tratamento de formas de trabalho não subordinado. Embora ambos os profissionais atuem sem um vínculo de emprego permanente com os tomadores de seus serviços, a natureza de seus regimes jurídicos, o grau de proteção social e a estrutura de intermediação de sua mão de obra são diametralmente opostos, refletindo diferentes lógicas e finalidades do legislador.

A distinção primordial reside na natureza jurídica de cada figura. O TAC é concebido pela Lei nº 11.442/2007 como um agente econômico que exerce atividade de natureza comercial por sua conta e risco. Sua regulação está inserida no âmbito do direito civil e empresarial, com

⁹² TUPINAMBÁ, Pedro Tourinho. **O contrato intermitente e seus impactos no trabalho decente**. Brasília: Venturoli, 2021.

⁹³ RODRIGUES, Maurício Pallotta. **Contratação da multidão e a subordinação algorítmica**. São Paulo: Editora Mizuno, 2021, p. 42.

foco na livre concorrência, na autonomia contratual e na responsabilidade do transportador como fornecedor de um serviço. O fundamento de sua atuação é a livre iniciativa, e a presunção legal é a de uma relação puramente comercial.

O TPA, por sua vez, é classificado como uma categoria profissional diferenciada de trabalhador. Sua figura é protegida pelo artigo 7º, inciso XXXIV, da Constituição Federal, que lhe assegura "igualdade de direitos entre o trabalhador com vínculo empregatício permanente e o trabalhador avulso". Sua regulamentação, detalhada na Lei nº 12.815/2013 (Lei dos Portos), está inserida no campo do Direito do Trabalho, ainda que em um regime especial. O fundamento de sua proteção é a dignidade da pessoa humana e o valor social do trabalho, reconhecendo sua condição de hipossuficiência

A forma como o trabalho é organizado e distribuído evidencia outra diferença crucial. O TAC opera, em regra, de forma descentralizada. Seja como independente, negociando fretes diretamente no mercado, seja como agregado, vinculando-se a uma empresa, a relação é predominantemente bilateral. A intermediação, quando existe, é realizada por agentes de carga ou plataformas digitais, que não possuem o monopólio da oferta de trabalho.

O TPA, em contrapartida, atua sob um regime de intermediação obrigatória e centralizada, exercida pelo Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO). O OGMO é a entidade responsável por administrar o fornecimento da mão de obra portuária, realizando o cadastro, a escalação e a remuneração dos trabalhadores avulsos. Essa estrutura centralizada visa a garantir uma distribuição equitativa do trabalho e a assegurar o cumprimento dos direitos da categoria, mas também retira do TPA a liberdade de negociar individualmente seus serviços.

O TAC, como autônomo, não é titular dos direitos previstos na CLT, como férias, décimo terceiro salário ou FGTS. Sua proteção social depende de sua própria iniciativa como contribuinte individual do Regime Geral de Previdência Social (RGPS), e os riscos de sua atividade (acidentes, danos, roubo) devem ser por ele geridos, notadamente através da contratação obrigatória de seguros de responsabilidade civil.

O TPA, por força da equiparação constitucional, possui um robusto arcabouço de proteção social. Através do OGMO, ele tem direito a uma remuneração com adicionais, repouso semanal remunerado, férias e décimo terceiro salário, além de recolhimentos para o FGTS e a Previdência Social. A estrutura legal do trabalho avulso portuário foi desenhada para mimetizar as garantias do empregado celetista, adaptando-as a uma relação de trabalho intermitente e com múltiplos tomadores.

Em síntese, enquanto o TAC representa o paradigma do trabalho autônomo com gestão de riscos, no qual a liberdade de iniciativa vem acompanhada da assunção integral dos riscos inerentes à atividade e da ausência de direitos trabalhistas típicos, o TPA encarna um modelo de trabalho avulso constitucionalmente protegido, no qual a ausência de vínculo permanente é compensada por uma estrutura de intermediação obrigatória e pela garantia de um patamar civilizatório de direitos sociais. A comparação entre ambos, portanto, ilustra os diferentes caminhos que o legislador brasileiro traçou para regular o trabalho fora da relação de emprego clássica.

4.5.3 Auxiliar de condutor autônomo de veículos rodoviários

Para uma correta compreensão da figura do TAC-Auxiliar, é imprescindível distingui-la da figura do 'Auxiliar de Condutor Autônomo de Veículos Rodoviários', instituída pela Lei nº 6.094/1974, que, embora possa ser considerada uma referência histórica em termos de colaboração no transporte, possui finalidades e escopos jurídicos fundamentalmente distintos.

A Lei nº 6.094/1974 nasceu com um propósito eminentemente previdenciário. Seu objetivo era pragmático: regularizar a situação contributiva de ajudantes, permitindo que o condutor autônomo os registrasse como colaboradores para que pudessem recolher suas contribuições ao então Instituto Nacional de Previdência Social (INPS). A norma, portanto, era genérica e não se aprofundava nas complexidades contratuais ou comerciais da relação de trabalho, focando-se exclusivamente na questão da seguridade social.

Em contraste, a figura do TAC-Auxiliar, introduzida em 2015 no bojo da Lei nº 11.442/2007, possui um desígnio marcadamente comercial e contratual. Sua criação não visou apenas questões previdenciárias, mas sim estruturar e conferir segurança jurídica a uma prática de mercado dentro da lógica da prestação de serviços de transporte de cargas. Ao inserir o TAC-Auxiliar na lei que rege o setor, o legislador submeteu essa relação à regulamentação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a enquadrou no contexto da livre iniciativa e da responsabilidade negocial, afastando expressamente a caracterização de vínculo empregatício.

Dessa forma, enquanto a norma de 1974 tratava a colaboração de forma acessória e com o único propósito de proteção social, a legislação de 2015 promoveu a sistematização e a especialização do regime de colaboração autônoma para o transporte rodoviário de cargas. A

robustez desse novo enquadramento foi, inclusive, validada pelo Supremo Tribunal Federal no julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5322, que confirmou a constitucionalidade da figura e solidificou seu status jurídico⁹⁴.

Portanto, conclui-se que o TAC-Auxiliar, embora com raízes em uma prática anterior, constitui uma figura jurídica nova e específica, concebida para atender às demandas práticas do setor logístico moderno e alinhada à evolução legislativa que busca profissionalizar e dar segurança às relações comerciais no transporte.

4.6 Estrutura contratual e operacional do TAC

A análise da estrutura contratual do Transportador Autônomo de Cargas (TAC) transcende a mera discussão sobre cláusulas e formalidades legais; ela representa o epicentro de um debate sobre dignidade, subsistência, equilíbrio de forças e respeito à legislação brasileira em um dos setores mais vitais e, ao mesmo tempo, em constante dinâmica regulatória da economia brasileira. A elaboração de um contrato de transporte bem estruturado e parametrizado pela legislação esparsa não é apenas uma boa prática jurídica, mas uma necessidade imperativa, forjada em um contexto de profunda vulnerabilidade econômica e social que historicamente caracteriza a atividade do caminhoneiro autônomo e busca a desvirtuação da real relação contratual do TAC.

4.6.1 Estrutura contratual

4.6.1.1 Natureza jurídica do contrato: inequivocamente comercial

O ponto fundamental da Lei nº 11.442/2007 é a definição da natureza da relação. O artigo 5º estabelece que as relações decorrentes do contrato de transporte de cargas são sempre de natureza comercial, não ensejando, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego.

Há a presunção legal de que o contrato entre o TAC e o contratante (seja um embarcador ou uma transportadora) é um negócio jurídico regido pelo direito civil e comercial, e não pelo direito do trabalho. Isso significa que a relação é de coordenação entre partes autônomas, e não

⁹⁴ STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **ADI: 5322** DF, Relator.: Min. Alexandre de Moraes, Data de Julgamento: 14/10/2024, Tribunal Pleno, Data de Publicação: Processo eletrônico DJe-s/n DIVULG 28-10-2024 PUBLIC 29-10-2024.

de subordinação.

Como consequência direta, o parágrafo único do mesmo artigo (renumerado e alterado por leis posteriores) estabelece que compete à Justiça Comum o julgamento de ações oriundas desses contratos, e não à Justiça do Trabalho.

Essa definição legal, contudo, não encerra o debate; pelo contrário, ela o inaugura. Ao estabelecer uma presunção *jure et de jure* (absoluta) da natureza comercial da relação, o legislador ordinário colide frontalmente com um dos pilares do Direito do Trabalho: o Princípio da Primazia da Realidade sobre a Forma⁹⁵.

Esse princípio, consagrado na doutrina e na jurisprudência trabalhista, preconiza que a verdadeira natureza de uma relação jurídica deve ser aferida a partir dos fatos concretos do dia a dia, e não apenas pela denominação ou pelo instrumento contratual pactuado entre as partes.

É nesse ponto que a estrutura contratual do TAC se torna um campo fértil para litígios. De um lado, temos a Lei nº 11.442/2007, que oferece uma "blindagem" formal, afirmando a autonomia e a natureza comercial da relação, condicionadas à obediência aos requisitos normativos. De outro, temos a Justiça que, provocada a analisar casos concretos, pode identificar elementos fáticos que descaracterizam essa autonomia (passível de caracterização de fraude contratual e malversação relacional, conforme artigo 9º da CLT), principalmente se eles indicarem que algum requisito legal não está sendo respeitado, cenário no qual, havendo subordinação estrutural⁹⁶, dependência econômica excessiva ou controle sobre o modo de execução do serviço, pode ensejar a conversão de forma judicial da relação comercial do TAC em reconhecimento de vínculo trabalhista.

A constitucionalidade dessa presunção legal (de autonomia e a natureza comercial da relação, condicionadas à obediência aos requisitos normativos) foi, inclusive, objeto de intenso debate no Supremo Tribunal Federal. No julgamento da Ação Direta de Constitucionalidade (ADC) 48⁹⁷, a Corte foi chamada a decidir se a lei, ao afastar a competência da Justiça do Trabalho e definir a natureza da relação, não estaria violando a proteção social ao trabalho e a própria competência constitucional da Justiça Laboral (art. 114, I, da CF).

A decisão do STF, por maioria, foi pela constitucionalidade da norma, validando a

⁹⁵ DELGADO, M. G. **Curso de Direito do Trabalho**. São Paulo: LTr, 2017, p. 223.

⁹⁶ DELGADO, M. G. **Curso de Direito do Trabalho**. São Paulo: LTr, 2017, p. 327.

⁹⁷ STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Ação Declaratória de Constitucionalidade n. 48/DF**. Relator: Min. Luís Roberto Barroso, 19 maio 2019. Disponível em: <<https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5245418>>. Acesso em: 15 set. 2025.

presunção de autonomia. A própria Corte ressaltou que essa presunção não é absoluta a ponto de permitir o reconhecimento do vínculo de emprego em situações fraudulentas, situações em que os requisitos mínimos legais (da Lei 11.442/2007) de operação e de responsabilidade da atividade do transportador não estão presentes. Caracterização de fraude e acrescida a realidade fática dos requisitos da relação empregatícia (artigos 2º e 3º da CLT) haverá a possibilidade de reconhecimento de vínculo de emprego.

Portanto, embora a natureza jurídica do contrato do TAC seja, por definição legal, inequivocamente comercial, essa afirmação deve ser compreendida como uma regra geral que admite exceções, frutos de vícios fáticos contratuais e formais, diante da colisão com princípio da primazia da realidade, princípio do Direito do Trabalho. A análise da estrutura contratual, na prática, exige uma investigação que vá além do texto do contrato, mergulhando na dinâmica real da prestação de serviços para verificar se a autonomia declarada no papel e influência pelo preenchimento dos requisitos legais correspondem, de fato, à liberdade e à prática vivenciada pelo transportador na estrada.

4.6.1.2 Elementos essenciais e atipicidade

A estrutura contratual do Transportador Autônomo de Cargas (TAC), delineada e regida pela Lei nº 11.442/2007, é um dos pilares da política regulatória para o setor, concebida para extrair a atividade de um histórico de informalidade e inseri-la em um ambiente de maior segurança jurídica e transparência.

O artigo 6º da lei, ao impor a obrigatoriedade de um contrato ou conhecimento de transporte, estabelece a formalização como condição para a validade da operação. Esse documento não é um mero registro burocrático; ele é o instrumento que materializa o negócio jurídico, conferindo-lhe executoriedade e servindo como a prova material do acordo de vontades entre agentes econômicos.

A regulamentação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) densificou essa exigência, detalhando os elementos essenciais que devem constar no documento, hoje consolidado em formatos eletrônicos como o CT-e. A exigência de informações como a identificação das partes, a descrição do serviço e as condições comerciais reflete a função clássica de qualquer contrato.

Contudo, a obrigatoriedade de incluir dados como a necessidade de comprovação de registro do veículo como de aluguel, o RNTRC do transportador, as apólices dos seguros de responsabilidade civil e, de forma crucial, o Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT), revela a dupla natureza deste contrato: ele é, ao mesmo tempo, um instrumento de direito privado e uma ferramenta de política pública.

9 e coíba práticas predatórias como a "carta-frete".

A Carta-Frete é um contra-cheque emitido pelo embarcador ao motorista subcontratado onde consta a negociação do valor do frete. O documento é dividido basicamente em duas partes: a primeira, relativa ao adiantamento do serviço, e trata-se de um pagamento à vista para suprir parte dos custos da viagem; a segunda é a quitação, onde o transportador recebe o saldo do pagamento mediante a apresentação da comprovação da descarga. Este modelo foi altamente utilizado pelas empresas de transporte na subcontratação de terceiros, pois ele servia como capital de giro, sendo de fácil controle. A Carta-Frete era descontada essencialmente em postos de combustível e poderia ser trocada condicionada ao abastecimento do veículo, sendo o preço do diesel frequentemente cobrado com ágio financeiro. Para ter validade, muitas vezes a transportadora dona da Carta-Frete tinha que possuir uma negociação, limite de crédito ou credenciamento com a rede de postos onde era feita a troca. Além disso, nesta negociação havia a incidência de juros, pois o pagamento da transportadora era realizado em um prazo estendido, enquanto o pagamento ao terceiro era feito à vista pelo posto de combustível. Esta operação foi caracterizada pelo governo como uma prática de agiotagem. Além disso, a total informalidade nas transações impedia que os impostos e encargos da subcontratação fossem recolhidos (IR, INSS, Sest-Senat, entre outros), o que era considerado ineficiente na visão do Estado⁹⁸.

A natureza desse contrato, embora sempre comercial, adapta-se à dinâmica de cada modalidade de atuação do TAC, conforme a dicotomia estabelecida pelo artigo 4º da lei.

Para o TAC-Independente, cuja atuação é marcada pela eventualidade e ausência de exclusividade, o contrato assume um caráter transacional e pontual. Ele reflete a plena autonomia das partes em uma negociação de mercado, onde os termos são ajustados a cada operação. A formalização, aqui, captura a essência de um negócio jurídico que se esgota em si mesmo, com a entrega da carga e a quitação do frete.

Já para o TAC-Agregado, a relação contratual é substancialmente mais complexa. Definido pela exclusividade, pela remuneração certa e por dirigir ele próprio ou por seu

⁹⁸ ROULET, Michel Camacho. **Uma aplicação de análise multicritério para a coordenação vertical no transporte de grãos sólidos agrícolas**. 2015. 110 p. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Sistemas Logísticos) – Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

preposto veículo de sua propriedade ou de sua posse, seu vínculo com o contratante, assume as características de um contrato de trato sucessivo ou de duração. Essa modalidade pressupõe um acordo-quadro que estabelece uma relação comercial contínua, na qual o TAC se integra de forma mais profunda e duradoura à cadeia logística do tomador.

É nesta estrutura contratual que reside a maior tensão jurídica, pois a continuidade e a dependência econômica inerentes à agregação podem, a depender dos elementos fáticos, tangenciar a fronteira da subordinação, tornando a clareza, a precisão do instrumento contratual e o cumprimento dos requisitos mínimos legais ainda mais cruciais para definir a natureza autônoma da relação.

Em conclusão, a arquitetura contratual do TAC é um sistema sofisticado que busca equilibrar a liberdade de pactuação, inerente a um contrato comercial atípico, com a necessidade de controle e proteção setorial. Ao exigir uma formalização detalhada e adaptável às diferentes realidades do transporte e uma adesão rigorosa às normas, a lei e a ANTT não apenas estruturam as relações privadas, mas também criam os mecanismos necessários para a fiscalização estatal e para a implementação de políticas públicas voltadas à profissionalização e à sustentabilidade do transporte autônomo de cargas no Brasil.

4.6.1.3 Formalização por escrito CIOT

O contrato de transporte de cargas é, em sua essência, um contrato atípico e de natureza comercial. "Atípico" porque, embora a lei estabeleça suas bases, as partes possuem liberdade para pactuar condições específicas (prazos, penalidades, condições de carga e descarga), desde que não contrariem as normas cogentes.

A lei exige, em seu artigo 6º, uma formalização mínima por escrito (o contrato ou conhecimento de transporte), afastando a validade de contratos puramente verbais para fins de fiscalização e comprovação. Essa exigência de forma, ainda que mínima, é um mecanismo crucial para a profissionalização do setor, pois cria um registro documental da operação, essencial para a resolução de conflitos e para a comprovação fiscal e de rendimentos do próprio TAC.

Este documento deve conter informações essenciais para a completa identificação das partes, dos serviços e da natureza fiscal da operação, servindo como prova material do acordo

comercial. Na prática, o Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e) tornou-se o principal instrumento para cumprir essa exigência, registrando todos os detalhes da operação.

Para garantir a efetividade das normas sobre o pagamento eletrônico e a rastreabilidade das operações, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) instituiu o Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT). O CIOT é um código numérico único, gerado gratuitamente para cada contrato de frete, que deve ser registrado no documento da operação (como o CT-e ou o DT-e). Sua função é vincular a operação de transporte ao respectivo pagamento do frete, que, por lei, deve ser efetuado por meio de pagamento eletrônico.

Ao "amarrar" o contrato ao pagamento, o CIOT permite que a ANTT fiscalize o cumprimento das regras do frete, combata o uso da informal "carta-frete" e assegure que o transportador receba sua remuneração de forma transparente e rastreável. Portanto, o CIOT não é apenas um requisito burocrático, mas uma peça-chave na engrenagem de formalização e controle do setor.

4.6.1.4 Registro no RNTRC

Para que o contrato de transporte com um TAC seja considerado válido sob a égide da Lei nº 11.442/2007 e tenha validade como contrato comercial, a relação deve pressupor o cumprimento de requisitos prévios que legitimam o transportador a exercer a atividade. Um dos principais requisitos é a inscrição e manutenção do registro ativo no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), administrado pela ANTT.

O artigo 2º da lei é categórico ao afirmar que o exercício da atividade "depende de prévia inscrição" no RNTRC. Este registro não é uma mera formalidade burocrática; ele funciona como uma condição de existência e validade para a atuação profissional do TAC. Ao contratar um transportador não registrado, o tomador do serviço se expõe a sanções administrativas e a riscos jurídicos, pois a relação se dá fora do enquadramento legal. O RNTRC atesta que o TAC cumpriu os requisitos de qualificação, estrutura e responsabilidade exigidos pela ANTT, conferindo-lhe uma "licença para operar" no mercado formal.

4.6.1.5 Política de pisos mínimos (Lei nº 13.703/2018)

A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, representa uma inflexão significativa na lógica

de regulação do transporte rodoviário de cargas no Brasil. Originada em um contexto de crise social e econômica, a lei instituiu a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, abandonando o paradigma da livre negociação de preços e estabelecendo um mecanismo de tabelamento de fretes.

Conforme seu artigo 2º, a finalidade da política é "promover condições mínimas para a realização de fretes [...], de forma a proporcionar adequada retribuição ao serviço prestado", reconhecendo a vulnerabilidade econômica dos transportadores autônomos frente ao poder de barganha dos embarcadores.

A principal inovação da lei foi delegar à ANTT a responsabilidade técnica e operacional pela execução da política. O artigo 5º determina que a ANTT deve publicar, semestralmente (nos meses de janeiro e julho), uma norma com os pisos mínimos, baseada em uma metodologia de cálculo que considere as especificidades das cargas (geral, a granel, frigorificada, perigosa e neogranel) e as distâncias a serem percorridas.

O § 1º do artigo 4º estabelece que esses pisos devem refletir os custos operacionais totais do transporte, com prioridade para os dois componentes mais voláteis e significativos: o óleo diesel e os pedágios.

Para garantir que a tabela não se torne rapidamente obsoleta, o § 3º do artigo 5º prevê um gatilho de reajuste extraordinário: sempre que a oscilação no preço do óleo diesel for superior a 5%, a ANTT deve publicar uma nova tabela.

Diferentemente de tabelas de frete referenciais do passado, a Lei nº 13.703/2018 conferiu aos pisos mínimos um caráter vinculativo e cogente. O § 2º do artigo 4º é taxativo ao proibir "a celebração de qualquer acordo ou convenção, individual ou coletivamente, [...] em condições que representem a prática de fretes em valores inferiores aos pisos mínimos".

Para garantir a efetividade dessa proibição, o § 4º do artigo 5º instituiu um poderoso mecanismo de coerção: o descumprimento da tabela sujeita o infrator a indenizar o transportador em valor equivalente a duas vezes a diferença entre o valor pago e o piso mínimo devido. Essa sanção de natureza civil, que pode ser pleiteada judicialmente, funciona como o principal instrumento para forçar a adesão do mercado à política de preços.

Ainda, com o intuito de legitimidade e precisão técnica, o artigo 6º da lei determina que o processo de fixação dos pisos mínimos deve ser técnico, transparente e participativo. A norma

exige que a ANTT promova um processo com "ampla publicidade" e que conte com a participação de todos os elos da cadeia: representantes dos embarcadores, dos contratantes, das cooperativas, dos sindicatos de empresas e, de forma crucial, dos transportadores autônomos, garantindo a participação igualitária destes últimos.

Essa lei representa uma mudança de paradigma, na qual o Estado assume um papel interventor para corrigir uma falha de mercado percebida: o desequilíbrio no poder de negociação entre transportadores e contratantes.

Ao criar uma política de preços mínimos com metodologia técnica, caráter vinculativo e uma sanção robusta para seu descumprimento, a lei buscou estabelecer um patamar mínimo de remuneração para o TAC, gerando, desde então, intensos debates jurídicos e econômicos sobre sua eficácia, sua constitucionalidade e seus impactos na livre concorrência.

4.6.1.6 Regime previdenciário (RGPS) e contribuições obrigatórias (SEST/SENAT)

A condição jurídica do Transportador Autônomo de Cargas (TAC) como profissional autônomo, regido pela Lei nº 11.442/2007, implica sua exclusão do regime celetista e, consequentemente, dos direitos trabalhistas como férias, décimo terceiro salário e FGTS. Diante dessa realidade, sua proteção social e a garantia de amparo em eventos como doença, invalidez, idade avançada ou morte dependem de sua vinculação a um regime previdenciário específico. A legislação brasileira enquadra o TAC no Regime Geral de Previdência Social (RGPS), mas sob uma modalidade contributiva que reflete e reforça sua autonomia.

O TAC é legalmente inferido e classificado como contribuinte individual obrigatório do RGPS. Este enquadramento está previsto no artigo 4º, § 4º, da Lei nº 11.442/2007, que diz que “o Transportador Autônomo de Cargas Auxiliar deverá contribuir para a previdência social de forma idêntica à dos Transportadores Autônomos”. O conteúdo somente pode ser devidamente compreendido quando interpretado em articulação com a definição de Transportador Autônomo de Cargas (TAC).

Nesse contexto, a lei qualifica o TAC como pessoa física que desempenha profissionalmente a atividade de transporte rodoviário de cargas mediante utilização de veículo próprio, arrendado ou sob sua posse. O artigo 12, inciso V, alínea 'h', da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991 (Lei de Custeio da Seguridade Social), define como segurado obrigatório a pessoa física que exerce, por conta própria, atividade econômica de natureza urbana.

Dessa forma, ao dispor que o TAC-Auxiliar deverá contribuir para a previdência social

“de forma idêntica” à dos Transportadores Autônomos, o § 4º não inaugura um regime contributivo próprio, mas remete expressamente o TAC-Auxiliar ao mesmo sistema jurídico aplicável ao TAC.

Trata-se, portanto, de uma cláusula de equiparação que busca preservar a coerência interna do regime jurídico do transporte rodoviário de cargas e evitar discrepâncias injustificadas quanto à proteção previdenciária dos distintos sujeitos que compõem essa cadeia produtiva. A norma reafirma a opção legislativa de submeter todos os transportadores autônomos, sejam eles independentes, agregados ou auxiliares, ao regime contributivo típico das pessoas físicas que exercem atividade econômica por conta própria, reforçando a lógica sistemática de uniformização e racionalidade que permeia a estrutura normativa da atividade.

Diferentemente do empregado, cuja contribuição é descontada na fonte pelo empregador, a responsabilidade pelo recolhimento previdenciário recai, em regra, sobre o próprio TAC, reforçando sua autonomia. Ele deve calcular o valor de sua contribuição com base nos rendimentos auferidos em cada frete, respeitando os limites mínimo (salário-mínimo) e máximo (teto do RGPS) do salário de contribuição.

O recolhimento regular dessas contribuições é a condição indispensável para que o TAC e seus dependentes tenham acesso a benefícios previdenciários essenciais, como aposentadoria (por idade ou tempo de contribuição), auxílio por incapacidade temporária (antigo auxílio-doença) e pensão por morte.

Apesar de a responsabilidade principal ser do TAC, a legislação previdenciária, visando a garantir a efetividade da arrecadação, estabelece uma exceção importante. Quando o TAC presta serviço a uma pessoa jurídica, a empresa contratante é obrigada a reter 11% do valor do frete a título de contribuição previdenciária, limitado ao teto do RGPS, e a recolher essa quantia em nome do transportador, de acordo com o previsto na Lei nº 8.212/1991, art. 22, e Instrução Normativa da Receita Federal do Brasil (atualmente, a IN RFB nº 2.110/2022).

Essa sistemática de retenção na fonte pela pessoa jurídica busca combater a sonegação e assegurar a regularidade contributiva do transportador. Cabe ao TAC, ao prestar serviços para múltiplas empresas dentro do mesmo mês, controlar seus rendimentos para informar às contratantes quando sua base de contribuição já atingiu o teto, evitando assim a retenção e o recolhimento acima do devido, nisso, também, se confirmando a gestão completa e autônoma do contrato pelo TAC, afastando qualquer similaridade com quem atua como empregado.

Além da contribuição previdenciária ao RGPS, a relação contratual do TAC com pessoas jurídicas acarreta outra obrigação tributária, desta vez para a empresa contratante. Conforme o artigo 7º, inciso I, da Lei nº 8.706, de 14 de setembro de 1993, a empresa que contrata os serviços de um transportador autônomo é obrigada a recolher as contribuições destinadas ao Serviço Social do Transporte (SEST) e ao Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT).

Essas contribuições, calculadas sobre o valor do frete pago, não são descontadas do TAC, mas representam um custo para o contratante. Elas financiam os serviços sociais, de saúde, de lazer e de qualificação profissional, oferecidos pelo Sistema S aos trabalhadores do setor de transporte, incluindo os autônomos e seus familiares.

Em suma, o regime previdenciário do TAC é um sistema híbrido que, ao mesmo tempo em que reafirma sua autonomia ao lhe atribuir a responsabilidade principal pela contribuição, estabelece mecanismos de retenção na fonte e de contribuições por terceiros para garantir a arrecadação e a sustentabilidade de sua proteção social e do sistema de apoio à categoria.

4.6.1.7 Normas sobre pagamento do frete (Lei nº 14.206/2021)

A Lei nº 14.206/2021 inaugurou uma nova era na gestão logística e fiscal do transporte de cargas no Brasil ao instituir o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e). Concebido como um documento exclusivamente digital, o DT-e foi projetado para funcionar como um grande "guarda-chuva" informacional, unificando em uma única plataforma digital a miríade de documentos, licenças, certidões e obrigações administrativas exigidas para a realização de uma operação de transporte. Sua implementação representa um marco na desburocratização, na transparência e na eficiência do setor.

A principal e mais disruptiva inovação do DT-e é a unificação documental. Conforme o artigo 3º da lei, um dos objetivos centrais do DT-e é "unificar, reduzir e simplificar dados e informações sobre cadastros, registros, licenças, certidões, autorizações [...] e demais documentos". Na prática, isso significa que documentos que antes precisavam ser portados e apresentados separadamente, como o Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e), o Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e), notas fiscais e licenças específicas, passarão a ser consolidados ou referenciados dentro do DT-e.

Essa centralização desobriga o transportador de portar uma grande quantidade de papéis,

simplificando a fiscalização e reduzindo o tempo de parada em postos fiscais. A verificação da regularidade da operação passa a ser feita de forma rápida e integrada, por meio da consulta ao documento digital.

A lei, ainda, aprofundou as regras sobre o pagamento do frete ao TAC, fortalecendo a estrutura já prevista na Lei nº 11.442/2007. A nova lei alterou o artigo 5º-A para determinar que a conta de depósito ou de pagamento pré-pago, de livre escolha do TAC (de reforço autonomia gerencial e operacional da atividade), deve ser informada no Documento Eletrônico de Transporte (DT-e).

Essa vinculação entre o documento da operação e o meio de pagamento cria uma rastreabilidade completa da transação financeira. Além disso, a lei instituiu o artigo 6º-A, que obriga o pagador a consignar as informações de pagamento em campos próprios do DT-e, tornando o documento eletrônico a prova cabal não apenas do contrato, mas também de sua quitação.

Reconhecendo o TAC como um agente econômico que necessita de capital de giro, a lei inovou ao facilitar a cessão de seus créditos de frete. O § 10 do artigo 5º-A (incluído pela Lei 14.206) autoriza expressamente que o TAC possa "ceder, inclusive fiduciariamente, endossar ou empenhar títulos ou instrumentos representativos dos direitos creditórios" referentes ao pagamento do frete.

Isso permite que o TAC utilize seus fretes a receber como garantia para obter crédito junto a instituições financeiras, como a antecipação de recebíveis. A norma, portanto, confere maior liquidez e capacidade de financiamento ao transportador autônomo, fortalecendo sua saúde financeira e seu poder de negociação.

Outra inovação relevante foi a criação do artigo 5º-B, que faculta ao TAC contratar uma pessoa jurídica para administrar seus direitos relativos à prestação de serviços. Essa "administradora" pode ficar responsável por controlar e emitir documentos fiscais, reter e recolher tributos, e encaminhar os comprovantes ao TAC. A lei, contudo, veda que essa administradora seja vinculada a distribuidoras de combustíveis, visando a evitar conflitos de interesse. Essa medida oferece ao TAC uma ferramenta para a profissionalização de sua gestão administrativa e fiscal, permitindo que ele foque em sua atividade principal.

Com a criação do DT-e, houve um salto qualitativo na regulação do transporte de cargas. As inovações da Lei nº 14.206/2021 não apenas simplificam a burocracia e aumentam a

eficiência, mas também fortalecem a posição do TAC como um profissional autônomo, garantindo maior transparência em sua remuneração e oferecendo-lhe novas ferramentas para a gestão financeira e administrativa de seu negócio.

4.6.1.8 O Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e)

No debate sobre a natureza da relação jurídica do Transportador Autônomo de Cargas (TAC), a análise das obrigações fiscais e acessórias assumidas pelo motorista é um fator determinante para aferir sua autonomia. Dentre essas obrigações, destaca-se a emissão do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e), um documento que evidencia o caráter autônomo da atividade de transporte.

Instituído pelo Ajuste SINIEF nº 21, de 10 de dezembro de 2010, o MDF-e (modelo 58) é um documento de existência exclusivamente digital. Sua principal função é vincular e consolidar os documentos fiscais referentes a uma carga (como Conhecimentos de Transporte Eletrônicos - CT-e e Notas Fiscais Eletrônicas - NF-e) que está sendo transportada em uma mesma unidade veicular. Isso permite que os órgãos de fiscalização rastreiem a operação de transporte de forma integrada e em tempo real, simplificando a fiscalização nas estradas.

A validade jurídica do MDF-e é garantida pela assinatura digital do emitente e pela autorização de uso concedida pela administração tributária, conferindo-lhe autenticidade e integridade.

A legislação fiscal prevê que o próprio TAC pode ser o responsável pela emissão do MDF-e. Conforme o Ajuste SINIEF 21/10, a obrigação de emitir o documento recai sobre o contribuinte emitente do CT-e ou da NF-e, no transporte de bens ou mercadorias realizado mediante a contratação de um transportador autônomo de cargas.

Mais especificamente, o § 10 da cláusula terceira, acrescentado pelo Ajuste SINIEF 08/21, esclarece que o transporte de cargas realizado por um TAC pode ser acobertado simultaneamente pelo MDF-e emitido pelo próprio TAC. Para tanto, o transportador deve estar devidamente inscrito no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) e habilitado como contribuinte do ICMS em sua unidade federada.

A capacidade e a responsabilidade do TAC de emitir documentos fiscais complexos como o CT-e e o MDF-e são fortes indicativos de sua autonomia técnica, gerencial e jurídica.

Ao assumir essa obrigação, o TAC demonstra uma autonomia operacional, sendo que ele detém as informações e o controle sobre a logística do transporte, gerenciando a documentação necessária para a viagem; uma responsabilidade fiscal, sendo que ele atua como um agente econômico independente, respondendo diretamente perante o Fisco pelo cumprimento das obrigações tributárias acessórias; uma gestão autônoma da atividade, sendo que a gestão fiscal e documental da própria atividade o posiciona-o como um profissional que organiza seus próprios meios de produção (veículo, documentação, rota) e assume os riscos inerentes ao negócio, distinguindo-o claramente de um empregado subordinado.

Essa prática documental reforça o que dispõe a Lei nº 11.442/2007, que define a relação entre o TAC e a empresa de transporte como de natureza comercial. Quando o TAC emite seus próprios documentos fiscais, ele não está apenas cumprindo uma formalidade; está exercendo uma prerrogativa que materializa sua condição de autônomo do transporte, afastando, em princípio, a presunção de subordinação jurídica.

Em suma, a emissão do MDF-e pelo TAC é um argumento fático e jurídico robusto para demonstrar que, quando preenchidos os requisitos legais e operacionais, a relação de transporte se configura como comercial e autônoma.

4.6.1.9 Dispositivos atualizados (Lei nº 14.599/2023)

A estrutura contratual do Transportador Autônomo de Cargas (TAC) é fortemente sustentada por um conjunto de normas específicas que regulam o pagamento do frete, cujo objetivo é coibir a informalidade, proteger o transportador de práticas abusivas, garantir a transparência das operações e efetivar o cumprimento dos requisitos legais da caracterização e execução da atividade. A base dessa regulação está no artigo 5º-A da Lei nº 11.442/2007, dispositivo que foi sendo aprimorado por legislações posteriores até sua consolidação final.

O marco inicial da regulação foi a instituição do pagamento eletrônico obrigatório, que banuiu expressamente meios informais como a antiga "carta-frete". O *caput* do artigo 5º-A é claro ao determinar que:

O pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao TAC será efetuado por meio de crédito em conta de depósitos ou em conta de pagamento pré-paga, mantida em instituição autorizada a funcionar pelo Banco Central do Brasil, de livre escolha do TAC prestador do serviço

A análise deste dispositivo revela dois princípios cardeais. O primeiro é a autonomia do

transportador, materializada na garantia da "livre escolha" da instituição financeira, o que veda qualquer imposição por parte do contratante e preserva a independência negocial do TAC. O segundo é a transparência da operação, alcançada pela exigência de meios eletrônicos rastreáveis. Essa obrigatoriedade fornece ao TAC um comprovante oficial e inequívoco de seus rendimentos, documento robusto para fins fiscais, previdenciários e de crédito.

A proteção à integralidade da remuneração do TAC foi significativamente reforçada pela Lei nº 14.599, de 19 de junho de 2023, que inseriu o artigo 13-B na Lei nº 11.442/2007, um dispositivo que visa a extirpar uma prática historicamente prejudicial: o desconto de taxas e seguros do valor do frete. O novo artigo estabelece:

Ficam os embarcadores, as empresas de transporte e as cooperativas de transporte, sob qualquer pretexto, forma ou modalidade, impedidos de descontar do valor do frete do TAC, ou de seu equiparado, valores referentes a taxa administrativa e seguros de qualquer natureza, sob pena de terem que indenizar ao TAC o valor referente a 2 (duas) vezes o valor do frete contratado.

O impacto dessa norma é profundo. Ela proíbe que o contratante repasse ao TAC os custos de gerenciamento de risco (taxas de GRIS) ou de seguros, consolidando a ideia de que o frete negociado deve ser líquido dessas despesas administrativas. A severa penalidade prevista (indenização no valor de duas vezes o frete) funciona como um poderoso desestímulo à prática.

Adicionalmente, a legislação assegura que os custos da própria operação de pagamento não recaiam sobre o transportador. O § 7º do artigo 5º-A da Lei nº 11.442/2007 determina que "as custas com a geração e a emissão de DT-e, as tarifas bancárias e as demais custas decorrentes da operação de pagamento do frete contratado correrão à conta do responsável pelo pagamento, sem ônus ao TAC".

Enfim, a legislação sobre o pagamento do frete evoluiu de um sistema que buscava apenas formalizar a transação para um arcabouço jurídico robusto. Hoje, ele não apenas garante a transparência por meio do pagamento eletrônico, mas protege ativamente a integralidade da remuneração do TAC, assegurando sua livre escolha, proibindo descontos indevidos e isentando-o dos custos da operação de pagamento, consolidando assim sua posição como um profissional que, embora autônomo, é merecedor de proteção contra práticas comerciais abusivas.

4.6.2 Características operacionais do TAC

4.6.2.1 Autonomia operacional e a assunção de riscos

A essência da figura do Transportador Autônomo de Cargas (TAC) reside em uma dicotomia fundamental e indissociável: a autonomia operacional e a assunção integral dos riscos da atividade. Estes não são apenas traços de sua atuação, mas os próprios elementos que, em conjunto, o definem juridicamente e o distinguem do trabalhador subordinado. A Lei nº 11.442/2007, ao estipular em seu artigo 2º que a atividade do TAC é de natureza comercial e exercida "por sua conta e risco", consagra essa dualidade como o pilar de seu regime jurídico.

A autonomia operacional do TAC manifesta-se em sua soberania sobre as decisões que governam sua atividade. Ele detém o poder de autogestão, o que inclui a liberdade para definir suas jornadas de trabalho, seus períodos de descanso, as rotas a serem percorridas e, crucialmente, a escolha dos clientes e das cargas que transportará.

Essa liberdade se estende à negociação das condições comerciais de cada frete, onde ele atua como um agente de mercado que precifica seu próprio serviço. Mesmo na modalidade de TAC-Agregado, onde há uma vinculação de exclusividade, a presunção legal é a de que ele mantém a autonomia sobre a gestão de seu veículo e a forma de execução do serviço, atuando como um parceiro comercial de longo prazo, e não como um empregado.

Contudo, essa autonomia não é um privilégio isento de ônus. Ela é a contrapartida direta da assunção integral dos riscos operacionais. Nesse sentido, “o conceito de risco pode ser entendido como aquele que indica um impacto negativo potencial sobre um ativo ou alguma característica de valor que possa surgir a partir de alguns processos ou eventos futuros”⁹⁹.

Na visão de Crouhy, Galai e Mark:

O risco, no sentido mais amplo, não é novidade nos negócios. Todas as empresas estão expostas aos tradicionais riscos de negócios: lucros sobem e descem em consequência de tais coisas, como alterações no ambiente de negócios, na natureza da concorrência, nas tecnologias de produção e nos fatores que afetam os fornecedores¹⁰⁰.

Diante disso, ao ser o proprietário ou possuidor do veículo, seu principal ativo de capital,

⁹⁹ NUNES, Ricardo Pereira. **Análise do Fluxo de Caixa em Risco para uma Empresa Produtora de Derivados de Petróleo**. Dissertação de Mestrado em Engenharia de Produção. Orientador: Carlos Patrício Samanez. Rio de Janeiro: Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio), 2009, p. 14.

¹⁰⁰ CROUHY, Michel; GALAI, Dan; MARK, Robert. **Fundamentos da Gestão de Risco**. Rio de Janeiro: Qualitymark Editora, 2008, p. 31.

conforme exige o § 1º do artigo 2º da Lei nº 11.442/2007, o TAC internaliza todos os custos e incertezas inerentes ao negócio do transporte. Isso incluindo o risco de capital, que envolve a depreciação do veículo, a necessidade de sua reposição e os custos de oportunidade do capital investido; riscos operacionais, que envolvem a flutuação dos preços dos insumos, como o óleo diesel e os pneus; os custos de manutenção preventiva e corretiva; e as despesas com pedágios e taxas; riscos de responsabilidade civil, trazidos nos artigos 749 e 750 do Código Civil, que impõe ao transportador uma responsabilidade objetiva pela integridade da carga desde o seu recebimento até a entrega final, e os riscos de mercado, de modo que a ociosidade do veículo por falta de fretes, a inadimplência de contratantes e a pressão competitiva que pode aviltar os preços.

A legislação do transporte estrutura o TAC como um profissional autônomo com ampla liberdade de gestão, cuja atuação é diretamente proporcional à sua responsabilidade de arcar com as consequências de suas decisões e com as eventualidades da atividade, conforme aspectos paradigmáticos da legislação. Essa caracterização, embora não o enquadre como empresário no sentido estrito, encontra escora na análise dos elementos que distinguem a atividade autônoma da relação de emprego subordinada.

Nesse sentido, ao diferenciar o TAC do motorista-empregado, frequentemente destaca-se a assunção do risco da atividade econômica como um elemento crucial. Aquele que articula os fatores de produção e, de forma crucial, assume o risco inerente à sua atuação, distancia-se da figura do trabalhador hipossuficiente.

Aplicando-se essa perspectiva à figura em estudo, observa-se que o Transportador Autônomo de Cargas, ao ser proprietário ou possuidor do caminhão (seu principal ativo), ao organizar seu próprio tempo e trabalho, e ao arcar com os custos de manutenção e combustível, demonstra uma gestão autônoma de sua atividade e a plena assunção dos riscos do negócio, o que o distingue de um empregado e solidifica sua condição de prestador de serviços independente.

A gestão autônoma, nas palavras de Betim, Resende e Reis:

Autonomia associa-se ao grau de liberdade que a pessoa tem para programar as suas atividades, selecionar os equipamentos que deverá utilizar e escolher os métodos e procedimentos que deverá seguir. Com a autonomia, introduz-se liberdade e independência para pessoa trabalhar e elimina-se a dependência

e o controle externo¹⁰¹.

A lei, portanto, não criou uma autonomia para o TAC, mas apenas reconheceu uma realidade operacional já existente, na qual o transportador vende um serviço completo (mão de obra + capital + gestão de risco), e não apenas sua força de trabalho.

É essa transferência total do risco operacional aliado à ratificação dos requisitos mínimos legais da atividade do TAC que, do ponto de vista jurídico, justificam o afastamento do regime da CLT. Enquanto o empregado vende sua força de trabalho e deixa o risco do negócio a cargo do empregador, em observância ao princípio da alteridade, o TAC se posiciona como um par em uma relação comercial.

A caracterização do Transportador Autônomo de Cargas (TAC) como um profissional que assume os riscos da atividade é validada e constitucionalmente reconhecida pelo Supremo Tribunal Federal (STF) no julgamento da ADC nº 48/DF¹⁰², que referendou a Lei nº 11.442/2007. Não obstante a declaração de constitucionalidade, a jurisprudência do STF expressamente ressalva que essa relação jurídica de natureza comercial pode ser desconstituída em casos concretos, mediante a comprovação de fraude.

A presunção de natureza comercial da relação entre o TAC e o contratante, estabelecida pela Lei nº 11.442/2007, confronta-se com o Princípio da Primazia da Realidade sobre a Forma, um dos pilares do Direito do Trabalho. Embora o STF, tenha reconhecido a constitucionalidade da legislação, afastando a tese de inconstitucionalidade por violação à primazia da realidade, a própria Corte ressaltou expressamente que a decisão não impede o reconhecimento do vínculo empregatício em casos concretos de fraude ou desvirtuamento da relação.

Consagrado pela doutrina do jurista uruguaio Américo Plá Rodríguez, este princípio estabelece que, na análise de uma relação de trabalho, a verdade dos fatos prevalece sobre qualquer acordo ou documento formal.

Plá Rodríguez ensina que, no Direito do Trabalho, o que importa é "o que ocorre na realidade", e não "o que as partes pactuaram"¹⁰³. A forma jurídica seja um contrato de prestação

¹⁰¹ BETIM, Leozenir Mendes; RESENDE, Luis Mauricio; REIS, Dálcio Roberto dos. Autonomia como condição capacitadora do conhecimento: busca da inovação na gestão empresarial. **Publ. UEPG Ci. Hum., Ci. Soc. Apl., Ling., Letras e Artes**, Ponta Grossa, v. 14, n. 1, p. 49-54, jun. 2006.

¹⁰² STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Ação Declaratória de Constitucionalidade n. 48/DF**. Relator: Min. Luís Roberto Barroso, 19 maio 2019. Disponível em: <<https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5245418>>. Acesso em: 15 set. 2025.

¹⁰³ RODRIGUEZ, Américo Plá. **Princípios de Direito do Trabalho**. São Paulo: LTr, [s.d.], p. 141-164.

de serviços, um estatuto de cooperado ou a própria definição legal de autônomo, segundo doutrinador ora citado, cede espaço à maneira como a relação de trabalho se desenvolve concretamente no dia a dia.

Porém, a aplicação desse princípio à figura do TAC, especialmente na modalidade de agregado, onde se têm uma exclusividade (que é diferente de pessoalidade) maior do próprio motorista ou de seu preposto, é o que por muitas vezes faz com que a Justiça do Trabalho seja provocada para analisar casos concretos e, eventualmente, reconhecer o vínculo de emprego, contrariando a decisão do STF, salvo nos casos em que há fraude na relação contratual.

De um lado, a legislação comercial estrutura o TAC como um trabalhador autônomo, cuja autonomia é justificada pelo cumprimento dos requisitos mínimos legais além assunção integral dos riscos da atividade e a autonomia operacional. De outro, o Direito do Trabalho, por meio do Princípio da Primazia da Realidade, oferece uma salvaguarda crítica, permitindo que a realidade fática da subordinação se sobreponha à autonomia meramente formal.

Conclui-se, portanto, que a análise da relação jurídica do TAC não se esgota na letra da lei ou do contrato; ela exige uma imersão no caso concreto para determinar quem, de fato, detém o poder diretivo, quem suporta os riscos do negócio, além da compreensão fática do cumprimento, ou não, dos requisitos legais. Nessa ambiguidade deve-se prevalecer a vontade do legislador expressa no texto da norma e reconhecida sua validade como constitucional pela Suprema corte brasileira em que, não obstante as especificidades fático-jurídicas, salvo nos casos de fraude e de inobservância aos requisitos da lei, a relação do TAC com o tomador será sempre comercial e não haverá vínculo de emprego.

4.6.2.2 Responsabilidade civil no transporte

A responsabilidade civil do Transportador Autônomo de Cargas (TAC) decorre diretamente de sua atuação por conta e risco próprios. Isso significa que ele tem o dever jurídico de indenizar terceiros por danos, especialmente no que tange à integridade da mercadoria, sendo este um pilar essencial para a confiança em qualquer contrato de transporte.

A legislação brasileira, nesse ponto, é inequívoca: ao contrário de uma simples obrigação de meio, na qual o devedor se compromete apenas a empregar a diligência necessária, o TAC assume uma obrigação de resultado.

Segundo Joel Valentim e Ariane Fernandes de Oliveira, a obrigação de meio:

[...] é quando existe a promessa de empregar seus conhecimentos, suas técnicas para assim obter o resultado, nessa obrigação o contratado deve agir de forma diligente, mesmo que não esteja vinculado diretamente com o resultado, pois esse é o objetivo de sua obrigação, agindo desta forma não se responsabiliza pelo resultado final, desde que não agindo com culpa¹⁰⁴.

Quanto às obrigações de resultado, adverte Lopez¹⁰⁵ que “o devedor, ao contrário, obriga-se a chegar a determinado fim sem o qual não terá cumprido sua obrigação.

Em outras palavras, é “aquela em que o devedor compromete-se, não somente a ser diligente, mas especialmente a realizar um resultado determinado, em prol do credor, e este fica ciente de que o resultado de fato será efetivado”¹⁰⁶.

Sendo assim, o TAC é contratado não apenas para tentar, mas para efetivamente entregar a carga em seu destino nas mesmas condições em que a recebeu, sendo sua responsabilidade objetiva e abrangente, com um dever de guarda que se inicia no recebimento da mercadoria e só se extingue com a sua entrega incólume ao destinatário.

O marco legal para essa responsabilidade é duplo, combinando a lei especial do transporte com as normas gerais do Direito Civil. A Lei nº 11.442/2007, em seu artigo 7º, é o dispositivo que define o escopo da obrigação do transportador, detalhando-a em três dimensões fundamentais que nascem com a emissão do contrato ou conhecimento de transporte.

A primeira faz referência ao que está contido no inciso I do artigo 7º que estabelece a responsabilidade do TAC “pela execução dos serviços de transporte de cargas [...] do local em que as receber até a sua entrega no destino”.

Com a emissão do contrato ou conhecimento de transporte, a ETC e o TAC assumem perante o contratante a responsabilidade:

- I - pela execução dos serviços de transporte de cargas, por conta própria ou de terceiros, do local em que as receber até a sua entrega no destino;
- II - pelos prejuízos resultantes de perda, danos ou avarias às cargas sob sua custódia, assim como pelos decorrentes de atraso em sua entrega, quando houver prazo pactuado.

Essa é a obrigação principal e define o perímetro da atuação do transportador. A partir do momento em que a carga lhe é confiada, ele se torna seu guardião e depositário, obrigação

¹⁰⁴ VALENTIM, Joel; OLIVEIRA, Ariane Fernandes de. Obrigação de meio e obrigação de resultado. v. 10 n. 10 (2017): **JICEX** 2017-2 Disponível em: <https://unisantacruz.edu.br/revistas-old/index.php/JICEX/article/view/2778> Acesso em: 04 dez. 2025.

¹⁰⁵ MAGALHÃES, Teresa Ancona Lopez de. **Responsabilidade civil dos médicos**. Responsabilidade civil: doutrina e jurisprudência. São Paulo: Saraiva, 1988, p. 467.

¹⁰⁶ SILVA, João. Análise das obrigações de meio. **Revista Jurídica**, v. 1, n. 11, p. 132-155, 2011.

essa que decorre de contrato e confere ao TAC o dever de zelar por ela durante todo o trajeto, consagrando a obrigação de resultado. Essa responsabilidade é indelegável do ponto de vista do contratante; mesmo que o TAC subcontrate parte do serviço (se o contrato permitir), ele permanece como o responsável direto perante o tomador original.

A segunda dimensão reporta-se ao que o inciso II, do artigo 7º, da Lei nº 11.442/2007, detalha: a consequência material da obrigação de guarda, responsabilizando o TAC "pelos prejuízos resultantes de perda, danos ou avarias às cargas sob sua custódia".

Este é o núcleo da responsabilidade civil objetiva, definida por Luciana Carone Nucci Eugenio Mahuad e Cassio Mahuad como aquela que:

[...] a responsabilização não decorre do descumprimento de um dever jurídico preexistente, seja por culpa strictu sensu ou por dolo, mas da própria atividade do agente, tendo sido o risco desenvolvido como um de seus fundamentos. A imputação, antes vinculada ao conhecimento do dever e à possibilidade de observá-lo, decorre pura e simplesmente do fato, da atividade, que por isso mesmo pode ser lícita¹⁰⁷.

A lei não condiciona o dever de indenizar à comprovação de culpa (negligência, imprudência ou imperícia) por parte do transportador. Basta a constatação do dano à mercadoria para que nasça a presunção de inadimplemento contratual e o consequente dever de reparação.

Complementarmente, o Código Civil detalha a extensão temporal dessa responsabilidade. O artigo 750 do diploma civilista é preciso ao definir o marco inicial e final da custódia:

A responsabilidade do transportador, limitada ao valor constante do conhecimento, começa no momento em que ele, ou seus prepostos, recebem a coisa; termina quando é entregue ao destinatário, ou depositada em juízo, se aquele não for encontrado.

Essa abordagem reflete a lógica da Teoria do Risco da Atividade, segundo a qual quem exerce uma atividade econômica e dela auferir lucro deve, como contrapartida, arcar com os riscos inerentes a ela. O custo de eventuais sinistros é um risco empresarial do TAC, que deve ser por ele gerenciado, seja pela precificação no frete, seja, como exige a legislação atual, pela

¹⁰⁷ MAHUAD, Luciana Carone Nucci Eugenio; MAHUAD, Cassio. **Imputação da responsabilidade civil: responsabilidade objetiva e subjetiva**, p. 76. Disponível em: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/documentacao_e_divulgacao/doc_biblioteca/bibli_servicos_produtos/BibliotecaDigital/BibDigitalLivros/TodosOsLivros/Responsabilidade_civil.pdf Acesso em: 04 dez. 2025.

contratação de seguros obrigatórios de responsabilidade civil (RCTR-C).

Por fim, a terceira dimensão alude, também, ao inciso II que responsabiliza o TAC "pelos [prejuízos] decorrentes de atraso em sua entrega, quando houver prazo pactuado". A pontualidade é um elemento essencial do contrato de transporte, e seu descumprimento pode gerar prejuízos significativos ao contratante, como a perda de negócios, a paralisação de linhas de produção ou a quebra de compromissos comerciais. Uma vez estipulado um prazo, o simples fato de a entrega ocorrer após essa data já configura a mora do transportador, gerando o dever de indenizar os prejuízos que o contratante comprovar ter sofrido em decorrência direta desse atraso.

A combinação dos dispositivos legais cria um regime de responsabilidade civil robusto, posicionando o TAC como um depositário qualificado da carga. Sua responsabilidade é, em regra, objetiva, o que significa que o dever de indenizar independe da comprovação de sua culpa (negligência, imprudência ou imperícia). Para que o contratante ou o dono da carga exija a reparação por perdas, danos ou avarias, basta demonstrar o dano à mercadoria, o atraso na entrega, e o nexo causal com o contrato de transporte.

Em conjunto, esses eixos formam um regime de responsabilidade civil rigoroso e bem definido. Essa responsabilidade objetiva é uma das principais manifestações da assunção de risco que caracterizaria o TAC como autônomo, cujo custo de eventuais sinistros deve ser por ele gerenciado, seja pela precificação no frete, seja pela contratação de seguros obrigatórios.

A autonomia operacional do TAC é, portanto, equilibrada por uma responsabilidade contratual igualmente ampla, que só cessa, conforme o parágrafo único do artigo 9º da Lei nº 11.442/2007, "quando do recebimento da carga pelo destinatário, sem protestos ou ressalvas", momento em que a entrega sem objeções equivale a uma quitação daquela operação específica.

A responsabilização civil do TAC é um reforço ao seu caráter autônomo, que o diferencia do motorista empregado, pois a empregadora é responsável pelos prejuízos causados de seus prepostos. O empregado é preposto da empresa, mas o TAC deve suportar de forma autônoma os prejuízos que gerar com sua operação.

4.6.2.3 Condições de trabalho e obrigações acessórias

Apesar de sua autonomia jurídica, o Transportador Autônomo de Cargas (TAC) não atua em um vácuo normativo. Pelo contrário, o exercício de sua atividade profissional é

condicionado por um robusto conjunto de obrigações acessórias e condições de trabalho, impostas tanto pela Lei nº 11.442/2007 quanto por legislações correlatas, como o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e as normas da ANTT. Esses deveres visam a garantir a segurança viária, a proteção da carga, a regularidade da operação e o bem-estar do próprio transportador.

4.6.2.3.1 O dever de segurança e a regulação do tempo de direção e descanso

Embora a autonomia operacional seja um pilar na definição jurídica do Transportador Autônomo de Cargas (TAC), ela encontra um de seus mais importantes limites nas normas de segurança que regulam as condições de trabalho da categoria. Dentre estas, destaca-se a regulação do tempo de direção e dos períodos de descanso, uma matéria de ordem pública que visa combater a fadiga e reduzir a alta sinistralidade nas rodovias. Essa intervenção legislativa demonstra que, mesmo em uma relação comercial autônoma, o interesse coletivo na segurança viária se sobrepõe à liberdade individual de gestão do tempo.

A principal fonte normativa para esta matéria é a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, conhecida como "Lei do Motorista", que promoveu alterações substanciais no Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

É fundamental ressaltar que, embora muitas de suas disposições se apliquem a motoristas empregados, o artigo 67-C do CTB estende expressamente a aplicação das regras de tempo de direção e descanso ao transportador autônomo.

A legislação estabelece um regime rigoroso para o intervalo para descanso, sendo vedado ao motorista profissional, seja ele empregado ou autônomo, dirigir por mais de 5 horas e meia ininterruptas. A cada período de direção, é obrigatória uma pausa de 30 minutos para descanso, que pode ser fracionada. Há, também, previsão de um repouso diário, de modo que, dentro do período de 24 horas, o motorista deve observar um intervalo mínimo de 11 horas de descanso, que pode ser dividido, sendo obrigatório um período mínimo de 8 horas ininterruptas no primeiro período.

Os períodos de direção e descanso devem ser controlados por meio de registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo (o tacógrafo) ou por outros meios eletrônicos idôneos.

A legislação estabelece um regime rigoroso para o intervalo para descanso, sendo vedado ao motorista profissional, seja ele empregado ou autônomo, dirigir por mais de 5 horas

e meia ininterruptas. A cada período de direção, é obrigatória uma pausa de 30 minutos para descanso, que pode ser fracionada. Há, também, previsão de um repouso diário, de modo que, dentro do período de 24 horas, o motorista deve observar um intervalo mínimo de 11 horas de descanso, que pode ser dividido, sendo obrigatório um período mínimo de 8 horas ininterruptas no primeiro período.

Os períodos de direção e descanso devem ser controlados por meio de registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo (o tacógrafo) ou por outros meios eletrônicos idôneos.

Contudo, a aplicação de tais dispositivos não se deu sem controvérsias, culminando no julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 5.322¹⁰⁸ pelo Supremo Tribunal Federal. Nesta importante decisão, o STF declarou a inconstitucionalidade de diversos artigos da Lei nº 13.103/2015, que regulamentavam o tempo de direção e descanso dos motoristas profissionais, tanto empregados quanto autônomos.

A Corte reafirmou a necessidade de absoluto respeito aos direitos sociais e às normas de proteção ao trabalhador, mesmo para os autônomos, quando aplicáveis, e reconheceu a autonomia das negociações coletivas para a flexibilização de certos intervalos, desde que ajustadas em acordo ou convenção coletiva de trabalho. Tal julgado demonstrou que a busca pela segurança viária e pela saúde do motorista, embora legítima, deve harmonizar-se com os preceitos constitucionais e com a realidade das relações de trabalho, impondo limites à intervenção legislativa e reforçando a análise casuística da efetiva autonomia.

O descumprimento dessas normas acarreta consequências em múltiplas esferas. Do ponto de vista administrativo, constitui infração de trânsito grave, sujeitando o infrator a multa e à retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso (CTB, art. 230, XXIII). Do ponto de vista civil, o desrespeito aos períodos de repouso representa um agravamento da responsabilidade do TAC em caso de acidente.

A comprovação de que o motorista dirigia por tempo superior ao permitido pode ser utilizada como um forte elemento para caracterizar sua culpa pelo sinistro, dificultando a alegação de excludentes de responsabilidade e podendo, inclusive, impactar a cobertura de sua apólice de seguro.

¹⁰⁸ STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. Ação Direta de Inconstitucionalidade. **ADI: 5322** DF, Relator.: Min. Alexandre de Moraes, Data de Julgamento: 14/10/2024, Tribunal Pleno, Data de Publicação: Processo eletrônico DJe-s/n DIVULG 28-10-2024 PUBLIC 29-10-2024.

Portanto, a regulação do tempo de direção e descanso é um exemplo paradigmático de política pública em face do TAC que impõe normas de ordem pública para garantir condições de trabalho específicas em nome da segurança coletiva e da saúde do próprio transportador e reafirmar a autonomia operacional do transportador autônomo.

4.6.2.3.2 Manutenção preventiva e segurança do veículo

Uma das obrigações acessórias mais relevantes impostas ao Transportador Autônomo de Cargas (TAC), embora muitas vezes implícita na discussão contratual, é o dever de manter seu veículo em perfeitas condições de segurança e funcionamento. Essa obrigação transcende a simples manutenção corretiva e abrange, de forma crucial, a adoção de uma rotina de manutenção preventiva regular. Tal dever não é uma mera recomendação, mas uma imposição jurídica que reflete a responsabilidade do transportador como proprietário de um instrumento de trabalho cujo uso impacta diretamente a segurança coletiva.

O artigo 27 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece um comando geral de diligência, ao determinar que:

Art. 27. Antes de colocar o veículo em circulação nas vias públicas, o condutor deverá verificar a existência e as boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório, bem como assegurar-se da existência de combustível suficiente para chegar ao local de destino.

Essa norma impõe ao TAC, na qualidade de condutor e proprietário, a responsabilidade direta por garantir que todos os componentes essenciais do veículo, a exemplo do sistema de freios, pneus, sistema de iluminação, suspensão, entre outros, estejam em conformidade com as especificações técnicas e as regulamentações do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

O descumprimento desse dever é tipificado como infração de trânsito grave, sujeita a multa e à retenção do veículo para regularização, conforme o artigo 230, inciso XVIII, do CTB, e no âmbito civil, pode agravar a responsabilidade civil, caso comprovado que, em caso de sinistro, o acidente foi causado ou agravado por uma falha mecânica decorrente de má conservação do veículo.

Ainda, a negligência com a manutenção do veículo caracteriza a culpa do transportador, o que não apenas fundamenta seu dever de indenizar, mas também pode anular a alegação de

excludentes de responsabilidade e, em muitos casos, levar à perda do direito à cobertura securitária, conforme as cláusulas da apólice.

Portanto, o dever de manutenção veicular é um componente indissociável do profissionalismo exigido do TAC. Ele materializa a noção de que a autonomia na gestão de seu principal ativo de capital vem acompanhada da responsabilidade intransferível de garantir que este não se torne um risco para si mesmo, para a carga transportada e para os demais usuários da via.

4.6.2.3.3 Cumprimento das normas de peso e dimensões

Dentre as obrigações acessórias que regulam a atividade do Transportador Autônomo de Cargas (TAC), a estrita observância aos limites de peso e dimensões estabelecidos pela legislação de trânsito ocupa uma posição de destaque. Esse dever não se restringe a uma mera formalidade administrativa, mas representa uma norma de ordem pública com um triplo fundamento: a segurança viária, a preservação da infraestrutura rodoviária e a integridade estrutural do próprio veículo.

A regulação dessa matéria é de competência do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), que, por meio de resoluções específicas, estabelece os limites máximos de Peso Bruto Total (PBT), Peso Bruto Total Combinado (PBTC) e peso por eixo para cada tipo de veículo de carga. A fiscalização, por sua vez, é exercida pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e pelos demais órgãos executivos de trânsito.

O descumprimento dessas normas é tipificado como infração de trânsito pelo artigo 231, inciso V, do CTB, cuja sanção inclui multa, com valor progressivo, conforme o excesso apurado, e a retenção do veículo para a realização do transbordo da carga excedente, medida essa que gera custos e atrasos significativos para a operação. Além disso, a sobrecarga aumenta a distância de frenagem, afeta a estabilidade em curvas, sobrecarrega os sistemas de suspensão e pneus, e eleva exponencialmente o risco de acidentes, o que, em caso de sinistro, pode caracterizar culpa exclusiva do TAC ou concorrente pelo evento danoso.

Sendo assim, o dever de respeitar os limites de peso e dimensões impõe ao TAC uma responsabilidade que transcende a sua relação contratual, sendo uma norma que o posiciona como um agente corresponsável pela segurança do trânsito e pela preservação do patrimônio público, reforçando a ideia de que sua autonomia profissional deve ser exercida em

conformidade com o interesse coletivo.

4.6.2.3.4 Observância de regras específicas para cargas especiais

A responsabilidade e as obrigações acessórias do Transportador Autônomo de Cargas (TAC) são significativamente intensificadas quando a natureza da carga transportada extrapola os padrões convencionais, exigindo a submissão a regimes jurídicos específicos e mais rigorosos. Nesses casos, a legislação reconhece que os riscos inerentes à operação são elevados, demandando do transportador e de seu veículo uma qualificação superior e um planejamento operacional estrito. Duas modalidades se destacam nesse contexto: o transporte de produtos perigosos e o de cargas indivisíveis.

O transporte de produtos perigosos é uma das atividades mais reguladas do setor. A autonomia do TAC é aqui fortemente mitigada por um arcabouço normativo que visa a prevenir e a remediar acidentes de grande potencial destrutivo, conforme estabelecido na Resolução ANTT nº 5.998/2022.

As obrigações acessórias para o TAC que atua neste segmento são cumulativas e rigorosas. Primeiramente, exige-se uma qualificação profissional específica: o motorista deve ser aprovado no curso de Movimentação Operacional de Produtos Perigosos (MOPP), que o capacita a lidar com os riscos e os procedimentos de emergência. Adicionalmente, o veículo deve ser certificado (CIPP e CIV) e estar devidamente sinalizado com rótulos de risco e painéis de segurança, que informam a natureza do perigo e o número de identificação do produto, conforme a classificação da ONU, em conformidade com a Resolução ANTT nº 5.947/202. O descumprimento dessas regras não apenas acarreta sanções administrativas severas, mas amplia exponencialmente a responsabilidade civil e criminal do transportador em caso de acidente.

De forma análoga, o transporte de cargas cujas dimensões ou peso excedem os limites regulamentares do CONTRAN, como grandes peças industriais, pás eólicas ou transformadores, também se submete a um regime de exceção. A operação só pode ser realizada mediante a obtenção de uma Autorização Especial de Trânsito (AET), expedida pelo órgão com circunscrição sobre a via, conforme regulamentação do CONTRAN.

A AET é um instrumento de controle que estabelece condições específicas para a realização do transporte, como a definição de um percurso pré-aprovado, a restrição de horários para o trânsito (geralmente noturnos ou de baixo fluxo) e, a depender do grau de excesso, a

obrigatoriedade de escolta por veículos credenciados.

O objetivo é minimizar o impacto no fluxo normal do trânsito e garantir a segurança da operação. A realização desse transporte sem a devida AET ou em desacordo com suas condições constitui infração gravíssima (art. 231, IV, do CTB), sujeitando o transportador a multa e à retenção do veículo para regularização. Além das penalidades administrativas, o descumprimento dessas normas pode agravar exponencialmente sua responsabilidade civil em caso de acidentes, dada a presunção de negligência ou imprudência, e, em situações extremas, pode até mesmo configurar responsabilidade criminal.

Portanto, a atuação do TAC no transporte de cargas especiais demonstra o mais alto grau de profissionalização e responsabilidade, exigindo não apenas a habilidade de condução, mas um profundo conhecimento de regimes regulatórios complexos e um compromisso rigoroso com os procedimentos de segurança.

4.6.2.3.5 A responsabilidade pela contratação de seguros obrigatórios

Longe de ser uma faculdade, a legislação impõe ao transportador o dever de mitigar os riscos financeiros de sua atividade, transferindo-os para o mercado segurador. Essa exigência representa um avanço fundamental na profissionalização do setor, pois garante a capacidade de indenização em caso de sinistros e protege não apenas terceiros e contratantes, mas o próprio patrimônio do TAC.

A matéria foi objeto de uma reestruturação decisiva pela Lei nº 14.599, de 19 de junho de 2023, que alterou o artigo 13 da Lei nº 11.442/2007, tornando explícita e obrigatória a contratação, pelo transportador, de um tripé de seguros que cobre as principais eventualidades da operação.

Previsto no inciso I do artigo 13, O Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C) é destinado a cobrir os danos causados à carga em decorrência de acidentes rodoviários, como colisões, abalroamentos, tombamentos, capotamentos, incêndio ou explosão do veículo. Ele garante ao proprietário da mercadoria a indenização pelo valor dos bens avariados ou perdidos, sendo a principal garantia contra os riscos inerentes à circulação.

O inciso II estabelece a obrigatoriedade do Seguro de Responsabilidade Civil por Desaparecimento de Carga (RC-DC), que cobre prejuízos decorrentes de roubo, furto, apropriação indébita, estelionato ou extorsão que resultem no desaparecimento da carga durante

o transporte. Essa modalidade é crucial no contexto brasileiro, dada a alta incidência de crimes contra o transporte de cargas, e protege o transportador de perdas financeiras que, de outra forma, poderiam ser insuportáveis.

Por fim, o inciso III impõe a contratação do Seguro de Responsabilidade Civil de Veículo (RC-V) para cobertura de danos corporais e materiais causados a terceiros pelo veículo transportador. Essa é uma garantia de responsabilidade civil extracontratual, que visa a assegurar a reparação de danos a outras pessoas e veículos que possam ser vitimados em um acidente causado pelo caminhão.

A imposição legal de contratação desses seguros pelo TAC tem um profundo significado jurídico e econômico. Ela solidifica a visão do transportador como um agente que deve gerir os riscos de seu negócio de forma profissional. Ao tornar os seguros obrigatórios, a lei assegura que a responsabilidade objetiva do TAC não seja uma mera ficção, garantindo que haverá capacidade financeira para arcar com as indenizações devidas.

Em conjunto, essas obrigações demonstram que a autonomia do TAC é, de fato, uma autonomia regulada. Ele é livre para gerir seu negócio, mas essa liberdade é exercida dentro de um arcabouço normativo rigoroso que impõe deveres de formalidade, segurança e, fundamentalmente, de responsabilidade, refletindo a importância e a periculosidade inerentes à sua atividade profissional.

4.6.2.3.6 Obrigações fiscais e tributárias

A caracterização do Transportador Autônomo de Cargas (TAC) como um profissional que exerce uma atividade econômica por conta própria o insere, compulsoriamente, no sistema tributário nacional. Sua autonomia, portanto, vem acompanhada de um conjunto de obrigações fiscais, tanto principais (o pagamento de tributos) quanto acessórias (a emissão de documentos e a prestação de informações ao Fisco). O cumprimento desses deveres é fundamental para a regularidade de sua operação e para evitar sanções por parte das autoridades fazendárias.

O TAC tem o dever de documentar formalmente cada prestação de serviço de transporte. Esse dever é materializado pela emissão do Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e), um documento de existência exclusivamente digital, de acordo com o Conselho Nacional de Política Fazendária (CONFAZ) por meio do Ajuste SINIEF 09/2007.

O CT-e não é apenas um instrumento contratual, mas um documento com múltiplas

funções fiscais: ele serve para registrar a operação perante as secretarias de fazenda estaduais, formaliza o crédito de ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) para o tomador do serviço, quando aplicável, e permite o acompanhamento do trânsito da mercadoria pelas autoridades. No futuro, prevê-se que o CT-e seja incorporado pelo Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), que unificará ainda mais informações em uma única plataforma. A não emissão do documento fiscal correspondente ao serviço configura infração tributária, sujeitando o TAC a multas e outras penalidades.

Ademais, como prestador de serviço autônomo, o TAC é o sujeito passivo de tributos que incidem sobre os rendimentos de sua atividade. Sendo assim, tem a obrigação de pagar Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS ou ISSQN) que incide sobre a prestação de serviços de transporte de natureza municipal (ou seja, que ocorrem integralmente dentro dos limites de um mesmo município), conforme previsto no artigo art. 156, III, da CRFB, e na Lei Complementar nº 116/2003.

Ainda, os rendimentos auferidos pelo TAC com a prestação de serviços de frete são tributáveis pelo Imposto de Renda. Ele deve apurar e recolher o imposto mensalmente, por meio do sistema "Carnê-Leão", e apresentar anualmente a Declaração de Ajuste Anual, caso se enquadre nos critérios de obrigatoriedade definidos pela Receita Federal.

O cumprimento rigoroso dessas obrigações fiscais e tributárias é, portanto, um componente indissociável da atuação profissional autônoma do TAC. A regularidade fiscal não apenas o protege de sanções e litígios com o Fisco, mas também reforça sua imagem como um agente econômico formal e confiável, um requisito essencial para a contratação por grandes embarcadores e para a manutenção de um negócio sustentável a longo prazo.

4.6.2.4 Excludentes de responsabilidade

A responsabilidade civil do Transportador Autônomo de Cargas (TAC) é, via de regra, objetiva, mas possui limites. A legislação permite que essa responsabilidade seja afastada quando comprovada a existência de circunstâncias específicas que rompem o nexo de causalidade. Ou seja, se for demonstrado que não há relação direta entre a conduta do transportador (o evento-causa) e o dano ocorrido (o evento-efeito), o dever de indenizar é legalmente excluído.

Essas excludentes de responsabilidade são fundamentais para equilibrar a relação

contratual, impedindo que o TAC seja responsabilizado por eventos que estão completamente fora de seu controle ou que são de responsabilidade de terceiros.

O artigo 12 da Lei nº 11.442/2007 elenca expressamente as hipóteses em que o transportador será liberado de sua responsabilidade:

Art. 12. Os transportadores e seus subcontratados somente serão liberados de sua responsabilidade em razão de:

I - ato ou fato imputável ao expedidor ou ao destinatário da carga;

II - inadequação da embalagem, quando imputável ao expedidor da carga;

III - vício próprio ou oculto da carga;

IV - manuseio, embarque, estiva ou descarga executados diretamente pelo expedidor, destinatário ou consignatário da carga ou, ainda, pelos seus agentes ou prepostos;

V - força maior ou caso fortuito;

VI - contratação de seguro pelo contratante do serviço de transporte, na forma do inciso I do art. 13 desta Lei.

Parágrafo único. Não obstante as excludentes de responsabilidades previstas neste artigo, o transportador e seus subcontratados serão responsáveis pela agravação das perdas ou danos a que derem causa.

A análise desses incisos revela três grandes grupos de excludentes:

a) O Fato Exclusivo do Contratante ou do Destinatário como Causa de Exoneração

A primeira e mais direta causa de exclusão da responsabilidade do transportador ocorre quando o dano à carga é provocado por um ato ou fato imputável exclusivamente ao expedidor (contratante) ou ao destinatário. Esta excludente, prevista de forma genérica no inciso I do artigo 12 da Lei nº 11.442/2007, fundamenta-se na teoria da causalidade adequada, desenvolvida por von Kries e amplamente reconhecido no direito civil brasileiro por autores como Caio Mário da Silva Pereira e Sérgio Cavalieri Filho.

Causa, para ela, é o antecedente não só necessário, mas, também, adequado a produção do resultado. Logo, se várias condições concorreram para determinado resultado, nem todas serão causas, mas somente aquela que for a mais adequada a produção do evento¹⁰⁹.

Assim, segundo essa teoria, se a conduta que deu origem ao prejuízo não partiu do transportador, mas sim de quem entregou ou de quem deveria receber a mercadoria, rompe-se o nexo causal que ligaria o TAC ao dever de indenizar.

A lei detalha essa regra geral em três hipóteses específicas e recorrentes:

¹⁰⁹ CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de responsabilidade civil**. 11. ed. rev. e ampl. São Paulo: Atlas, 2014, p. 65-78.

i. Inadequação da Embalagem (Inciso II)

A lei exime o transportador de responsabilidade quando a avaria é consequência de uma embalagem inadequada ou insuficiente, cuja responsabilidade era do expedidor. A lógica aqui é que o transportador assume a guarda da carga no estado em que a recebe. Presume-se que ele não possui o dever, nem, muitas vezes, a capacidade técnica, de inspecionar o conteúdo de embalagens lacradas ou de avaliar se a proteção fornecida pelo embarcador é tecnicamente suficiente para os rigores do transporte. Se uma mercadoria frágil é acondicionada sem a devida proteção interna e sofre danos em decorrência da vibração normal do veículo, a causa primária do dano não é a condução do transporte, mas a negligência do expedidor ao preparar a carga.

ii. Vício Próprio ou Oculto da Carga (Inciso III)

Essa hipótese refere-se a um defeito intrínseco à própria mercadoria, que a leva a se deteriorar ou a sofrer danos sem interferência externa significativa. O vício próprio (ou redibitório, nos termos do Direito Civil) é uma falha latente e não aparente no momento do recebimento da carga.

É o caso de um produto eletrônico com um defeito de fabricação que o faz parar de funcionar durante o trajeto, ou de um alimento que perece antes do prazo de validade esperado por um problema em sua composição. Nesses casos, o dano não decorre de uma falha no serviço de transporte, mas de um problema preexistente na própria coisa transportada, cuja responsabilidade recai sobre o seu produtor ou vendedor, e não sobre o transportador.

iii. Manuseio na Carga ou Descarga pelo Contratante/Destinatário (Inciso IV)

A responsabilidade do TAC pela custódia da carga tem marcos temporais e espaciais bem definidos. Se as operações de manuseio, embarque, estiva ou descarga são executadas diretamente pelo expedidor ou pelo destinatário (ou por seus respectivos prepostos), o transportador fica isento de responsabilidade por danos ocorridos durante essas etapas. Isso ocorre porque, nesses momentos, a carga não está, tecnicamente, sob sua guarda e controle direto. Se uma mercadoria é danificada por uma empilhadeira operada por um funcionário do armazém do destinatário durante o descarregamento, a responsabilidade é do destinatário, pois foi sua operação que causou o dano.

Em todas essas situações, o elemento comum é a quebra do nexo de causalidade. O dano não é um resultado do risco da atividade de transporte assumido pelo TAC, mas sim de uma causa anterior (vício da carga, embalagem inadequada) ou de uma intervenção externa

(manuseio por terceiros) que está fora de sua esfera de controle e responsabilidade.

iv. A Excludente por Caso Fortuito ou Força Maior

O inciso V do artigo 12 da Lei nº 11.442/2007 consagra uma das mais clássicas excludentes de responsabilidade civil: o caso fortuito ou a força maior. Embora a doutrina por vezes estabeleça distinções sutis entre os termos, para fins de responsabilidade contratual eles são tratados como sinônimos, referindo-se a eventos cujos efeitos não eram possíveis evitar ou impedir. Conforme o artigo 393 do Código Civil, "o devedor não responde pelos prejuízos resultantes de caso fortuito ou força maior, se expressamente não se houver por eles responsabilizado".

Alneir Fernando Santos Maia define caso fortuito como “fato necessário, imprevisível, alheio ao fornecedor e aos seus empregados, cujos efeitos não eram possíveis evitar ou impedir” e força maior como “um evento inevitável e irresistível, geralmente causado por fatores externos, como fenômenos naturais ou situações extraordinárias, que estão fora do controle humano”¹¹⁰.

Para que um evento seja caracterizado como caso fortuito ou força maior, ele deve preencher cumulativamente o requisito da inevitabilidade, de forma que o evento e suas consequências não possam ser impedidos pela diligência normal do devedor; e da exterioridade, ou seja, o evento deve ser externo à atividade e à esfera de controle do devedor.

No contexto do transporte rodoviário de cargas, são exemplos de força maior os fenômenos naturais de grande impacto, como inundações que destroem rodovias, deslizamentos de barreiras que interditam o tráfego, ou atos de terceiros com efeitos generalizados, como greves que paralisam completamente as vias e impedem a circulação.

A aplicação dessa excludente no transporte de cargas é marcada por uma distinção jurisprudencial de suma importância: a diferenciação entre fortuito interno e fortuito externo.

Fortuito externo corresponde ao conceito clássico de força maior. É um evento que não guarda nenhuma relação com a atividade do transportador, sendo completamente imprevisível e inevitável (ex: a queda de um meteoro sobre o caminhão). Apenas o fortuito externo tem o condão de romper o nexo de causalidade e, conseqüentemente, afastar o dever de indenizar. Fortuito interno, por sua vez, é o evento que, embora muitas vezes inevitável, está diretamente

¹¹⁰ MAIA, Alneir Fernando Santos. A inclusão do caso fortuito e da força maior como excludentes de responsabilidade civil nas relações de consumo. *Meritum*, v. 7, n. 1, p. 389-427, 2012.

relacionado aos riscos inerentes à própria atividade de transporte. Ele não é considerado externo ao negócio, mas sim uma de suas vicissitudes previsíveis.

É nessa categoria de fortuito interno que a jurisprudência majoritária dos tribunais brasileiros, incluindo o Superior Tribunal de Justiça (STJ), enquadra o roubo de carga. O entendimento consolidado é que, no Brasil, o roubo de mercadorias em trânsito é um evento tão frequente que deixou de ser considerado um fato extraordinário e imprevisível. Ele passou a ser visto como um risco inerente e previsível da atividade de transporte, que deve ser gerenciado pelo transportador.

Apesar de o roubo à mão armada ser um fato difícil de ser evitado nas estradas brasileiras, o STJ, no julgamento do Recurso Especial nº 1.676.764/RS, consolidou o entendimento de que a transportadora só será isenta de responsabilidade se demonstrar que adotou as cautelas que razoavelmente dela se poderia esperar, como a contratação de seguro obrigatório e o cumprimento do plano de gerenciamento de risco, sob pena de o roubo ser considerado fortuito interno e, portanto, não afastar o dever de indenizar¹¹¹.

Por essa razão, o roubo de carga, como regra, não exclui a responsabilidade civil do TAC. Ele é considerado um fortuito interno, que não rompe o nexo de causalidade. Essa interpretação jurisprudencial é precisamente o que justifica e fundamenta a obrigatoriedade do seguro específico para essa finalidade, o RC-DC (Seguro de Responsabilidade Civil por Desaparecimento de Carga), que visa a garantir que o transportador tenha os meios para indenizar o proprietário da mercadoria em caso de roubo ou furto.

c) A Excludente Decorrente da Contratação de Seguro pelo Contratante

Por fim, o inciso VI do artigo 12 da Lei nº 11.442/2007 apresenta uma excludente de responsabilidade de natureza contratual e securitária: a contratação do seguro de transporte pelo próprio contratante do serviço. Este dispositivo estabelece que o transportador pode ser liberado de sua responsabilidade se o dano à carga for coberto por uma apólice de seguro firmada diretamente pelo embarcador ou proprietário da mercadoria.

A interpretação dessa excludente deve ser feita com cautela, à luz das recentes e decisivas alterações promovidas pela Lei nº 14.599/2023. A nova redação do artigo 13 da Lei

¹¹¹ STJ. SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. Recurso Especial. **REsp: 1.676.764 RS (2014/0068964-2)**, Relator p/ Acórdão: Ministro PAULO DE TARSO SANSEVERINO, Data de Julgamento: 23/10/2018, Terceira Turma, Data de Publicação: 05/11/2018.

de Transporte de Cargas trouxe que:

Art. 13. São de contratação obrigatória dos transportadores, prestadores do serviço de transporte rodoviário de cargas, os seguros de:

I - Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C), para cobertura de perdas ou danos causados à carga transportada em consequência de acidentes com o veículo transportador, decorrentes de colisão, de abalroamento, de tombamento, de capotamento, de incêndio ou de explosão;

II - Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RC-DC), para cobertura de roubo, de furto simples ou qualificado, de apropriação indébita, de estelionato e de extorsão simples ou mediante sequestro sobrevivendo à carga durante o transporte; e

III - Responsabilidade Civil de Veículo (RC-V), para cobertura de danos corporais e materiais causados a terceiros pelo veículo automotor utilizado no transporte rodoviário de cargas.

§ 1º Os seguros previstos nos incisos I e II do **caput** deste artigo deverão estar vinculados a Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR), estabelecido de comum acordo entre o transportador e sua seguradora, observado que o contratante do serviço de transporte poderá exigir obrigações ou medidas adicionais, relacionadas a operação e/ou a gerenciamento, arcando este com todos os custos e despesas inerentes a elas.

§ 2º Os seguros previstos nos incisos I, II e III do **caput** deste artigo não excluem nem impossibilitam a contratação facultativa pelo transportador de outras coberturas para quaisquer perdas ou danos causados à carga transportada não contempladas nos referidos seguros.

§ 3º O seguro de que trata o inciso III do **caput** deste artigo poderá ser feito em apólice globalizada que envolva toda a frota do segurado, com cobertura mínima de 35.000 DES (trinta e cinco mil direitos especiais de saque) para danos corporais e de 20.000 DES (vinte mil direitos especiais de saque) para danos materiais.

§ 4º No caso de subcontratação do TAC:

I - os seguros previstos nos incisos I e II do **caput** deste artigo deverão ser firmados pelo contratante do serviço emissor do conhecimento de transporte e do manifesto de transporte, sendo o TAC considerado preposto do tomador de serviços, não cabendo sub-rogação por parte da seguradora contra este;

II - o seguro previsto no inciso III do **caput** deste artigo deverá ser firmado pelo contratante do serviço, por viagem, em nome do TAC subcontratado.

§ 5º Os seguros previstos nos incisos I e II do **caput** deste artigo serão contratados mediante apólice única para cada ramo de seguro, por segurado, vinculados ao respectivo RNTR-C.

§ 6º Para fixação dos prejuízos advindos à carga transportada, deverá ser realizada a vistoria conjunta, pelo contratante do frete e pelo transportador, bem como pelas respectivas seguradoras, quando couber, consoante o disposto no parágrafo único do art. 7º desta Lei.

§ 7º Todos os embarques realizados por transportadores, pessoas físicas ou jurídicas, devem possuir as devidas coberturas securitárias nos termos e condições deste artigo.

§ 8º O proprietário da mercadoria, contratante do frete, independentemente da contratação pelo transportador dos seguros que cobrem suas responsabilidades previstos nos incisos I e II do **caput** deste artigo, poderá, a seu critério, contratar o seguro facultativo de transporte nacional para cobertura das perdas e danos dos bens e mercadorias de sua propriedade.

§ 9º O proprietário da mercadoria poderá, na contratação do frete, exigir do transportador a cópia da apólice de seguro com as condições, o prêmio e o gerenciamento de risco contratados.

É na interação desses dispositivos que a excludente do inciso VI ganha sentido. A lógica é a seguinte: se o proprietário da carga opta por exercer a faculdade que a lei lhe confere, contratando sua própria apólice de seguro para cobrir os riscos do transporte, ele está, em essência, assumindo para si (ou para sua seguradora) o risco que, a princípio, seria do transportador.

Nesse cenário, ocorrendo um sinistro coberto pela apólice do contratante (como um acidente ou roubo), e sendo ele indenizado pela sua própria seguradora, a responsabilidade direta do TAC perante o dono da carga é afastada. O prejuízo já foi reparado pelo seguro que o próprio contratante optou por firmar.

Contudo, a questão não se encerra aí. A principal implicação jurídica dessa excludente reside no direito de regresso da seguradora. Em regra, após pagar a indenização, a seguradora se sub-roga nos direitos de seu segurado e poderia, em tese, acionar o causador do dano (o transportador) para reaver o valor pago.

No entanto, a aplicação do inciso VI visa a limitar ou mesmo a afastar essa sub-rogação. Se a lei permite que a contratação do seguro pelo embarcador exonere a responsabilidade do transportador, entende-se que essa exoneração se estende à seguradora. A validade e a extensão dessa limitação ao direito de regresso, contudo, são objeto de intenso debate jurídico e, frequentemente, dependem das cláusulas específicas tanto do contrato de transporte quanto da apólice de seguro.

Portanto, essa excludente funciona como um mecanismo de alocação de riscos, permitindo que as partes, por meio do contrato de seguro, definam quem suportará o ônus final de um sinistro, o que confere flexibilidade à relação comercial, mas adiciona uma camada de complexidade na análise da responsabilidade civil final.

5 A LEI Nº 11.442/2007 E A JURISPRUDÊNCIA DOS TRIBUNAIS SUPERIORES

Ciente da constante aplicação da CLT a relações que, faticamente, se distanciavam do modelo de subordinação, o Congresso Nacional buscou, com esse diploma, criar uma 'fortaleza jurídica' em torno da autonomia do transportador.

Para tanto, erigiu uma estrutura normativa complexa, com o claro propósito de qualificar a atividade como comercial e afastar a presunção do vínculo empregatício. Ao entender a lógica interna da norma, torna-se possível compreender a magnitude do desafio que sua interpretação impôs aos tribunais e o porquê de sua constitucionalidade ter se tornado uma das questões mais cruciais para o Direito do Trabalho contemporâneo, e como a jurisprudência tem balizado essa dicotomia.

5.1 Fundamentos jurídicos e estrutura normativa

A promulgação da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, deve ser compreendida não como um mero ato de regulação setorial, mas como um projeto político-jurídico de grande envergadura. O objetivo primordial da lei foi o de erigir um microssistema jurídico autônomo para o transporte rodoviário de cargas (TRC), dotado de princípios, sujeitos e regras próprias, com a intenção manifesta de deslocar o eixo de sua regulação do Direito do Trabalho para o Direito Comercial.

O argumento-chave que fundamenta e perpassa toda a estrutura da lei é a qualificação da atividade como "de natureza comercial", conforme estabelecido no artigo 2º. Essa declaração não é meramente semântica; é uma tomada de posição do legislador. Ao fazê-lo, ele invoca todo o arcabouço principiológico do Direito Comercial/Empresarial, a autonomia da vontade, a presunção de paridade entre as partes, a livre iniciativa e a assunção de riscos como elemento intrínseco à atividade econômica.

A lei busca, assim, construir uma realidade jurídica na qual a relação entre quem contrata o frete e quem o executa é, por presunção legal, uma relação entre agentes de mercado, e não uma relação hierárquica entre capital e trabalho, tendo em vista que, nas relações empresariais, as partes envolvidas possuem igualdade de condições e poder contratual.

Para dar concretude a esse projeto, a lei se estrutura sobre três pilares normativos interdependentes. Primeiramente, inicia por circunscrever seu objeto ao transporte "por conta de terceiros e mediante remuneração". Essa delimitação é crucial, pois distingue a atividade-

fim (prestar um serviço no mercado) do ato-meio (o transporte de carga própria). Com isso, a regulação se concentra no cerne da atividade empresarial: a oferta de um serviço em troca de pagamento.

Em segundo lugar, condiciona o exercício da atividade ao requisito da "prévia inscrição" no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC). Este não é um mero cadastro, mas uma verdadeira barreira de entrada qualificada. Ao exigir o cumprimento de requisitos de capacidade técnica, financeira e profissional, o RNTRC funciona como um mecanismo de certificação, um "selo de conformidade" que atesta a aptidão do agente para participar do mercado regulado. O registro, portanto, cumpre uma dupla função: para o Estado, é um instrumento de polícia administrativa, permitindo à ANTT fiscalizar e combater a clandestinidade; para o mercado, ele confere um grau de profissionalismo e segurança, garantindo que os operadores possuam um padrão mínimo de qualidade e responsabilidade.

Por fim, adota a lógica do Código Civil e do Direito Comercial, tratando a relação como um contrato de resultado. Os artigos 7º e 8º estabelecem uma responsabilidade civil objetiva do transportador, que responde por perdas, avarias e atrasos, independentemente de culpa. Essa obrigação de resultado é a contrapartida da remuneração recebida. Em um arranjo tipicamente comercial, o artigo 12 estabelece um rol taxativo de excludentes de responsabilidade (força maior, vício da carga, etc.), permitindo uma alocação de riscos clara e previsível entre as partes. A existência de um regime de responsabilidade civil tão detalhado dentro da própria lei é a prova de que o legislador concebeu a relação como um negócio jurídico complexo, cujas contingências devem ser resolvidas no âmbito do direito contratual, e não da proteção social ao trabalho.

Ao qualificar a atividade como comercial, ao impor a formalização como condição de exercício e ao regular minuciosamente a responsabilidade contratual, o legislador não apenas buscou afastar a incidência da CLT, mas, de forma mais profunda, tentou consolidar a figura do transportador autônomo como um agente econômico que, regido pela autonomia da vontade, assume os riscos e os bônus de sua própria atividade. Essa arquitetura normativa, portanto, foi concebida para fortalecer a autonomia do TAC, buscando, em tese, afastar a configuração de vínculo empregatício e direcionar a relação para o âmbito do Direito Comercial.

5.1.1 Categorias previstas: TAC, ETC e CTC

Com o objetivo de desenhar um ecossistema onde as fronteiras entre o trabalho autônomo, a atividade empresarial e a cooperação fossem, ao menos no plano normativo, nítidas e estanques, a legislação buscou estabelecer um regime jurídico que privilegiasse a autonomia do transportador individual. A análise aprofundada dessa tríade (TAC, ETC, CTC) revela a própria *ratio legis* (razão da lei): a construção de um regime jurídico onde a autonomia do transportador individual não é apenas uma possibilidade, mas a categoria central e pressuposta do sistema.

A definição do TAC como "pessoa física" (inciso I) é a pedra angular de todo o edifício legal. Essa escolha não é acidental; ela busca individualizar a responsabilidade e atrelar a atividade profissional diretamente à figura do indivíduo. Contudo, a lei imediatamente o qualifica com exigências que denotam sua autonomia e assunção de riscos na gestão da atividade.

O § 1º exige que ele seja "proprietário, coproprietário ou arrendatário" de seu principal meio de produção, o veículo. Essa exigência é fundamental, pois, na teoria clássica do Direito do Trabalho, a propriedade dos meios de produção é um dos divisores de água entre o capital e o trabalho, distinguindo-o da figura do empregado e reforçando sua condição de prestador de serviços autônomo.

Ao definir o TAC como o detentor do capital essencial, posiciona-o como um agente que assume os riscos do negócio, um profissional autônomo que investe, mantém seu ativo e auferir lucros (ou prejuízos) de sua própria exploração. A exigência adicional de "experiência" ou "curso específico" reforça essa visão, tratando-o não como mão de obra indiferenciada, mas como um profissional dotado de expertise técnica, um prestador de serviços qualificado.

Em um contraste dialético, a lei define a ETC como "pessoa jurídica" (inciso II). A ETC é apresentada como o *locus natural* da organização empresarial complexa e, por consequência, da relação de emprego. Como pessoa jurídica, ela pode acumular capital, possuir uma frota extensa e, fundamentalmente, contratar mão de obra.

A existência da ETC no mesmo diploma legal que define o TAC serve a um propósito retórico e jurídico poderoso: ela cria uma alternativa explícita. Se um contratante deseja uma relação baseada em subordinação, controle de jornada e assunção de todos os riscos, o caminho legalmente desenhado é a contratação de um motorista via CLT, no âmbito de uma ETC. Isso

fortalece, por oposição, a tese de que a contratação de um TAC se dá em um registro jurídico distinto.

A inclusão da CTC (inciso III) como uma "sociedade cooperativa" completa a arquitetura, oferecendo um modelo de organização que não é nem o do empresário individual (TAC), nem o da sociedade de capital (ETC). A cooperativa é, por sua natureza legal, uma sociedade de pessoas que se unem em prol de um objetivo comum, sem o intuito de lucro da sociedade em si e, crucialmente, sem a subordinação hierárquica típica da relação de emprego.

Ao prever a CTC, a lei legitima um modelo de autonomia coletiva, onde os TACs podem se organizar para ganhar escala, negociar fretes em melhores condições e acessar mercados, mas sem abdicarem de sua condição fundamental de autônomos.

A existência de um caminho claro para a relação de emprego (a contratação de motoristas pela ETC) e para a colaboração (a associação a uma CTC) torna a contratação do TAC, nos moldes da lei, a opção deliberada pela autonomia e pelo cumprimento dos requisitos mínimos legais para o exercício da atividade e do enquadramento dos TACs. Qualquer interpretação que ignore essa arquitetura sistêmica e a intenção subjacente do legislador corre o risco de desfigurar o propósito da norma, que foi precisamente o de retirar o transporte autônomo de cargas da zona cinzenta e conferir-lhe um estatuto jurídico próprio, pautado na lógica do Direito Comercial e na autonomia da vontade. Nesse sentido, a Lei nº 11.442/2007 estrutura-se para oferecer um arcabouço que, em sua concepção, deveria garantir a autonomia do TAC, limitando as condições para o reconhecimento de um vínculo empregatício.

5.2 Jurisprudência dos Tribunais Superiores

A presunção de natureza comercial, concebida pelo legislador como um pilar para a segurança jurídica do setor, inevitavelmente colidiria com a consolidada jurisprudência da Justiça do Trabalho, fundamentada no princípio protetivo e na primazia da realidade. Diante de um impasse de tal magnitude, que opunha um novo microsistema legal a um dos ramos mais tradicionais do Direito, a questão transcendia a competência dos juízos de primeira e segunda instância.

A controvérsia escalou para um patamar de fundamental importância constitucional, tornando a intervenção dos Tribunais Superiores não apenas necessária, mas absolutamente imprescindível.

Coube às cortes de cúpula, em especial ao Supremo Tribunal Federal como guardião da Constituição, a tarefa de arbitrar esse conflito de princípios e de visões de mundo. A análise de sua jurisprudência, portanto, não é um mero complemento ao estudo da lei; ela é o capítulo decisivo que define o seu real alcance e a sua força normativa.

5.2.1 Ação Direta de Constitucionalidade nº 48/2019 e Ação Declaratória de Inconstitucionalidade nº 3961/2019

O julgamento conjunto da Ação Declaratória de Constitucionalidade (ADC) nº 48¹¹², proposta pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), e da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 3.961, ajuizada pela Associação Nacional dos Magistrados da Justiça do Trabalho (ANAMATRA), representou o clímax da disputa sobre a validade e o alcance da Lei nº 11.442/2007.

A controvérsia, levada à mais alta corte do país, não era meramente técnica, mas um embate profundo entre duas visões de mundo: de um lado, a defesa da livre iniciativa e da validade de arranjos contratuais comerciais; de outro, a proteção ao valor social do trabalho e a aplicação do princípio da primazia da realidade.

A questão central levada ao Supremo Tribunal Federal era se o legislador ordinário poderia, por meio do artigo 5º da Lei nº 11.442/2007, estabelecer de antemão que as relações contratuais no transporte de cargas seriam "sempre de natureza comercial, não ensejando, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego".

A Confederação argumentava que as decisões da Justiça do Trabalho, ao negarem sistematicamente a aplicação desta lei para reconhecer o vínculo empregatício com base nos artigos 2º e 3º da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), equivaleriam a uma declaração de inconstitucionalidade da norma sem a observância do rito adequado, violando a cláusula de reserva de plenário (art. 97 da Constituição Federal).

Para fundamentar sua posição, a Confederação destacou que a referida lei estabeleceu um marco regulatório claro para o setor, distinguindo as figuras atuantes no transporte rodoviário de cargas. Conforme explicitado no acórdão, a legislação define, de um lado, a

¹¹² STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Ação Declaratória de Constitucionalidade n. 48/DF**. Relator: Min. Luís Roberto Barroso, 19 maio 2019. Disponível em: <<https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5245418>>. Acesso em: 15 set. 2025.

Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC), pessoa jurídica dedicada a essa atividade, e, de outro, o Transportador Autônomo de Cargas (TAC), pessoa física que exerce o transporte como sua profissão. Ambas as modalidades exigem inscrição prévia no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) e o cumprimento de requisitos específicos, formalizando a natureza empresarial ou autônoma da atividade. Diferentemente do TAC, o motorista-empregado não possui obrigação legal de registro no RNTRC, indicando que as relações não são similares.

A distinção crucial, segundo a requerente (CNT), reside na diferenciação entre o transportador autônomo e o motorista-empregado. O relatório do acórdão explicita que:

O Transportador Autônomo de Carga não se confunde com o motorista-empregado. O TAC é proprietário ou arrendatário de veículo de carga, registra-se voluntariamente como tal, assume os riscos da sua atividade profissional e é destinatário de uma determinada remuneração. O motorista-empregado, a seu turno, dirige o veículo do empregador, não tem registro como TAC, não assume o risco da sua atividade e, por isso, percebe remuneração inferior¹¹³ (grifo nosso).

A distinção se daria dessa forma:

TAC	MOTORISTA EMPREGADO
Proprietário ou arrendatário do veículo que dirige	Dirige veículo do empregador
Possui RNTRC voluntário e obrigatório (como classificação de TAC)	Não possui RNTRC (como classificação de TAC)
Assume os riscos do negócio (da atividade profissional)	Não assume os riscos do negócio (da atividade profissional)
Pressupõe remuneração superior por assumir os riscos do negócio	Não pressupõe remuneração superior por não assumir riscos do negócio

Fonte: Desenvolvido pelo autor com base no relatório do acórdão do julgamento da ADC 48/DF.

¹¹³ STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Ação Declaratória de Constitucionalidade n. 48/DF**. Relator: Min. Luís Roberto Barroso, 19 maio 2019. P. 4-5 Disponível em: <<https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5245418>>. Acesso em: 15 set. 2025

Nesse sentido, a lei teria criado uma opção legislativa legítima, amparada no princípio da livre iniciativa (art. 170 da CF), ao permitir que o mercado de transporte de cargas opere com três figuras distintas e coexistentes: a ETC, o TAC e o motorista-empregado. A contratação de um TAC por uma ETC ou por qualquer outra empresa, portanto, constituiria uma forma de terceirização lícita da atividade-fim de transporte. Diante disso, a Confederação concluiu que não caberia ao Poder Judiciário sobrepor sua interpretação à vontade do legislador, desconstituindo um modelo de contratação expressamente validado por lei.

Em uma análise que, embora convergente em parte com Confederação, introduz ressalvas fundamentais, o parecer da Procuradoria-Geral da República (PGR) sobre a mesma Ação Declaratória de Constitucionalidade nº 48 trouxe uma perspectiva de equilíbrio.

A PGR opinou pela constitucionalidade da Lei nº 11.442/2007, alinhando-se ao entendimento já consolidado pelo Supremo Tribunal Federal na ADPF 324, que validou a terceirização de qualquer atividade econômica. Contudo, o órgão ministerial sublinhou que a aplicação da lei pressupõe a existência de uma relação comercial genuinamente autônoma, e não uma mera formalidade contratual. A constitucionalidade em tese, portanto, não deveria servir como um escudo para contratações fraudulentas, devendo ser "ressalvada a possibilidade de discussão, no juízo próprio, sobre a presença ou não dos pressupostos e requisitos legais".

Nesse sentido, a PGR esclareceu que a norma não blindava as relações jurídicas de uma análise concreta dos fatos. Pelo contrário, o parecer traz que seria de competência da Justiça do Trabalho (ou seja, pelas palavras da PGR constante do relatório do acórdão: “ressalvada a possibilidade de discussão, **no juízo próprio**, sobre a presença ou não dos pressupostos e requisitos legais”) para, diante de cada caso, verificar a presença dos requisitos que configuram a autonomia ou, na ausência destes, reconhecer o vínculo empregatício com base no princípio da primazia da realidade. A Procuradoria-Geral foi afirmar que a lei em questão não estabelece uma presunção absoluta ou relativa de autonomia nem afasta a aplicação das normas celetistas quando a realidade fática aponta para a existência de fraude:

5. A incidência dos dispositivos da Lei 11.442/2007 referentes à prestação de serviços por meio de ETC ou de TAC, agregado ou independente, pressupõe a autonomia. Os enunciados legais são compatíveis com a Constituição, sendo vazia qualquer discussão em abstrato sobre configuração ou não de relação empregatícia entre o transportador autônomo e o contratante – se há autonomia, não há vínculo de emprego. 6. A despeito do aduzido, **a confirmação da constitucionalidade dos dispositivos** sob análise, em tese, nesta ação declaratória, **não implica autorização para contratações fraudulentas, in concreto**. Sob essa ótica, **deve ser ressalvada a possibilidade de discussão, no juízo próprio, sobre a presença ou não dos**

pressupostos e requisitos legais para a configuração da relação comercial de que trata a Lei 11.442/2007 e para o fim de reconhecimento de sua incidência ou não nos casos concretos. 7. A Lei 11.442/2007 não fixa presunção, absoluta ou relativa, de autonomia na prestação dos serviços, não trata de distribuição de ônus da prova, nem impede o reconhecimento de relação empregatícia entre o motorista transportador e seu contratante (CLT, arts. 2º, 3º, 9º e 235-A), considerando a realidade dos fatos, eventual fraude (CLT, art. 9º) e o conjunto probatório, cuja avaliação incumbe às instâncias jurisdicionais ordinárias¹¹⁴ (grifo nosso).

Em sentido oposto à tese da Confederação e do parecer da PGR, as entidades representativas da magistratura e do Ministério Público do Trabalho, a Associação Nacional dos Magistrados da Justiça do Trabalho (ANAMATRA) e a Associação Nacional dos Procuradores do Trabalho (ANPT), propuseram a Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 3961, impugnando especificamente o art. 5º e o art. 18 da Lei nº 11.442/2007.

O cerne da argumentação dessas associações era que os dispositivos questionados não poderiam afastar a priori a existência de vínculo empregatício nos contratos de transporte de cargas. Segundo o relatório do acórdão, as requerentes da ADI nº 3691 sustentavam que essa vedação prévia violava o valor social do trabalho, a proteção ao emprego e, crucialmente, a competência constitucionalmente reconhecida à Justiça do Trabalho (arts. 1º, inc. IV, 7º, caput e inciso XXIX, e 114, inc. I, da CF/88).

Para a ANAMATRA e a ANPT, o art. 5º, ao criar uma presunção absoluta de natureza comercial, estabelecia uma "ficção jurídica" que impedia a aplicação do princípio da primazia da realidade e a análise do caso concreto para verificar a presença fática da subordinação limitante à prática autônoma do TAC. Essa manobra legislativa, argumentavam, mascarava verdadeiras relações de emprego, precarizando o trabalho e subtraindo direitos fundamentais dos trabalhadores. É relevante notar que, apesar de a ADI 3961 ter sido inicialmente extinta monocraticamente por falta de pertinência temática, o Plenário do STF, por maioria, deu provimento ao agravo interno, permitindo o prosseguimento da discussão.

Por maioria de votos, prevaleceu o entendimento do relator, Ministro Luís Roberto Barroso, pela procedência da ADC e, consequentemente, pela declaração de constitucionalidade da lei.

O STF firmou uma tese de repercussão geral composta por três pontos interligados, que

¹¹⁴ STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Ação Declaratória de Constitucionalidade n. 48/DF**. Relator: Min. Luís Roberto Barroso, 19 maio 2019. P. 6-7 Disponível em: <<https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5245418>>. Acesso em: 15 set. 2025

redefiniram o cenário jurídico: "A Lei 11.442/2007 é constitucional, uma vez que a Constituição não veda a terceirização, de atividade-meio ou fim".

Neste primeiro ponto, o STF alinhou a discussão à sua jurisprudência já consolidada sobre a terceirização (notadamente na ADPF 324¹¹⁵ e no RE 958.252¹¹⁶). A Corte entendeu que a contratação de um TAC por uma empresa transportadora é uma forma de terceirização da atividade-fim, e que tal prática é lícita e compatível com o princípio constitucional da livre iniciativa.

Em segundo ponto, continua o julgado: "O prazo prescricional estabelecido no art. 18 da Lei 11.442/2007 é válido porque não se trata de créditos resultantes de relação de trabalho, mas de relação comercial, não incidindo na hipótese o art. 7º, XXIX, CF". Ao validar o prazo prescricional de 1 ano para ações de reparação de danos (típico de relações civis/comerciais), em detrimento do prazo de 5 anos para créditos trabalhistas, o STF reforçou a consequência jurídica da natureza comercial da relação. Se o contrato é comercial, a ele se aplica a prescrição civil, e não a trabalhista.

Em terceiro ponto e como conclusão: "Uma vez preenchidos os requisitos dispostos na Lei nº 11.442/2007, estará configurada a relação comercial de natureza civil e afastada a configuração de vínculo trabalhista". Este é o ponto crucial da decisão. O STF estabeleceu que a lei não cria uma presunção absoluta e inquestionável, mas sim uma presunção relativa, condicionada ao cumprimento dos requisitos legais. A expressão "uma vez preenchidos os requisitos" funciona como uma condição. Isso significa que, se no caso concreto, os requisitos que definem o TAC como autônomo (propriedade do veículo, registro do veículo como de aluguel, inscrição no RNTRC, ausência de subordinação direta etc.) forem respeitados, a relação será considerada comercial.

A importância da decisão não está apenas no que ela afirma, mas também no que ela ressalva. Como bem destacado no voto do relator Min. Luís Roberto Barroso, e nos debates, a declaração de constitucionalidade firmou a tese de que a justiça comum tem a competência para análise, no caso concreto, da existência, ou não, de fraude.

À luz desse entendimento, se for demonstrado no caso concreto que os requisitos

¹¹⁵ STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental. **ADPF: 324 DF**, Relator.: ROBERTO BARROSO, Data de Julgamento: 30/08/2018, Tribunal Pleno, Data de Publicação: 06/09/2019.

¹¹⁶ STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. Recurso Extraordinário. **RE: 958252 MG**, Relator.: LUIZ FUX, Data de Julgamento: 30/08/2018, Tribunal Pleno, Data de Publicação: 13/09/2019.

previstos na Lei nº 11.442/2007 não foram efetivamente cumpridos, revelando-se que tais exigências foram observadas apenas de forma formal ou simulada, e que, na realidade fática, o transportador atuava de forma mascarar como comercial o que na verdade era uma relação de emprego, afasta-se a natureza comercial do ajuste. Nessa hipótese, o juiz da justiça comum, competente para avaliar a existência de eventual fraude, deve reconhecer a descaracterização do TAC, afastar a aplicação da Lei nº 11.442/2007 e remeter o feito à Justiça do Trabalho, que, por sua vez, poderá reconhecer o vínculo empregatício, nos termos do artigo 9º da CLT, por se tratar de contrato celebrado com desvio de finalidade.

Nesse sentido, ao julgar procedente a Ação Declaratória de Constitucionalidade, o Supremo Tribunal Federal, por meio do voto condutor do Ministro Relator Luís Roberto Barroso, estabeleceu um divisor de águas.

O Ministro, partindo da premissa de que a Constituição não impõe um modelo único de produção, validou a opção legislativa pela criação de um regime comercial para o transporte autônomo.

Em seu voto, destacou que, uma vez preenchidos os requisitos formais e substanciais previstos na Lei nº 11.442/2007, 'estará configurada a relação comercial de natureza civil e afastada a configuração de vínculo trabalhista' (item 25). A decisão visou combater o que o Ministro considerou uma negação sistemática da aplicação da norma pela Justiça do Trabalho, prática que estaria 'esvaziando-lhe o preceito'.

25. [...] Por todo exposto, entendo que, uma vez preenchidos os requisitos dispostos na Lei nº 11.442/2007, estará configurada a relação comercial de natureza civil e afastada a configuração de vínculo trabalhista. Entendimento contrário é justamente o que tem permitido que, na prática, se negue sistematicamente aplicação à norma em exame, esvaziando-lhe o preceito. Portanto, o regime jurídico que se presta como paradigma para o exame da natureza do vínculo é aquele previsto na Lei nº 11.442/2007¹¹⁷.

O Ministro afirma:

21. É válido observar, igualmente, que as normas constitucionais de proteção ao trabalho não impõem que toda e qualquer relação entre o contratante de um serviço e o seu prestador seja protegida por meio da relação de emprego. Há alguma margem de conformação para o legislador ordinário. Não bastasse isso, ainda que se utilizassem os parâmetros da própria Consolidação das Leis do Trabalho, o transportador autônomo de carga não se configuraria como empregado. 22. De acordo com o art. 3º da CLT [25], a relação de emprego

¹¹⁷ STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Ação Declaratória de Constitucionalidade n. 48/DF**. Relator: Min. Luís Roberto Barroso, 19 maio 2019. P. 16-22 Disponível em: <<https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5245418>>. Acesso em: 15 set. 2025.

caracteriza-se pelos seguintes elementos: (i) onerosidade, (ii) não eventualidade, (iii) pessoalidade e (iv) subordinação. A Lei nº 11.442/2007 prevê duas modalidades distintas de TAC. O TAC-agregado e o TAC independente. O TAC-agregado, nos termos do art. 4º, §1º, da Lei nº 11.442/2007, dirige o próprio serviço e pode prestá-lo diretamente ou por meio de preposto seu, por expressa determinação legal. Não estão presentes, portanto, na relação com o contratante, os elementos da pessoalidade e da subordinação. O TAC-independente presta serviços em caráter eventual. Portanto, em nenhum dos dois casos haveria relação de emprego nem mesmo à luz dos critérios da CLT¹¹⁸.

Portanto, a decisão da ADC 48 foi de: (i) Reconhecer a constitucionalidade da Lei nº 11.442/2007; (ii) Firmar as teses: (a) a Lei nº 11.442/2007 é constitucional, uma vez que a Constituição não veda a terceirização, de atividade-meio ou fim; (b) o prazo prescricional estabelecido no art. 18 da Lei nº 11.442/2007 é válido porque não se trata de créditos resultantes de relação de trabalho, mas de relação comercial, não incidindo na hipótese o art. 7º, XXIX, CF; (C) uma vez preenchidos os requisitos dispostos na Lei nº 11.442/2007, estará configurada a relação comercial de natureza civil e afastada a configuração de vínculo trabalhista.

Nesse sentido, além das normas já expostas em tópico anterior, o STF definiu que a relação contratual entre o TAC e o tomador é uma relação puramente comercial, reforçando a compreensão de autonomia do TAC na relação com o tomador das suas atividades, afastando completamente o vínculo de emprego: quando preenchidos os requisitos da lei; quando não houver fraude; quando não houver prejuízos de terceiros com a caracterização da simulação; esta relação não preenche os requisitos fáticos-jurídicos do vínculo de emprego.

5.2.1.1 Voto do Relator Ministro Luís Roberto Barroso

O voto do Ministro Luís Roberto Barroso, relator, constituiu a peça central condutora à declaração da constitucionalidade da Lei nº 11.442/2007. A estrutura introdutória do voto delimita as questões constitucionais que se apresentam ao STF, identificando duas interrogações centrais que orientam toda a fundamentação: (i) se a Constituição Federal de 1988 veda a terceirização de atividades-fim; e (ii) se a proteção constitucional ao trabalho impõe que toda e qualquer prestação de serviços remunerada se configure como uma relação de

^{118 118} STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Ação Declaratória de Constitucionalidade n. 48/DF**. Relator: Min. Luís Roberto Barroso, 19 maio 2019. P. 18-22 Disponível em: <<https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5245418>>. Acesso em: 15 set. 2025.

emprego¹¹⁹.

O voto pode ser decomposto em três eixos argumentativos principais, que se interligam para sustentar a tese da constitucionalidade. No eixo histórico-econômico, o relator contextualiza a terceirização como fenômeno decorrente das transformações nos modelos de produção capitalista; no eixo constitucional-econômico, elenca a legitimidade da terceirização, inclusive de atividade-fim, amparada pelo princípio da livre iniciativa (art. 170 da CF) e não vedação pela constituição. Por fim, no eixo trabalhista-dogmático, declara a compatibilidade da Lei nº 11.442/2007 com a proteção constitucional ao trabalho, mediante a análise dos requisitos da relação de emprego e a ressalva à autonomia da vontade em casos de fraude.

5.2.1.1.1 O Eixo Histórico-Econômico: Transformações na Estruturação da Produção e o Fenômeno da Terceirização

O voto descreve o paradigma produtivo hegemônico durante grande parte do século XX, consubstanciado nos modelos taylorista e fordista. O taylorismo, focado na racionalização científica do trabalho, e o fordismo, com sua produção em massa e linha de montagem, tinham como característica estrutural a integração vertical, ou seja, a internalização de todas as etapas da cadeia produtiva pela empresa.

Durante grande parte do século XX, a estruturação da produção seguiu os modelos taylorista e fordista. O taylorismo buscava o aumento da produtividade, por meio da divisão de atividades, da decomposição do trabalho em movimentos a serem executados dentro de um determinado tempo, da simplificação e padronização de tarefas, com o propósito de controlar e tornar mais rápido o trabalho desempenhado por cada empregado dentro da fábrica. O fordismo, inspirado no taylorismo, aprimorou a mecanização, a padronização das partes do produto ou das tarefas e a produção em massa, concebendo a linha de montagem, mecanismo por meio do qual uma esteira rolante passa a levar o trabalho atribuído a cada operário, segundo o ritmo ditado pela máquina¹²⁰.

Essa estratégia, embora essencial para a coordenação e o controle da produção em massa, resultava na formação de grandes corporações hierarquizadas e rígidas, com altos custos fixos e baixa capacidade de adaptação às flutuações da demanda de mercado. A rigidez desse

¹¹⁹ STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Ação Declaratória de Constitucionalidade n. 48/DF**. Relator: Min. Luís Roberto Barroso, 19 maio 2019. P. 14-15 Disponível em: <<https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5245418>>. Acesso em: 15 set. 2025.

¹²⁰ STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Ação Declaratória de Constitucionalidade n. 48/DF**. Relator: Min. Luís Roberto Barroso, 19 maio 2019. P. 15-16 Disponível em: <<https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5245418>>. Acesso em: 15 set. 2025

modelo, funcional em um contexto de mercados estáveis, revelou-se problemática diante de cenários econômicos mais voláteis e competitivos.

Esse modo de produzir impulsionou a formação de grandes corporações, mas criou um sistema rígido e hierarquizado, com grandes estoques de mercadoria, altos custos fixos e baixa capacidade de adaptação da fábrica a flutuações de oferta e demanda do mercado¹²¹.

Em contraposição ao modelo rígido fordista, o voto aponta a emergência, a partir das décadas de 1950 e 1960, do toyotismo ou ohnismo. Esse novo paradigma produtivo se caracteriza pela organização do trabalho mais enxuta e flexível, pela horizontalização das equipes e pela busca incessante do aperfeiçoamento (kaizen¹²²). Sobre Kaizen, Raabe Michelle Ionak asseveram:

Segundo Marchwinski e Shook (2007, p. 40), kaizen significa: “Melhoria contínua do fluxo completo de valor ou de um processo individual, a fim de criar mais valor com menos desperdício”. [...] IMAI (1994, p. 6) afirma, ainda que o melhoramento seja dividido em kaizen e inovação. Kaizen significa pequenos melhoramentos feitos no “status quo”, como resultados de esforços contínuos. A inovação envolve o melhoramento profundo no “status quo”, como resultado de um grande investimento em nova tecnologia e/ou equipamento¹²³.

É nesse contexto que a terceirização surge como uma estratégia empresarial fundamental, sendo explicitamente definida pelo Ministro Barroso como a transferência de parte da atividade de uma empresa (tomadora) para outra (contratada), inserida em sua cadeia produtiva¹²⁴.

Nesse contexto, a contratação externa de partes da produção possibilita a expansão ou redução da capacidade produtiva de acordo com as oscilações da demanda, sem incorrer nos

¹²¹ STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Ação Declaratória de Constitucionalidade n. 48/DF**. Relator: Min. Luís Roberto Barroso, 19 maio 2019. P. 16 Disponível em: <<https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5245418>>. Acesso em: 15 set. 2025

¹²² IONAK, Raabe Michelle. **O Kaizen como sistema de melhoria contínua da padronização da produção: um estudo de caso numa indústria metalúrgica de soluções em armazenagem**. 2017. 35 f. Monografia (Especialização em Engenharia de Produção) — Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Câmpus Ponta Grossa, 2017. Disponível em: <https://repositorio.utfpr.edu.br/jspui/bitstream/1/23232/1/PG_CEEP_2016_1_18.pdf>. Acesso em: 15 set. 2025.

¹²³ IONAK, Raabe Michelle. **O Kaizen como sistema de melhoria contínua da padronização da produção: um estudo de caso numa indústria metalúrgica de soluções em armazenagem**. 2017. 35 f. Monografia (Especialização em Engenharia de Produção) — Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Câmpus Ponta Grossa, 2017. Disponível em: <https://repositorio.utfpr.edu.br/jspui/bitstream/1/23232/1/PG_CEEP_2016_1_18.pdf>. Acesso em: 15 set. 2025.

¹²⁴ STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Ação Declaratória de Constitucionalidade n. 48/DF**. Relator: Min. Luís Roberto Barroso, 19 maio 2019. P. 15-17 Disponível em: <<https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5245418>>. Acesso em: 15 set. 2025.

custos fixos associados à manutenção de mão de obra ociosa¹²⁵.

Ademais, a terceirização é uma estratégia de especialização e de otimização da eficiência, permitindo que a empresa concentre seus esforços em seu *core business* (vantagem competitiva), delegando a terceiros especializados as atividades nas quais estes possam apresentar melhor desempenho. O Ministro Barroso enfatiza que essa lógica pode ser aplicada tanto às atividades-meio quanto a partes da própria atividade-fim, antecipando o cerne de sua tese jurídica.

5.2.1.1.2 O Eixo Constitucional-Econômico: A Legitimidade da Terceirização e a Livre Iniciativa

Com base na premissa da terceirização como fenômeno econômico estrutural e legítimo, o voto defende que a terceirização, seja de atividade-meio ou de atividade-fim, é uma estratégia empresarial amparada pelo princípio constitucional da livre iniciativa (art. 170 da CF).

O Ministro argumenta que a Constituição não impõe um único modelo de produção e que cabe ao empreendedor, por sua conta e risco, decidir a melhor forma de organizar seu negócio para torná-lo mais eficiente e competitivo¹²⁶. A contratação de um transportador autônomo por uma empresa transportadora (ETC) ou pelo dono da carga é vista, sob essa ótica, como uma forma lícita de terceirização da atividade-fim de transporte, uma decisão de gestão que não pode ser, a priori, vedada pelo Poder Judiciário, salvo se “obviamente não se violem direitos de terceiros”, inclusive trabalhistas e previdenciários.

[...] no que respeita à compatibilidade entre a terceirização e as normas constitucionais, deve-se lembrar que a Constituição de 1988 consagra a livre iniciativa e a livre concorrência como valores fundantes da ordem econômica (CF/1988, art. 1º c/c art. 170, caput e inc. IV). De acordo com tais princípios, compete aos particulares a decisão sobre o objeto de suas empresas, sobre a forma de estruturá-las e sobre a estratégia para torná-las mais competitivas, desde que obviamente não se violem direitos de terceiros. Não há na Constituição norma que imponha a adoção de um único modelo de produção e que obrigue os agentes econômicos a concentrar todas as atividades necessárias à consecução de seu negócio ou a executá-las diretamente por seus

¹²⁵ STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Ação Declaratória de Constitucionalidade n. 48/DF**. Relator: Min. Luís Roberto Barroso, 19 maio 2019. P. 15-17 Disponível em: <<https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5245418>>. Acesso em: 15 set. 2025.

¹²⁶ STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Ação Declaratória de Constitucionalidade n. 48/DF**. Relator: Min. Luís Roberto Barroso, 19 maio 2019. P. 19-22 Disponível em: <<https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5245418>>. Acesso em: 15 set. 2025.

empregados¹²⁷.

O voto destaca que a proteção constitucional ao trabalho (art. 7º da CF) não impõe que toda e qualquer prestação de serviço remunerada se configure como uma relação de emprego. O ordenamento jurídico brasileiro, segundo o Ministro, admite uma pluralidade de formas de trabalho, incluindo o trabalho autônomo. O ministro menciona que:

[A terceirização] pode, em verdade, constituir uma estratégia sofisticada, eventualmente, imprescindível para aumentar a eficiência econômica, promover a competitividade das empresas brasileiras e, portanto, para manter e ampliar postos de trabalho¹²⁸.

Embora sua regulamentação não seja homogênea e guarde particularidades conforme o ordenamento jurídico em exame, foi adotada por um conjunto amplíssimo de países, e parece ser um fato irreversível, tanto quanto a própria globalização da economia.

Sendo assim, a Constituição não veda a terceirização de atividade-fim, nem impõe que a proteção ao trabalho se dê exclusivamente pela via da relação de emprego. O Ministro Barroso invoca o precedente da ADPF 324 para reforçar que a Constituição não exige uma única forma de estruturar a produção e que a proteção constitucional ao trabalho não impõe que toda prestação remunerada de serviços configure relação de emprego¹²⁹.

A Lei nº 11.442/2007, ao criar um regime jurídico para a contratação do TAC, está em perfeita harmonia com a ordem constitucional, pois regulamenta uma forma específica de trabalho não-celetista, sem invadir o campo do contrato de emprego.

5.2.1.1.3 O Eixo Trabalhista-Dogmático: A Pluralidade de Formas de Trabalho e a Fraude

O terceiro eixo argumentativo é dedicado à análise da compatibilidade da Lei nº 11.442/2007 com a proteção constitucional ao trabalho, mediante a análise dos requisitos da relação de emprego e a ressalva à autonomia da vontade em casos de fraude.

O Ministro argumenta que a proteção constitucional ao trabalho (art. 7º da CF) não se

¹²⁷ STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Ação Declaratória de Constitucionalidade n. 48/DF**. Relator: Min. Luís Roberto Barroso, 19 maio 2019. P. 16-20 Disponível em: <<https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5245418>>. Acesso em: 15 set. 2025

¹²⁸ STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Ação Declaratória de Constitucionalidade n. 48/DF**. Relator: Min. Luís Roberto Barroso, 19 maio 2019. P. 16-20 Disponível em: <<https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5245418>>. Acesso em: 15 set. 2025.

¹²⁹ STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Ação Declaratória de Constitucionalidade n. 48/DF**. Relator: Min. Luís Roberto Barroso, 19 maio 2019. P. 13-23 Disponível em: <<https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5245418>>. Acesso em: 15 set. 2025

restringe somente à relação celetista, admitindo uma pluralidade de formas de trabalho, incluindo o trabalho autônomo. A lei em questão, portanto, não estaria "desregulamentando" ou "precarizando" o trabalho, mas sim regulamentando uma forma específica de trabalho não-celetista.

O voto sustenta que a Lei nº 11.442/2007, ao criar um regime jurídico para a contratação do TAC, está em perfeita harmonia com a ordem constitucional, desde que preenchidos os requisitos legais. A tese jurídica proposta pelo relator é clara: “Uma vez preenchidos os requisitos dispostos na Lei nº 11.442/2007, estará configurada a relação comercial de natureza civil e afastada a configuração de vínculo trabalhista”¹³⁰.

O voto ressalta que, se um transportador é formalmente contratado como TAC, mas na realidade não preenche os requisitos legais estabelecidos pela Lei nº 11.442/2007 (como, por exemplo, registro RNTRC ou propriedade ou posse de veículo registrado na categoria aluguel), a situação poderá configurar fraude. Nesses casos, o princípio da primazia da realidade deve prevalecer, e a Justiça Comum tem o poder-dever de desconsiderar o rótulo de "autônomo", reconhecer a descaracterização do TAC, afastar a aplicação da Lei nº 11.442/2007 e remeter o feito à Justiça do Trabalho, que, por sua vez, poderá reconhecer o vínculo de emprego, com base no artigo 9º da CLT, por se tratar de contrato celebrado com desvio de finalidade.

O Ministro Luiz Roberto Barroso, ao esclarecer seu voto, estabelece uma distinção fundamental entre o Transportador Autônomo de Carga (TAC) e o transportador de carga empregado. Segundo o Ministro, o “TAC é aquele que é proprietário do caminhão, coproprietário ou, na pior das hipóteses, arrendatário que presta o serviço por conta própria”, sendo, portanto, o dono do seu negócio. Essa condição de "dono do negócio" implica a assunção dos riscos inerentes à atividade, elemento essencial para a descaracterização do vínculo empregatício.

O transportador autônomo de carga é aquele que é o proprietário do caminhão, ou coproprietário, ou, na pior das hipóteses, arrendatário que presta o serviço por conta própria. É diferente do transportador de carga empregado, que dirige o caminhão do dono da carga. Neste caso, acho que o vínculo é trabalhista¹³¹ (grifo nosso).

¹³⁰ STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Ação Declaratória de Constitucionalidade n. 48/DF**. Relator: Min. Luís Roberto Barroso, 19 maio 2019. P. 18-23 Disponível em: <<https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5245418>>. Acesso em: 15 set. 2025.

¹³¹ STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Ação Declaratória de Constitucionalidade n. 48/DF**. Relator: Min. Luís Roberto Barroso, 19 maio 2019. P. 45 Disponível em: <<https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5245418>>. Acesso em: 15 set. 2025.

Em contrapartida, o transportador de carga empregado é aquele que dirige o caminhão do dono da carga, situação em que o Ministro Barroso entende que o vínculo é, em regra, trabalhista. O Ministro reforça que a Lei nº 11.442/2007, ao definir o TAC, exclui a possibilidade de "malversação" (fraude), salvo em hipóteses concretas de desvirtuamento.

O transportador autônomo de carga é aquele que é o proprietário do caminhão, ou coproprietário, ou, na pior das hipóteses, arrendatário que presta o serviço por conta própria. **É diferente do transportador de carga empregado, que dirige o caminhão do dono da carga. Neste caso [do motorista empregado], acho que o vínculo é trabalhista**¹³² (grifo nosso).

Apesar de não haver uma parte específica no voto que contenha a exata frase "O normal é que ele transfira os riscos do negócio para o empregado", a ideia de que a assunção dos riscos do negócio pelo TAC é um elemento essencial para a descaracterização do vínculo empregatício está implícita na argumentação do Ministro, especialmente ao diferenciar o autêntico autônomo daquele que se subordina e não assume os riscos, não preenchendo os requisitos estabelecidos pela Lei nº 11.442/2007.

O entendimento final é que, uma vez preenchidos os requisitos dispostos na Lei nº 11.442/2007, estará configurada a relação comercial de natureza civil e afastada a configuração de vínculo trabalhista. Portanto, o regime jurídico que se presta como paradigma para o exame da natureza do vínculo é aquele previsto na Lei nº 11.442/2007 (regime de contrato comercial).

5.2.1.1.3.1 Argumento *Ad Abundantiam*: A Incompatibilidade Fática com a Relação de Emprego

Ainda que se fizesse uma análise sob a ótica celetista, o Ministro Barroso argumenta *ad abundantiam* que a contratação de um TAC, nos moldes definidos pela lei especial, não teria o condão de configurar um vínculo empregatício.

O voto detalha a análise da figura do TAC-agregado (§ 1º do art. 4º), que, apesar de envolver "exclusividade" e "remuneração certa", elementos que tangenciam a relação de emprego, é descaracterizada pela ausência de pessoalidade. A lei faculta expressamente ao TAC-agregado que a prestação de serviço seja feita por ele "próprio ou por preposto seu". Essa possibilidade legal de se fazer substituir descaracteriza o caráter *intuitu personae* do contrato,

¹³² STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Ação Declaratória de Constitucionalidade n. 48/DF**. Relator: Min. Luís Roberto Barroso, 19 maio 2019. P. 45 Disponível em: <<https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5245418>>. Acesso em: 15 set. 2025.

requisito essencial da relação de emprego.

[...] as normas constitucionais de proteção ao trabalho não impõem que toda e qualquer relação entre o contratante de um serviço e o seu prestador seja protegida por meio da relação de emprego. [...] Não bastasse isso, ainda que se utilizassem os parâmetros da própria Consolidação das Leis do Trabalho, o transportador autônomo de carga não se configuraria como empregado¹³³.

Adicionalmente, a subordinação jurídica clássica também não estaria presente. O TAC, mesmo agregado, é dono de seu principal meio de produção e assume os riscos inerentes à sua atividade. A relação com o contratante é de coordenação e de definição de metas, mas não de subordinação hierárquica, com ordens diretas sobre o como executar o trabalho.

Para a figura do TAC-independente (§ 2º do art. 4º), a análise é ainda mais direta, pois a lei o caracteriza como aquele que presta serviços "em caráter eventual e sem exclusividade". A eventualidade, por si só, já é um elemento que afasta de plano a configuração do vínculo empregatício, que exige, por força do artigo 3º da CLT, uma prestação de serviços de natureza "não eventual".

De acordo com o art. 3º da CLT, a relação de emprego caracteriza-se pelos seguintes elementos: (i) onerosidade, (ii) não-eventualidade, (iii) pessoalidade e (iv) subordinação. A Lei nº 11.442/2007 prevê duas modalidades distintas de TAC. O TAC-agregado e o TAC-independente. O TAC-agregado, nos termos do art. 4º, §1º, da Lei nº 11.442/2007, dirige o próprio serviço e pode prestá-lo diretamente ou por meio de preposto seu, por expressa determinação legal. Não estão presentes, portanto, na relação com o contratante, os elementos da pessoalidade e da subordinação. O TAC-independente presta serviços em caráter eventual. Portanto, em nenhum dos dois casos haveria relação de emprego nem mesmo à luz dos critérios da CLT¹³⁴.

Com essa análise minuciosa, o STF, pela voz de seu relator, não apenas declarou a constitucionalidade da Lei nº 11.442/2007 em abstrato, mas também sinalizou que a sua estrutura normativa foi desenhada para ser incompatível com os pressupostos fáticos do vínculo de emprego.

A decisão, portanto, não se baseou em uma simples presunção legal, mas demonstrou que a própria engenharia jurídica da lei, ao prever a possibilidade de preposição e o caráter

¹³³ STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Ação Declaratória de Constitucionalidade n. 48/DF**. Relator: Min. Luís Roberto Barroso, 19 maio 2019. P. 19-22 Disponível em: <<https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5245418>>. Acesso em: 15 set. 2025

¹³⁴ ¹³⁴ STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Ação Declaratória de Constitucionalidade n. 48/DF**. Relator: Min. Luís Roberto Barroso, 19 maio 2019. P. 20-21 Disponível em: <<https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5245418>>. Acesso em: 15 set. 2025

eventual do serviço, cria um modelo de negócio que, se seguido em sua essência, afasta naturalmente a incidência do regime celetista.

5.2.1.2 Voto do Relator Ministro Alexandre de Moraes

O voto do Ministro Alexandre de Moraes, proferido na qualidade de voto vogal na Ação Declaratória de Constitucionalidade (ADC) nº 48, configura um complemento essencial à fundamentação desenvolvida pelo Relator, Ministro Luís Roberto Barroso. Embora haja uma convergência na conclusão pela constitucionalidade da Lei nº 11.442/2007, a abordagem do Ministro Moraes se distingue por conferir uma ênfase mais acentuada à proteção constitucional do trabalhador e à necessidade de se estabelecer um critério rigoroso para a distinção entre a legítima opção empresarial e a fraude trabalhista.

O Ministro Moraes inicia sua manifestação estabelecendo a premissa fundamental de que a Constituição Federal, ao garantir a livre iniciativa e a livre concorrência (art. 170), não impõe um modelo organizacional único e obrigatório às empresas. Essa liberdade de conformação, contudo, encontra limites intransponíveis nos demais preceitos constitucionais. Conforme afirmou textualmente:

O texto constitucional não permite ao poder estatal – executivo, legislativo ou judiciário – impor um único e taxativo modelo organizacional para as empresas, sob pena de ferimento aos princípios constitucionais da livre iniciativa e livre concorrência¹³⁵.

Essa premissa inicial estabelece um marco interpretativo que, embora reconheça a autonomia empresarial, subordina-a à dignidade da pessoa humana e ao valor social do trabalho, fundamentos da República Federativa do Brasil (CF, art. 1º, incisos III e IV). O Ministro ressalta que a opção por um determinado modelo organizacional será lícita e legítima somente se não colidir com o ordenamento constitucional.

A ressalva central do voto reside na exigência de que, durante a execução dessa opção, notadamente na hipótese de terceirização, as empresas tomadoras e prestadoras não violem direitos sociais e previdenciários do trabalhador. O Ministro Moraes adverte que a primazia dos valores sociais do trabalho, que tem assento constitucional como um dos fundamentos do Estado Democrático, deve ser preservada.

¹³⁵ STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Ação Declaratória de Constitucionalidade n. 48/DF**. Relator: Min. Luís Roberto Barroso, 19 maio 2019. P. 34 Disponível em: <<https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5245418>>. Acesso em: 15 set. 2025

Obviamente, **essa opção** [de modelo organizacional das empresas] **será lícita e legítima desde que não proibida ou colidente com o ordenamento constitucional; bem como, desde que, durante a execução dessa opção** – na hipótese de terceirização –, **as empresas “tomadoras” e “prestadoras” não violem direitos sociais e previdenciários do trabalhador e a primazia dos valores sociais do trabalho**, que, juntamente com a livre iniciativa, tem assento constitucional como um dos fundamentos do Estado Democrático brasileiro¹³⁶ (grifo nosso).

A controvérsia jurídica, portanto, concentra-se na análise da constitucionalidade da terceirização de atividade-fim no setor de Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) e na validade do art. 5º da Lei nº 11.442/2007, que estabelece a natureza comercial da relação e, conseqüentemente, afasta o vínculo de emprego. A posição do Ministro Moraes reforça que a validade da norma está condicionada à ausência de fraude na contratação do Transportador Autônomo de Cargas (TAC).

A análise é estruturada em torno de duas questões jurídico-constitucionais que se colocam no julgamento, as quais devem ser examinadas "independentemente de ideologias, opiniões pessoais ou interpretações meramente subjetivas". Essa abordagem demonstra foco na dimensão protetiva do Direito do Trabalho, ao mesmo tempo em que reconhece a legitimidade da opção empresarial.

As duas questões centrais que orientam o voto são:

1 - Inexistência de Vedação Constitucional:

(a) Se a Constituição Federal, expressa ou implicitamente, por violação a algum de seus dispositivos, veda a possibilidade de terceirização; ou, adotando a diferenciação entre atividade-meio e atividade-fim, o texto constitucional restringe a possibilidade desta última¹³⁷.

2 - Distinção entre Terceirização Lícita e Fraude:

(b) Se a denominada 'terceirização de atividade-fim' se confunde com a atividade de 'ilícita intermediação de mão de obra', que busca burlar a efetividade dos direitos sociais e previdenciários e afastar a valorização do trabalho¹³⁸.

¹³⁶ STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Ação Declaratória de Constitucionalidade n. 48/DF**. Relator: Min. Luís Roberto Barroso, 19 maio 2019. P. 32-34 Disponível em: <<https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5245418>>. Acesso em: 15 set. 2025

¹³⁷ STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Ação Declaratória de Constitucionalidade n. 48/DF**. Relator: Min. Luís Roberto Barroso, 19 maio 2019. P. 30-33 Disponível em: <<https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5245418>>. Acesso em: 15 set. 2025

¹³⁸ STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Ação Declaratória de Constitucionalidade n. 48/DF**. Relator: Min. Luís Roberto Barroso, 19 maio 2019. P. 30-33 Disponível em: <<https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5245418>>. Acesso em: 15 set. 2025.

A formulação dessas questões revela a preocupação do Ministro em equilibrar a livre iniciativa com o valor social do trabalho. Ao colocar a distinção entre a terceirização lícita e a fraude como o segundo ponto central, o Ministro Alexandre de Moraes sinaliza que a constitucionalidade da Lei nº 11.442/2007 não pode servir como um salvo-conduto para a precarização ou a simulação de relações de emprego.

O Ponto I do voto do Ministro Alexandre de Moraes, intitulado “Inexistência de vedação constitucional expressa ou implícita em relação à possibilidade de terceirização, enquanto legítima opção empresarial de modelo organizacional”, alinha-se à tese central do Relator.

O Ministro Moraes sustenta que a Constituição Federal não veda ou restringe expressa ou implicitamente a possibilidade de terceirização, enquanto possibilidade de modelo organizacional. A ausência de vedação constitucional é interpretada como um reconhecimento da legítima opção empresarial de modelo organizacional, decorrente do princípio da livre iniciativa (art. 170 da CF).

A argumentação do Ministro se baseia na premissa de que a Ordem Econômica constitucional não impõe um modelo único de produção, permitindo que a empresa, no exercício da livre iniciativa, opte pela descentralização produtiva. A terceirização, portanto, é vista como um instrumento de organização que, por si só, não é inconstitucional.

O Ministro é enfático ao afirmar que:

No sistema de produção capitalista, consagrado constitucionalmente, a escolha do modelo organizacional das empresas compete ao empreendedor, não podendo ser imposta pelo Estado. O texto constitucional não permite ao poder estatal – executivo, legislativo ou judiciário – impor um único e taxativo modelo organizacional para as empresas, sob pena de ferimento aos princípios constitucionais da livre iniciativa e livre concorrência¹³⁹.

Dessa forma, a tese central da Parte I é que a Constituição confere ao empreendedor a liberdade de decidir sobre a forma de estruturar seu negócio, desde que essa opção se mantenha dentro dos limites da legalidade e da constitucionalidade. “Entendo, portanto, que inexistente vedação constitucional expressa ou implícita em relação à possibilidade de terceirização,

¹³⁹ STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Ação Declaratória de Constitucionalidade n. 48/DF**. Relator: Min. Luís Roberto Barroso, 19 maio 2019. P. 31-32. Disponível em: <<https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5245418>>. Acesso em: 15 set. 2025

enquanto legítima opção empresarial de modelo organizacional”¹⁴⁰.

A parte II do voto do Ministro Alexandre de Moraes, que trata da "Inexistência de confusão entre os conceitos de 'terceirização de atividade-fim' e de 'ilícita intermediação de mão de obra", é o cerne da sua contribuição para a segurança jurídica da tese.

O Ministro estabelece que a terceirização lícita não se confunde com a intermediação ilícita de mão de obra (conhecida na França como *marchandage*), que é o "mecanismo fraudulento que visa burlar a efetividade dos direitos sociais [...]; desvalorizar o primado do trabalho [...] e ocultar os verdadeiros responsáveis pelas contratações"¹⁴¹.

[...] a ilícita “intermediação de mão de obra” sido, pioneiramente, proibida na França, que tipifica como crime o “empréstimo ilícito de mão de obra” (artigo L8231-1 do Código Trabalhista Francês) – *marchandage* –, cuja caracterização exige a existência e abuso e exploração do trabalhador, com afastamento de seus direitos sociais¹⁴².

A distinção crucial reside na finalidade da contratação e na presença dos elementos fático-jurídicos da relação de emprego. A terceirização lícita ocorre quando uma empresa contrata outra empresa ou um profissional autônomo para realizar uma atividade específica, na qual a prestadora detém expertise e assume os riscos.

Em contraste, a intermediação ilícita é a mera alocação de trabalhadores com o intuito de simular uma relação comercial onde, na realidade, existe uma relação de emprego direta, com o "fraudulento intuito de burlar direitos sociais, abusando e explorando o trabalhador".

Ao aplicar essa distinção, o Ministro conclui que a contratação de um TAC, nos termos da Lei nº 11.442/2007, é um caso claro de terceirização de serviço, e não de intermediação de mão de obra, pois o TAC não é um "empregado disfarçado", mas um trabalhador autônomo que presta um serviço especializado

O Ministro traz que a declaração de constitucionalidade da Lei nº 11.442/2007, que estabelece a natureza comercial da relação (art. 5º), não confere imunidade à análise da

¹⁴⁰ STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Ação Declaratória de Constitucionalidade n. 48/DF**. Relator: Min. Luís Roberto Barroso, 19 maio 2019. P. 30-33 Disponível em: <<https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5245418>>. Acesso em: 15 set. 2025

¹⁴¹ STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Ação Declaratória de Constitucionalidade n. 48/DF**. Relator: Min. Luís Roberto Barroso, 19 maio 2019. P. 32-34 Disponível em: <<https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5245418>>. Acesso em: 15 set. 2025

¹⁴² STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Ação Declaratória de Constitucionalidade n. 48/DF**. Relator: Min. Luís Roberto Barroso, 19 maio 2019. P. 32-34 Disponível em: <<https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5245418>>. Acesso em: 15 set. 2025

realidade fática. Pelo contrário, o Ministro enfatiza que a Justiça mantém o poder-dever de analisar o caso concreto sob a ótica do Princípio da Primazia da Realidade.

O voto esclarece que a presunção de natureza comercial é *juris tantum* e cede diante da comprovação dos elementos fático-jurídicos da relação de emprego, notadamente a subordinação jurídica. A essência do argumento é resumida na frase-chave de seu voto: "O Direito não vive de rótulos, mas sim da análise da real natureza jurídica dos contratos."

Com essa assertiva, o Ministro reafirma o poder-dever do Judiciário de investigar a realidade dos fatos e desconstituir arranjos fraudulentos, garantindo que a validação da lei não sirva de escudo para a ilegalidade.

Ademais, o Ministro Moraes expande o conceito de proteção ao trabalho, assegurando que: "A garantia de proteção ao trabalho não engloba somente o trabalhador subordinado [...], mas também o autônomo e o terceirizado".

Essa visão demonstra que, mesmo em uma relação comercial lícita, a dignidade do trabalhador autônomo deve ser respeitada. Se, sob o manto de um contrato de transporte, ocorrerem abusos, exploração ou violação de direitos, haverá um "desvio ilegal" que deve ser "fiscalizado, combatido e penalizado", reforçando a tese de que a constitucionalidade da lei não se sobrepõe à proteção fundamental do trabalhador.

O voto do Ministro Alexandre de Moraes, embora convergente com o decisum proferido pelo Relator, confere uma perspectiva de ponderação que visa harmonizar a liberdade de conformação empresarial com o mandamento constitucional de proteção ao trabalhador. A relevância de sua contribuição reside na consolidação de dois eixos argumentativos fundamentais: (i) Reafirmação do Princípio da Dignidade da Pessoa Humana: O voto estabelece, *ab initio*, a primazia dos direitos sociais, assegurando que a exegese constitucional não se desvie do valor social do trabalho, um dos pilares axiológicos da República Federativa do Brasil; (ii) Foco na Distinção Lícito/Ilícito: A argumentação concentra-se na delimitação da fronteira entre a terceirização legítima e a fraude à legislação trabalhista, fornecendo um critério hermenêutico robusto para a atuação fiscalizatória e decisória de fraude do Judiciário.

Em síntese, a Suprema Corte, ao declarar a constitucionalidade da Lei nº 11.442/2007 na ADC 48/2019, estabeleceu que a relação jurídica do Transportador Autônomo de Cargas (TAC) possui, *prima facie*, natureza comercial, configurando genuína autonomia quando observados os requisitos legais. Contudo, e este é o elemento de equilíbrio hermenêutico da

decisão, ressaltou-se que tal presunção ostenta caráter *juris tantum*.

Consequentemente, a Lei nº 11.442/2007 não obsta o reconhecimento do vínculo empregatício quando, na análise do *thema decidendum* concreto, for demonstrada a ocorrência de fraude e a presença dos elementos fático-jurídicos da relação de emprego, notadamente a subordinação jurídica, descaracterizando a autonomia presumida pela norma. A jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, portanto, oferece uma resposta matizada: a legislação visa a autonomia, mas o Princípio da Primazia da Realidade deve ser levada em consideração ante a dissimulação de uma relação de emprego.

5.2.1.3 Voto do Ministro Edson Fachin

A análise do voto do Ministro Edson Fachin na Ação Declaratória de Constitucionalidade (ADC) 48/DF, proferido em 2019, constitui um contraponto à tese majoritária, estabelecendo um marco de hermenêutica constitucional protetiva no debate sobre a precarização das relações de trabalho. O cerne de sua manifestação não reside na possibilidade de terceirização da atividade-fim, mas sim na não validade constitucional de uma norma infraconstitucional que impõe uma ficção jurídica com o intuito de blindar uma relação fática contra a incidência de direitos sociais fundamentais.

O Ministro Fachin adota o Princípio da Primazia da Realidade como o vetor hermenêutico supremo para a solução da controvérsia, elevando-o à condição de Grundnorm na interpretação das relações laborais. Diferentemente da premissa da livre iniciativa (art. 170 da CF/88) que orienta o voto majoritário, a premissa de Fachin é a Dignidade da Pessoa Humana (art. 1º, III, CF/88) e o Valor Social do Trabalho (art. 1º, IV, CF/88).

A tese central é que a lei não pode, por meio de uma declaração abstrata e generalizada, desconstituir a natureza fática de um vínculo. O art. 5º, caput, da Lei nº 11.442/2007, ao determinar que as relações de transporte de cargas são "sempre de natureza comercial, não ensejando, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego", é interpretado como uma vedação expressa que impede o magistrado de aplicar o princípio da realidade.

A questão constitucional em debate deve ser solucionada tendo como vetor hermenêutico o princípio da primazia da realidade, ou seja, a compreensão de que todas as partes de uma relação contratual devem agir com boa fé, em direção à confiança recíproca e igualdade substancial [...].

Para Fachin, a norma impugnada cria uma presunção *juris et de jure* de natureza comercial, que se sobrepõe à investigação fática e, conseqüentemente, ao mandamento constitucional de proteção ao trabalhador.

O voto estabelece que a imposição da natureza comercial, por força de lei, configura uma afronta direta ao regime de direitos fundamentais sociais preconizado pelo art. 7º da Constituição Federal. A lei ordinária, ao excluir a priori a possibilidade de vínculo empregatício, viola a força normativa e vinculante da Constituição.

A análise de Fachin se concentra na dimensão protetiva do Direito do Trabalho, argumentando que a lei transforma o trabalhador em mero meio para a produção econômica, em detrimento de sua condição de fim em si mesmo, o que é incompatível com o princípio da Dignidade da Pessoa Humana. A lei, para o ministro, ao invés de regular a atividade, atua como um mecanismo de desproteção que busca a simulação de autonomia onde a subordinação pode ser a realidade.

O voto de Fachin, embora conciso, desqualifica a análise formalista apresentada pela Procuradoria-Geral da República (PGR), que se baseava na ausência dos requisitos de pessoalidade e subordinação, especialmente na figura do TAC-agregado (art. 4º, § 1º da Lei 11.442/2007).

A PGR argumentava que a permissão para a atuação por preposto afastaria a pessoalidade (*intuitu personae*), e que a exclusividade não equivaleria à subordinação. Fachin, ao invocar a Primazia da Realidade, implicitamente refuta a suficiência desses rótulos legais. A mera previsão da figura do preposto ou da exclusividade não pode servir de escudo legal para impedir a investigação da subordinação jurídica, que é o elemento central da relação de emprego. A lei, ao tentar definir o vínculo *ex lege*, usurpa a função do Poder Judiciário de qualificar a relação jurídica com base nos fatos.

A tese de inconstitucionalidade do art. 5º, caput, arrasta consigo a inconstitucionalidade dos dispositivos consequenciais: o art. 5º, parágrafo único (competência da Justiça Comum) e o art. 18 (prescrição de 1 ano).

Para Fachin, esses dispositivos são meras consequências lógicas da imposição da natureza comercial. Se a lei não pode determinar a natureza do vínculo, também não pode determinar a competência jurisdicional e o prazo prescricional, que devem ser definidos pela qualificação jurídica real da relação. Para o Ministro, a manutenção da competência da Justiça

do Trabalho (art. 114, I, CF/88) e do prazo prescricional trabalhista (art. 7º, XXIX, CF/88) é, portanto, um imperativo constitucional que se impõe à lei ordinária.

O Ministro Fachin conclui pela improcedência da ADC 48 e, conseqüentemente, pela declaração de inconstitucionalidade dos artigos 2º, caput; 5º, caput e parágrafo único; e 18, da Lei nº 11.442/2007, sendo seu voto vencido.

5.2.1.4 Voto da Ministra Rosa Weber

A manifestação da Ministra Rosa Weber na Ação Declaratória de Constitucionalidade (ADC) 48/DF, constitui uma adesão enfática e profundamente fundamentada à divergência aberta pelo Ministro Edson Fachin. Seu voto não apenas acompanha a tese da inconstitucionalidade dos dispositivos da Lei nº 11.442/2007, mas a enriquece com uma robusta análise da tensão dialética entre a livre iniciativa e o valor social do trabalho no contexto da organização pós-moderna do trabalho.

A Ministra Rosa Weber inicia sua análise alinhando-se à premissa de Fachin: o cerne da controvérsia não reside na terceirização, mas na fixação apriorística da natureza jurídica da relação pelo texto da norma impugnada. A Lei nº 11.442/2007, em seu art. 5º, caput, ao determinar que as relações são "sempre de natureza comercial, não ensejando, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego", é vista como uma extrapolação da regulação comercial que invade o próprio conteúdo material da relação de emprego.

A Ministra utiliza a expressão "embotoamento do legislador" para descrever a pretensão reducionista da lei, que ignora o "complexo entrelaçamento entre trabalho e poder privado". Para a Ministra, essa pretensão de classificar a priori o vínculo, negando peremptoriamente a possibilidade de subsunção (adequação) dos fatos à norma trabalhista, implica um "verdadeiro menoscabo dos direitos fundamentais do trabalhador previstos no art. 7º da Constituição Federal, com nítida chancela de fraude à legislação trabalhista".

Um dos pontos mais analíticos do voto da Ministra é a desconstrução da premissa de que a livre iniciativa e a livre concorrência (art. 170 da CF/88) são valores absolutos. Citando a doutrina de Luís Roberto Barroso e Ana Paula Barcellos, a Ministra argumenta que a Constituição exige uma necessária equiponderância entre o exercício da liberdade econômica e o valor social do trabalho.

Digo eu, em verdade, os princípios constitucionais da livre iniciativa e da livre

concorrência não são valores em si mesmos. Ao contrário, na complexa realidade cotidiana de sua mutualidade, a necessária equiponderância entre o exercício da liberdade econômica e o valor social do trabalho à luz dos art. 1º, IV e 170, da Constituição Federal como valor máximo do Estado Democrático para o desenvolvimento da ordem econômica e financeira representa chave hermenêutica para a concretização da dignidade do trabalhador.

Essa chave hermenêutica condiciona o exercício legítimo da liberdade econômica ao "enobrecimento da força de trabalho". A lei, ao vedar o reconhecimento do vínculo empregatício, rompe essa equiponderância, utilizando a liberdade econômica como pretexto para a precarização.

A Ministra Rosa Weber traz para a análise a perspectiva do jurista francês Alain Supiot, notadamente sobre a relação entre trabalho e poder privado. Para a Ministra a citação de Supiot ("No contrato civil, a vontade compromete-se; no contrato de trabalho, submete-se. O compromisso manifesta a liberdade, e a submissão nega-a") reforça a ideia de que a subordinação é o elemento catalisador da intervenção protetiva do Direito do Trabalho.

A Ministra utiliza a análise de Supiot sobre as estratégias empresariais de recurso ao trabalho autônomo, distinguindo a "desvalorização" (fraude, artifício para afastar o Direito do Trabalho) da "valorização" (estímulo a trabalhadores altamente qualificados). O voto sugere que a Lei nº 11.442/2007, ao impor a natureza comercial, facilita a estratégia de desvalorização, fomentando a fraude à legislação trabalhista ao suprimir a possibilidade de configuração do vínculo, mesmo que os elementos da subordinação estejam presentes na realidade.

A Ministra enfatiza que a norma impugnada viola o direito fundamental de acesso ao Poder Judiciário (art. 5º, XXXV, CF/88) e a competência da Justiça do Trabalho (art. 114, I, CF/88). Ao predeterminar a natureza comercial, a lei nega ao trabalhador a possibilidade de questionar a real configuração do vínculo jurídico perante o órgão constitucionalmente competente.

A Ministra conclui pela inconstitucionalidade dos artigos 5º, caput e 18 da Lei nº 11.442/2007, por violação aos arts. 1º, IV (Valor Social do Trabalho), 5º, XXXV (Acesso à Justiça), 7º (Direitos Sociais) e 170 (Ordem Econômica) da Constituição Federal. Sua adesão à divergência de Fachin é um voto pela supremacia da Constituição e pela efetividade do Princípio da Primazia da Realidade como instrumento de combate à fraude e à precarização legalmente chancelada.

5.2.2 Recurso Extraordinário nº 958.252 (Tema 725)

O julgamento do Recurso Extraordinário nº 958.252¹⁴³ deu origem ao Tema 725 de Repercussão Geral. Tendo como relator o Ministro Luiz Fux, tratava da validade da Súmula 331 do Tribunal Superior do Trabalho (TST), que proibia a terceirização de atividades-fim das empresas.

O recurso questionava se o TST, por meio de uma súmula, poderia restringir a liberdade de contratação das empresas, vedando a terceirização de suas atividades principais (a "atividade-fim"). A empresa recorrente (Cenibra) argumentava que a Súmula 331, ao criar uma proibição não prevista em lei, violava diretamente princípios constitucionais, notadamente a livre iniciativa (art. 170) e a legalidade ou liberdade de contratar (art. 5º, II).

O voto do Ministro Luiz Fux acolheu essa tese, desenvolvendo uma linha argumentativa que pode ser decomposta em três grandes eixos: a crítica à dicotomia "atividade-fim vs. atividade-meio", a defesa da terceirização como estratégia empresarial moderna e a reafirmação dos limites da atuação do Poder Judiciário.

O relator ataca frontalmente a distinção entre atividade-fim e atividade-meio, classificando-a como "imprecisa, artificial e incompatível com a economia moderna". O voto argumenta que, em um cenário de cadeias produtivas globais e complexas, a tentativa de um juiz de definir o que é "nuclear" e o que é "periférico" em um negócio é uma tarefa subjetiva e anacrônica.

Recorrendo a exemplos de gigantes da economia mundial como Apple, Nike e Dell, o Ministro Fux demonstra que muitas das empresas mais valiosas do mundo concentram-se em design, marketing e gestão da marca, terceirizando a totalidade de sua produção industrial. Sob a ótica da Súmula 331, essas empresas estariam operando de forma ilegal no Brasil. Para o Ministro, essa constatação evidencia a "tamanho impropriedade do critério da 'atividade-fim'". A insistência nessa dicotomia, segundo o voto, seria proibir "a atividade industrial e produtiva do país de acompanhar as tendências do mercado competitivo internacional".

O voto desenvolve uma robusta defesa da terceirização como um mecanismo moderno e eficiente de organização, citando vasta literatura da Teoria da Administração e das Ciências Econômicas (como Ronald Coase e Michael Porter).

¹⁴³ STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. Recurso Extraordinário. **RE: 958.252 MG**, Relator.: LUIZ FUX, Data de Julgamento: 30/08/2018, Tribunal Pleno, Data de Publicação: 13/09/2019.

Fux contrapõe essa visão aos argumentos de que a terceirização levaria, invariavelmente, à precarização. Ele critica estudos apresentados nos autos (como os do DIEESE/CUT) por falhas metodológicas, como o "enviesamento por omissão de variáveis", argumentando que as diferenças salariais entre trabalhadores diretos e terceirizados podem ser explicadas por outros fatores (como nível de qualificação e natureza da atividade), e não pela terceirização em si.

Com base nisso, conclui pela inconstitucionalidade da Súmula 331 do TST no que tange à proibição da terceirização da atividade-fim, por violação aos princípios da livre iniciativa e da liberdade contratual. A decisão culmina na fixação da seguinte tese para o Tema 725: “É lícita a terceirização ou qualquer outra forma de divisão do trabalho entre pessoas jurídicas distintas, independentemente do objeto social das empresas envolvidas, mantida a responsabilidade subsidiária da empresa contratante”.

Esta tese defende a liberação da terceirização para qualquer atividade da empresa, seja ela meio ou fim, condicionando a licitude à contratação entre "pessoas jurídicas distintas", buscando evitar a "pejotização" fraudulenta de indivíduos a fim de manter a proteção ao trabalhador ao preservar a "responsabilidade subsidiária da empresa contratante", garantindo que, em caso de inadimplência da empresa terceirizada, o trabalhador poderá cobrar seus direitos da tomadora do serviço.

Esse julgamento não apenas invalidou a restrição criada pela jurisprudência trabalhista, mas também estabeleceu um novo paradigma constitucional para as relações de trabalho no Brasil, fundamentado na liberdade de organização empresarial, mas temperado pela responsabilidade subsidiária como mecanismo de proteção.

Em síntese, o Tema 725 estabeleceu um novo paradigma ao constitucionalizar a licitude da terceirização de toda e qualquer atividade, com a ressalva da responsabilidade subsidiária. Para a questão central deste estudo, essa decisão é fundamental, pois válida a premissa de que a contratação de um prestador de serviços externo para a atividade principal da empresa, como o transporte, é um arranjo lícito, afastando, em tese, a configuração de vínculo empregatício direto entre a tomadora e o executante, desde que a relação se dê entre pessoas jurídicas distintas ou, por analogia, com um autônomo genuíno.

5.2.3 Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental nº 324

Através da Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) 324¹⁴⁴, o Supremo Tribunal Federal analisou a questão da terceirização de uma forma mais ampla e abstrata do que no Recurso Extraordinário. Enquanto o RE 958.252 (Tema 725) partiu de um caso concreto para declarar a inconstitucionalidade da Súmula 331 do TST, a ADPF 324 atacou o "conjunto de decisões da Justiça do Trabalho" que, com base na referida súmula, restringiam a terceirização. O voto do relator, Ministro Luís Roberto Barroso, consolida e expande os argumentos já apresentados no RE, culminando em uma tese ainda mais abrangente.

A petição inicial não atacou diretamente a Súmula 331, mas sim o "conjunto de decisões" e o "padrão interpretativo" da Justiça do Trabalho que resultavam na proibição da terceirização de atividade-fim. A ABAG argumentou que essa jurisprudência consolidada, ao criar uma restrição não prevista em lei, gerava um "obstáculo quase insuperável à terceirização", violando preceitos fundamentais como a livre iniciativa, a livre concorrência e a legalidade.

O Ministro Barroso, em seu voto, acolhe essa premissa, entendendo que um conjunto de decisões judiciais que aplicam uma interpretação restritiva e geram insegurança jurídica pode, sim, ser objeto de ADPF.

A culminância do julgamento é a fixação de uma tese ainda mais explícita e abrangente do que a do Tema 725. A tese da ADPF 324, que se tornou o paradigma definitivo, estabelece:

É lícita a terceirização de toda e qualquer atividade, meio ou fim, não se configurando relação de emprego entre a contratante e o empregado da contratada. 2. Na terceirização, compete à contratante: i) verificar a idoneidade e a capacidade econômica da terceirizada; e ii) responder subsidiariamente pelo descumprimento das normas trabalhistas, bem como por obrigações previdenciárias, na forma do art. 31 da Lei 8.212/1993.

A expressão "toda e qualquer atividade, meio ou fim" elimina por completo a distinção entre atividade-meio e atividade-fim como critério para definir a legalidade da terceirização.

Ao afirmar que, no modelo de terceirização lícita (contratação de uma empresa prestadora de serviços), não há vínculo de emprego entre o trabalhador da terceirizada e a empresa tomadora. Isso blinda a relação triangular, do ponto de vista formal.

¹⁴⁴ STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental. **ADPF: 324 DF**, Relator.: ROBERTO BARROSO, Data de Julgamento: 30/08/2018, Tribunal Pleno, Data de Publicação: 06/09/2019.

A decisão impõe à empresa tomadora (contratante) um dever de diligência (culpa *in eligendo* e *in vigilando*), que consiste em "verificar a idoneidade e a capacidade econômica" da empresa que contrata. Mais importante, ela constitucionaliza a responsabilidade subsidiária. Isso significa que, se a empresa terceirizada não pagar os direitos de seus empregados, a empresa tomadora será chamada a arcar com essa dívida.

A tese da ADPF 324, ao consolidar a licitude da terceirização de 'toda e qualquer atividade, meio ou fim', e ao afirmar a ausência de vínculo empregatício entre a contratante e o empregado da terceirizada, solidifica o arcabouço jurídico que sustenta a autonomia do TAC. Ela reforça a ideia de que a contratação de um transportador autônomo, nos moldes da Lei nº 11.442/2007, é uma opção legítima de organização empresarial, afastando a presunção de vínculo empregatício direto, desde que respeitados os deveres de diligência e a responsabilidade subsidiária.

5.2.4 Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 5322 e reconhecimento do TAC-auxiliar

Como corolário lógico da tese da autonomia do TAC, o STF também validou a possibilidade de colaboração entre autônomos, no julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 5322¹⁴⁵.

A ação, proposta pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT), argumentava que a criação da figura do TAC-Auxiliar seria inconstitucional. A tese central da requerente era que a permissão para que um TAC ("principal") cedesse seu veículo a outro motorista autônomo ("auxiliar") em um "regime de colaboração" nada mais era do que um artifício para mascarar uma verdadeira relação de emprego.

Segundo essa visão, o TAC-Auxiliar, ao trabalhar de forma contínua para o TAC principal, estaria, na prática, submetido a este, configurando-se todos os elementos da relação de emprego (pessoalidade, não eventualidade, onerosidade e subordinação). A lei, ao afastar expressamente o vínculo empregatício (§ 5º), estaria criando uma "pejotização" legalizada, violando o valor social do trabalho e a proteção constitucional ao emprego (art. 1º, IV, e art. 7º

¹⁴⁵ STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. Ação Direta de Inconstitucionalidade. **ADI: 5322 DF**, Relator.: Min. Alexandre de Moraes, Data de Julgamento: 14/10/2024, Tribunal Pleno, Data de Publicação: Processo eletrônico DJe-s/n DIVULG 28-10-2024 PUBLIC 29-10-2024.

da CF).

O Supremo Tribunal Federal, por maioria, julgou improcedente a ação neste ponto específico, declarando a plena constitucionalidade da figura do TAC-Auxiliar. A decisão da Corte representa um marco conceitual, pois legitima a existência de arranjos de trabalho colaborativo entre profissionais autônomos, mesmo que dentro de uma mesma operação econômica, sem que isso configure, necessariamente, um vínculo de emprego.

A corte entendeu que a norma se insere no âmbito da liberdade constitucional de exercício de trabalho, ofício ou profissão. Sendo assim, os profissionais autônomos possuem uma margem de liberdade para organizar sua própria atividade, o que inclui a possibilidade de firmar contratos de parceria ou colaboração com outros profissionais.

Além disso, o STF validou a premissa da lei 11.442/2007 de que a relação entre o TAC principal e o TAC-Auxiliar é de natureza civil, e não trabalhista. O parágrafo 5º do artigo 4º, que afirma que a relação "não caracterizarão vínculo de emprego", foi considerado uma opção legislativa válida.

A decisão na ADI 5322, embora tratando de uma figura "secundária" (o auxiliar), teve um impacto profundo e direto na discussão principal sobre a autonomia do TAC,

Em suma, a ADI 5322 solidifica a interpretação de que a autonomia no transporte de cargas não é uma ficção, mas uma categoria jurídica válida e protegida pela Constituição, aplicável não apenas na relação do TAC com seus contratantes, mas também nas relações de colaboração que ele estabelece com seus pares.

A decisão na ADI 5322 é um marco, pois, ao validar a figura do TAC-Auxiliar e a natureza civil da relação entre o TAC principal e seu auxiliar, reforça a tese de que a autonomia no transporte de cargas é uma categoria jurídica válida e protegida. Ela demonstra que arranjos colaborativos entre autônomos, sob a égide da Lei nº 11.442/2007, não configuram vínculo empregatício, consolidando a ideia de que a lei permite a organização da atividade sem subordinação.

5.2.5 Reclamação nº 70.314/2024

A evolução da controvérsia jurídica em torno da Lei nº 11.442/2007 atingiu seu ápice

com o julgamento do Agravo Regimental na Reclamação (Rcl) 70.314/SP¹⁴⁶ pela Primeira Turma do Supremo Tribunal Federal. Essa decisão transcendeu a análise de mérito sobre a existência ou não do vínculo empregatício, instalando-se em um campo anterior e determinante: a definição da competência jurisdicional para processar e julgar as demandas envolvendo o Transportador Autônomo de Cargas (TAC).

A lide originou-se em uma reclamação trabalhista ajuizada perante a 2ª Vara do Trabalho de Guarulhos/SP, na qual um motorista pleiteava o reconhecimento de vínculo empregatício com uma empresa de transportes. O juízo de primeira instância, em linha com a tradição da Justiça Laboral, procedeu à análise fático-probatória.

Constatando a ausência de um contrato formal de transporte autônomo e a presença dos elementos caracterizadores da relação de emprego (art. 3º da CLT), notadamente a subordinação jurídica, manifestada pelo uso de aplicativo, pagamento por diária e não por frete, e inserção do trabalhador na dinâmica empresarial, o magistrado julgou procedente o pedido para declarar o vínculo.

Inconformada, a empresa transportadora valeu-se do instituto da Reclamação Constitucional (art. 102, I, 'I', da CF/88), acionando diretamente o STF. A tese da reclamante era de que a decisão da Justiça do Trabalho, ao reconhecer o vínculo, teria usurpado a competência da Suprema Corte e desrespeitado a autoridade da tese firmada na Ação Declaratória de Constitucionalidade (ADC) 48.

O julgamento na Primeira Turma do STF revelou uma profunda cisão doutrinária, materializada em dois votos antagônicos que encapsulam a tensão central do tema.

Prevaleceu, por maioria, o entendimento divergente inaugurado pelo Ministro Alexandre de Moraes (Redator para o Acórdão).

Foi declarado, então, que a Justiça do Trabalho seria, a princípio, incompetente para julgar a causa. Compete à Justiça Comum ser o "juiz primeiro" do litígio, cabendo a ela analisar se a relação contratual se enquadra na Lei nº 11.442/2007.

Apenas na hipótese de a Justiça Comum concluir pelo desvirtuamento completo do contrato civil é que a competência poderia ser, em um segundo momento, remetida à Justiça do

¹⁴⁶ STF. Supremos Tribunal Federal. Reclamação. **Rcl: 70314 SP**, Relator.: Min. FLÁVIO DINO, Data de Julgamento: 09/12/2024, Primeira Turma, Data de Publicação: PROCESSO ELETRÔNICO DJE-s/n DIVULG 13-12-2024 PUBLIC 16-12-2024.

Trabalho.

Essa tese, em essência, determina que a Justiça Comum deve primeiro "chancelar" a inexistência de uma relação comercial válida para que a Justiça do Trabalho possa, então, exercer sua competência constitucional. A decisão da Primeira Turma, ao final, cassou o ato da Justiça do Trabalho e determinou a remessa dos autos à Justiça Comum.

O voto do relator original, Ministro Flávio Dino, vencido juntamente com o Ministro Cristiano Zanin, defendeu a manutenção da competência da Justiça do Trabalho com base na competência material atribuída pelo art. 114, I, da CF/88, à Justiça do Trabalho. Diante disso, a alegação de que um contrato civil mascara uma relação de emprego é a matéria por excelência desta competência.

A decisão na ADC 48, segundo esta corrente, declarou a constitucionalidade da lei, mas não imunizou as relações dela decorrentes de uma análise fática concreta, nem impediu o Judiciário de constatar abusos e desvirtuamentos. A apuração de tais fraudes, por sua natureza, deve ser processada e julgada pela Justiça do Trabalho.

A decisão na Rcl 70.314/SP transcende o caso individual e estabelece um precedente com potencial para reconfigurar drasticamente o acesso à justiça e a dinâmica processual das lides sobre o tema.

A tese vencedora retira do juiz natural da causa trabalhista a prerrogativa de analisar, em primeiro plano, a existência dos elementos fáticos da relação de emprego, condicionando sua atuação a uma decisão prévia de outro ramo do Judiciário. Como consequência, impõe-se ao trabalhador um itinerário processual mais longo, oneroso e complexo. Ele deverá, primeiro, litigar na Justiça Comum para descaracterizar a natureza comercial do contrato, para somente depois, se vitorioso, iniciar a discussão sobre seus direitos trabalhistas na justiça especializada.

A decisão solidifica uma interpretação que não apenas valida a autonomia prevista na Lei do TAC, mas também blinda as relações sob seu manto de uma análise inicial pela justiça especializada.

A decisão na Rcl 70.314/2024 é de extrema relevância para a questão central, pois reconfigura o caminho processual para o reconhecimento de vínculo empregatício do TAC. Ao determinar que a Justiça Comum deve, primeiramente, analisar a validade do contrato comercial, o STF solidifica a presunção de autonomia da Lei nº 11.442/2007. Isso significa que a possibilidade de reconhecimento de vínculo empregatício, embora não afastada, torna-se mais

complexa, exigindo um litígio prévio na Justiça Comum para descaracterizar a autonomia formal antes que a Justiça do Trabalho possa analisar a subordinação fática.

5.2.6 Recurso de Revista nº 0012236-39.2022.5.15.0076

A decisão da 4ª Turma do Tribunal Superior do Trabalho, proferida no Recurso de Revista nº 0012236-39.2022.5.15.0076¹⁴⁷, demonstra um cenário onde a doutrina do STF sobre a competência da Justiça Comum já é o ponto de partida nas instâncias ordinárias, e o TST atua como um guardião dessa nova estabilidade, barrando recursos que busquem reacender um debate considerado encerrado.

Diferentemente dos casos que evidenciavam o conflito entre a Justiça do Trabalho e o STF, a dinâmica processual neste recurso é inversa de modo que tanto o juízo de primeiro grau quanto o Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região (TRT-15) declararam, de plano, a incompetência da Justiça do Trabalho.

A fundamentação foi a aplicação direta da tese firmada na ADC 48, entendendo que, diante da apresentação de um contrato de transporte pela empresa, a análise de sua validade e de eventual fraude competiria, em primeiro lugar, à Justiça Comum.

O reclamante, inconformado com a decisão, recorreu ao TST, buscando reverter a declaração de incompetência. A 4ª Turma, sob a relatoria da Ministra Maria Cristina Irigoyen Peduzzi, não conheceu do Recurso de Revista.

Ao negar a transcendência, o TST sinaliza que a discussão sobre a competência da Justiça Comum para casos de TAC, mesmo com alegação de fraude, não é mais vista como uma questão jurídica relevante ou inédita que justifique a intervenção do TST. O tema foi pacificado.

O RR 0012236-39.2022.5.15.0076 demonstra a pacificação do entendimento sobre a competência. Ao negar a transcendência do recurso, o TST sinaliza que a discussão sobre a competência da Justiça Comum em casos de TAC, mesmo com alegação de fraude, não é mais uma questão aberta. Isso solidifica a resposta à questão central no sentido de que a autonomia é a regra, e o reconhecimento de vínculo empregatício para o TAC só ocorrerá em situações

¹⁴⁷ TST. TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO. Recurso de Revista. **RR: 00102733520235030095**, Relator.: Jose Pedro De Camargo Rodrigues De Souza, Data de Julgamento: 02/04/2025, 8ª Turma, Data de Publicação: 08/04/2025.

excepcionais de fraude flagrante, após o devido trâmite na Justiça Comum para descaracterização do contrato comercial.

5.3 O risco da desvirtuação contratual, segundo a jurisprudência

A Lei nº 11.442/2007 estabelece a natureza comercial da relação jurídica envolvendo o Transportador Autônomo de Cargas (TAC). Contudo, a simples existência dessa previsão legal não é suficiente para blindar a relação contra o reconhecimento de um vínculo empregatício, tendo em vista que, não basta a autonomia do transportador; há que se verificar se o trabalhador preencheu, cumulativamente, os requisitos legais.

De modo geral, a distinção entre a verdadeira autonomia contratual e uma subordinação disfarçada pode ser sutil. No contexto do Transportador Autônomo de Cargas (TAC), contudo, parte-se da presunção de autonomia, sendo esta a regra. Tal presunção somente é afastada quando, à luz dos fatos, restar evidenciada a existência de fraude, nos termos estabelecidos pela ADC nº 48. Nessa hipótese, a relação comercial é desconstituída, dando lugar ao reconhecimento de vínculo empregatício, com a consequente aplicação das normas trabalhistas.

A contratação válida do TAC, portanto, pressupõe uma dupla conformidade. Primeiramente, a conformidade formal, que exige a observância rigorosa dos requisitos legais estabelecidos pela Lei nº 11.442/2007 e pelas normas da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), como a Resolução nº 5.982/2022. O cumprimento desses requisitos, como a inscrição no RNTRC, não é um mero detalhe técnico; funciona como uma salvaguarda jurídica que reforça a noção de que o TAC atua por sua conta em risco, sendo o responsável pela regularidade da operação.

Em segundo lugar, e de forma crucial, a conformidade material. Para mitigar os riscos jurídicos, as empresas contratantes devem adotar uma postura proativa que vai além do cumprimento dos requisitos formais. A verdadeira segurança jurídica reside na implementação de boas práticas operacionais e contratuais que genuinamente respeitem a autonomia do TAC.

As principais medidas preventivas incluem a formalização contratual adequada, garantida pela elaboração de contratos escritos que reafirmem a autonomia, delimitem obrigações de forma objetiva e prevejam a possibilidade de o TAC ser substituído por prepostos; o respeito à liberdade do TAC, evitando práticas que configurem exclusividade de fato, controle de jornada ou imposição inflexível de rotas, preservando a liberdade de

organização do transportador.

Ainda, manter registros detalhados de pagamentos e, crucialmente, da emissão de documentos fiscais (CT-e e MDF-e) pelo próprio TAC, materializa sua independência operacional e fiscal; e promover auditorias internas e capacitar gestores para que compreendam os limites da relação comercial, evitando comandos que possam ser interpretados como subordinação.

A ausência de uma cultura de conformidade e o desrespeito à autonomia operacional do TAC criam um ambiente de alta vulnerabilidade jurídica para as empresas.

Além disso, como elencado pelos Ministros Roberto Barroso e Alexandre de Moraes, o desvirtuamento da relação comercial do TAC com o embarcador/dono da carga/ETC e/ou do TAC-auxiliar e o TAC titular pode ser dar em casos de fraude e malversação, que, embora preserve os princípios da livre iniciativa e concorrência, ofendem direito de terceiro.

A desvirtuação contratual se manifesta de forma clara quando o TAC, embora formalmente contratado como autônomo, dirige um veículo que pertence ao tomador do serviço (empregador ou ETC). Essa situação anula o requisito essencial da assunção dos riscos do negócio pelo transportador, pois o principal meio de produção não lhe pertence. A jurisprudência da ADC 48/DF é enfática ao diferenciar o TAC, que é o "dono do seu negócio", do motorista-empregado, que dirige o veículo do empregador, sendo este último, em regra, detentor de vínculo trabalhista.

Outro exemplo é quando um TAC-agregado utiliza um veículo que, na realidade, pertence a um terceiro ou ao próprio empregador, e não ao transportador autônomo. Tal simulação visa apenas cumprir formalmente a exigência legal de "agregação", mas desvincula o risco da atividade do próprio TAC, revelando uma tentativa de mascarar uma relação de subordinação fática e de ilícita intermediação de mão de obra (marchandage), o que deve ser combatido pelo Judiciário.

Ainda no regime jurídico do TAC-agregado, a proibição ou a impossibilidade fática de o TAC utilizar um preposto para a realização da atividade contratada configura um forte indício de desvirtuação contratual. Essa restrição imposta pelo tomador do serviço demonstra um controle sobre a pessoa do prestador, e não apenas sobre o resultado do serviço, introduzindo a subordinação jurídica que a Lei nº 11.442/2007 buscou afastar.

A contratação de um TAC por meio de um CNPJ cuja razão social é diferente de TRC

(Transporte Rodoviário de Cargas) sugere uma simulação empresarial que visa desviar a finalidade da contratação. A ausência de conformidade entre a atividade econômica registrada e o serviço prestado é um elemento que, na análise do caso concreto, permite ao Judiciário desconsiderar o rótulo comercial e aplicar o Princípio da Primazia da Realidade, reconhecendo a fraude e a ilicitude da intermediação de mão de obra.

Também, o registro do veículo na categoria "aluguel" (placa vermelha) é uma exigência regulatória para o exercício profissional do transporte remunerado de cargas, sendo um dos requisitos formais para a atuação lícita do TAC. A ausência desse registro, embora não seja o único fator, contribui para a descaracterização da autonomia, pois indica o não cumprimento integral dos requisitos legais previstos para a configuração da relação comercial. O STF estabeleceu que a natureza comercial do ajuste só se configura "uma vez preenchidos os requisitos dispostos na Lei nº 11.442/2007".

Por fim, o transportador que presta o serviço de TRC sem possuir o RNTRC não cumpre uma condição básica para a configuração da relação comercial prevista na Lei nº 11.442/2007. A ausência desse registro formal, somada a outros indícios de não conformidade com as normas e com a autonomia presumida da legislação, permite ao Judiciário afastar a presunção de autonomia, pois a própria lei estabelece o RNTRC como um dos elementos de distinção entre o transportador autônomo e o motorista-empregado.

6 MODELOS INTERNACIONAIS DE REGULAÇÃO E PERSPECTIVAS PARA O BRASIL

A complexidade inerente à relação jurídica do Transportador Autônomo de Cargas (TAC) no Brasil, particularmente sob a égide da Lei nº 11.442/2007, impõe a necessidade de uma análise aprofundada que transcenda as fronteiras nacionais.

O arcabouço legal e a jurisprudência do Supremo Tribunal Federal estabeleceram uma sólida presunção de autonomia para o TAC, delineando um cenário onde o reconhecimento de vínculo empregatício é formalmente dificultado e a competência para a análise da validade do contrato é, em muitos casos, deslocada para a Justiça Comum.

Contudo, a realidade fática da atividade e a ausência de mecanismos de proteção intermediários no ordenamento jurídico brasileiro levantam questionamentos cruciais sobre a efetividade dessa autonomia formal.

Esta seção dedica-se a examinar modelos regulatórios internacionais, buscando identificar abordagens e soluções que possam informar e aprimorar a compreensão da tensão entre essa autonomia legalmente estabelecida e as condições concretas de trabalho, especialmente no que tange à distinção entre autonomia genuína e a potencial configuração de 'falsa autonomia' ou vínculo empregatício em determinadas condições.

A metodologia do direito comparado revela-se, neste contexto, uma ferramenta indispensável para a compreensão da estruturação e do funcionamento de mercados regulados, como o do transporte rodoviário de cargas.

No âmbito do Direito Empresarial e Trabalhista, a confrontação entre diferentes ordenamentos jurídicos permite não apenas a identificação de boas práticas e a avaliação da eficácia de políticas públicas, mas também o desenvolvimento de propostas de aprimoramento regulatório em setores de elevada relevância econômica e social, sem, contudo, contradizer as conclusões jurídicas já alcançadas sobre o modelo brasileiro, mas sim aprofundando a análise de suas implicações práticas e comparativas.

A natureza estratégica do transporte rodoviário de cargas para a logística nacional e o abastecimento da cadeia produtiva torna-o particularmente sensível às escolhas regulatórias estatais. Nesse cenário, o tratamento jurídico conferido aos Transportadores Autônomos de Cargas (TACs), enquanto agentes econômicos inseridos no mercado de transportes, demanda uma análise que se beneficie de experiências internacionais consolidadas.

A escolha das jurisdições para esta análise comparativa não é arbitrária, recaindo sobre modelos regulatórios dos Estados Unidos da América, da União Europeia e da América Latina, os quais, apesar de suas distinções em desenvolvimento econômico e institucional, oferecem soluções normativas de particular interesse para o contexto brasileiro.

Os Estados Unidos, com um modelo fortemente ancorado na livre iniciativa e na concorrência, exemplificam um arcabouço que, embora promova a flexibilidade contratual, também incorpora rigorosa regulação técnica e de segurança, notadamente por meio da Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA). A análise deste modelo permitirá compreender as tensões entre a autonomia do trabalhador e a necessidade de proteção social, como evidenciado pelo debate em torno da Lei AB5 na Califórnia.

A União Europeia, por sua vez, destaca-se pela busca de uma “terceira via” na regulação das relações de trabalho, especialmente no contexto da economia de plataforma, com requisitos uniformes de acesso à profissão de transportador rodoviário e a imposição de limites legais claros sobre jornada de trabalho e condições de segurança.

Já a América Latina proporciona uma visão mais próxima da realidade brasileira, tanto em termos de estrutura de frota quanto de desafios institucionais, como a informalidade, a baixa capacidade de investimento dos autônomos e os entraves para uma fiscalização estatal eficaz.

Essa abordagem comparada justifica-se pela necessidade de compreender como distintos arranjos institucionais buscam equilibrar as tensões intrínsecas ao setor: competitividade versus segurança, flexibilidade contratual versus proteção social, e redução de custos versus manutenção de condições dignas de trabalho. Tais elementos são cruciais para subsidiar uma análise crítica da regulamentação brasileira.

6.1 Modelos de regulação na América Latina

A regulação do transporte rodoviário de cargas na América Latina apresenta um cenário complexo e multifacetado, marcado por desafios estruturais, operacionais e jurídicos que impactam diretamente a eficiência econômica, a segurança jurídica e a competitividade do setor.

A análise comparativa dos modelos adotados na região permite não apenas a identificação de boas práticas e tendências regulatórias, mas também o reconhecimento de fragilidades que afetam a livre concorrência, a liberdade econômica e a redução das

desigualdades regionais, princípios constitucionais expressos, por exemplo, no artigo 170 da Constituição Federal brasileira.

6.1.1 O cenário infraestrutural e econômico do transporte rodoviário na região

O transporte rodoviário de cargas desempenha um papel preponderante na matriz logística da América Latina, sendo o modal dominante para a movimentação de mercadorias. No México, por exemplo, o segmento rodoviário representou, em 2016, 83,2% do total de toneladas transportadas internamente, equivalente a aproximadamente 536 milhões de toneladas, o que demonstra a centralidade do modal para a economia mexicana¹⁴⁸.

Contudo, essa elevada participação não se traduz, necessariamente, em um ambiente regulatório sólido que garanta a segurança jurídica e a proteção social dos agentes envolvidos, especialmente o Transportador Autônomo de Cargas (TAC).

Um dos principais entraves que moldam a realidade do TAC na região é a deficiência infraestrutural. A América Latina conta com aproximadamente 3,6 milhões de quilômetros de rodovias, das quais apenas 13% estão pavimentadas, percentual significativamente inferior à média de 50% observada nos países membros da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE)¹⁴⁹. Essa carência estrutural não apenas eleva os custos logísticos e os índices de acidentes rodoviários, mas também limita a competitividade do setor como um todo.

Para o TAC, essa realidade impõe um fardo desproporcional: eles frequentemente arcam com os custos de manutenção e segurança em condições adversas, o que compromete severamente sua autonomia econômica e, por vezes, sua própria subsistência. A necessidade de operar em estradas precárias exige investimentos constantes em veículos e manutenção, drenando recursos que poderiam ser direcionados para a melhoria das condições de trabalho ou para a capitalização do negócio.

Adicionalmente, a ineficiência logística é agravada pela elevada taxa de retorno de veículos vazios, que na América Latina pode alcançar até 40%, índice superior ao observado na América do Norte, que varia entre 20% a 25%. Essa situação amplia os custos operacionais

¹⁴⁸ IMT. INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE. **Manual estadístico del sector transporte 2017**. Sanfandila, Querétaro: IMT, 2017. Disponível em: <<https://imt.mx/archivos/Publicaciones/Manual/mn2017.pdf>>. Acesso em: 21 out. 2025.

¹⁴⁹ <https://www.mdpi.com/2076-3417/15/17/9273#:~:text=Road%20infrastructure%20is%20a%20cornerstone,the%20OECD%20average%20%5B4%5D>.

e as externalidades negativas do setor, impactando diretamente a viabilidade econômica do TAC e a sustentabilidade de sua atividade. A ociosidade dos veículos e a perda de receita decorrente dos retornos vazios pressionam o valor dos fretes, forçando o TAC a aceitar condições menos favoráveis para garantir o sustento, o que pode gerar uma dependência econômica que, embora não configure subordinação jurídica formal, mitiga a autonomia de fato e levanta questionamentos sobre a real natureza da relação jurídica.

Do ponto de vista socioambiental, no Brasil, de acordo com dados apresentados pelo, o setor de transportes é responsável por 33% do consumo final de energia¹⁵⁰, e sua demanda está ligada a aspectos ambientais, socioeconômicos e tecnológicos. O transporte de cargas representa aproximadamente 40% desta demanda energética e se baseia principalmente no uso do modo rodoviário.

Esses indicadores revelam a urgência de políticas públicas voltadas para a renovação de frota, o estímulo ao uso de tecnologias mais limpas e a adoção de práticas sustentáveis. No entanto, esses aspectos, quando negligenciados, recaem sobre o TAC, que muitas vezes não possui capital para investir em veículos mais modernos e menos poluentes.

A obsolescência da frota não só contribui para a poluição e para a ineficiência, mas também expõe o TAC a maiores riscos de acidentes e a custos de manutenção mais elevados, reforçando o ciclo de vulnerabilidade econômica e a dificuldade em exercer sua autonomia plena. A falta de apoio governamental ou de linhas de crédito acessíveis para a modernização da frota agrava essa situação, perpetuando a dependência de veículos antigos e menos eficientes.

O cenário infraestrutural e econômico do transporte rodoviário na América Latina cria um ambiente de alta vulnerabilidade para o TAC. A deficiência das rodovias, a ineficiência logística e a falta de acesso a capital para modernização não apenas aumentam os custos e riscos operacionais, mas também exercem uma pressão significativa sobre a autonomia econômica do transportador.

Essa pressão pode levar a uma situação de dependência que, embora não se enquadre nos moldes tradicionais da subordinação empregatícia, exige uma análise aprofundada sobre a proteção social e jurídica desses profissionais, um tema central para a discussão da relação

¹⁵⁰ IEA; EPE. Transporte Rodoviário de Cargas Brasil | 2021 Benchmarking Internacional. [S. l.]: IEA; EPE, 2021. Disponível em: <[https://www.epe.gov.br/sites-pt/publicacoes-dados-abertos/publicacoes/PublicacoesArquivos/publicacao-626/IEA-EPE_Brazilian_Road_Freight_Transport_Benchmarking-2021.09.09%20\[PT\].pdf](https://www.epe.gov.br/sites-pt/publicacoes-dados-abertos/publicacoes/PublicacoesArquivos/publicacao-626/IEA-EPE_Brazilian_Road_Freight_Transport_Benchmarking-2021.09.09%20[PT].pdf)>. Acesso em: 19 out. 2025.

jurídica do TAC à luz da Lei nº 11.442/2007 no Brasil.

6.1.2 A informalidade e a precarização das relações de trabalho

Um dos maiores e mais persistentes desafios regulatórios na América Latina, com profundas implicações para a figura do Transportador Autônomo de Cargas (TAC), é a elevada e estrutural informalidade no setor de transporte rodoviário.

A informalidade é uma característica presente nas economias da América Latina e do Caribe¹⁵¹. Essa informalidade não é meramente uma questão de ausência de registro; ela representa um complexo fenômeno que permeia as relações de trabalho e empresariais, gerando uma série de consequências negativas.

De acordo com a OECD¹⁵², a informalidade provoca distorções concorrenciais, uma vez que operadores formais, que arcam com impostos e encargos sociais, competem em desvantagem com aqueles que operam à margem da lei.

Além disso, compromete a segurança jurídica das transações e reduz drasticamente a arrecadação estatal, dificultando o investimento público em infraestrutura, fiscalização e em programas sociais que poderiam beneficiar o próprio setor. A ausência de dados precisos sobre a frota e os operadores informais também impede a formulação de políticas públicas eficazes e o planejamento estratégico do setor.

Para o TAC, a informalidade significa uma exposição direta a condições de trabalho precárias, caracterizadas pela ausência de direitos básicos. Motoristas informais frequentemente não possuem acesso a seguro de vida ou de acidentes e não contribuem para a previdência social (ficando desamparados em caso de doença, acidente ou aposentadoria). Essa vulnerabilidade é agravada pela ausência de contratos formais, que os deixa à mercê da vontade dos contratantes e sem garantias mínimas.

A linha tênue entre a autonomia formal e a dependência econômica se torna ainda mais

¹⁵¹ OECD. ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT. **Latin American and Caribbean Competition Forum** - Session I: Informal Economy in Latin America and the Caribbean: Implications for Competition Policy - Background Note. Paris: OECD, 2019. Disponível em: <[https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/LACF\(2018\)4/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/LACF(2018)4/en/pdf)>. Acesso em: 21 out. 2025.

¹⁵² OECD. ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT. **Latin American and Caribbean Competition Forum** - Session I: Informal Economy in Latin America and the Caribbean: Implications for Competition Policy - Background Note. Paris: OECD, 2019. Disponível em: <[https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/LACF\(2018\)4/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/LACF(2018)4/en/pdf)>. Acesso em: 21 out. 2025.

difusa nesse contexto, levantando questionamentos sobre a real natureza da relação jurídica. Em muitos casos, o que se apresenta como autonomia é, na verdade, uma 'falsa autonomia', onde o TAC, embora não formalmente empregado, está submetido a um controle e dependência econômica tão intensos que descaracterizam a liberdade inerente ao trabalho autônomo genuíno.

É precisamente essa situação fática que, ao ser levada aos tribunais, gera a tensão com o arcabouço legal analisado na seção anterior, pois, apesar da presunção de autonomia, a primazia da realidade ainda é invocada para tentar caracterizar a fraude e, conseqüentemente, o vínculo de emprego.

A precarização das relações contratuais, muitas vezes impulsionada pela informalidade, manifesta-se quando a remuneração é instável e insuficiente, causada pela ausência de contratos formais e a competição desleal com o setor informal pressionam os valores dos fretes para baixo, resultando em remunerações instáveis e, frequentemente, insuficientes para cobrir os custos operacionais e garantir uma subsistência digna ao TAC e sua família; quando há realização de jornadas exaustivas, o que aumenta o risco de acidentes e compromete sua saúde física e mental; ausência de proteção social; e uma dependência econômica e subordinação velada.

Diante desse cenário, a informalidade e a precarização não são apenas problemas econômicos, mas também sociais e jurídicos, que desafiam a efetividade das legislações que buscam regular o transporte autônomo.

A experiência latino-americana, com suas fragilidades regulatórias e de *enforcement*, serve como um alerta para a necessidade de políticas públicas que promovam a formalização, garantam a proteção social e estabeleçam critérios claros para distinguir a autonomia genuína da falsa autonomia, assegurando que o TAC possa exercer sua atividade com dignidade e segurança jurídica.

6.1.3 Modelos nacionais de regulação e a figura do TAC

6.1.3.1 Argentina: formalização e desafios de *enforcement*

Na Argentina, a tentativa de organizar e formalizar o setor de transporte rodoviário de cargas remonta à instituição do Registro Único de Transporte Automotor (RUTA) em 1997. Este cadastro nacional obrigatório foi concebido para incluir todas as empresas e

transportadores autônomos de cargas remuneradas, visando a promover a transparência, a segurança jurídica e a coleta de dados para a formulação de políticas públicas. O RUTA estabelece requisitos para o registro, como a comprovação de capacidade técnica e financeira, e busca diferenciar o transportador autônomo do empregado, reforçando a natureza comercial da relação.

Contudo, apesar de representar um avanço regulatório na formalização, a Argentina ainda enfrenta sérias dificuldades de enforcement (aplicação efetiva da lei). A persistência de uma significativa evasão fiscal, a falta de controle sobre a renovação da frota e as condições precárias de segurança viária são desafios que minam a eficácia do RUTA e a estabilidade do setor.

A evasão fiscal, muitas vezes impulsionada pela complexidade tributária e pela busca por competitividade em um mercado informal, impede a arrecadação necessária para investimentos e distorce a concorrência. A ausência de controle sobre a renovação da frota, por sua vez, contribui para o envelhecimento dos veículos, aumentando os custos de manutenção, o consumo de combustível, as emissões poluentes e, crucialmente, os riscos de acidentes, impactando diretamente a segurança do TAC e de terceiros.

De acordo com a ADEFA, até 2007, a malha rodoviária argentina, composta por cerca de 280 mil quilômetros, dos quais apenas 72 mil quilômetros são pavimentados, agrava a situação dos TACs¹⁵³. Operar em infraestrutura deficiente não só eleva os custos operacionais e o tempo de viagem, mas também impacta diretamente a rentabilidade e a segurança do transportador, de acordo com a FADEEAC¹⁵⁴.

Essa realidade infraestrutural, combinada com os desafios de enforcement, cria um ambiente onde a autonomia do TAC, embora formalmente reconhecida, é constantemente testada. A pressão por fretes baixos e a necessidade de aceitar condições desfavoráveis para garantir o trabalho podem levar a uma dependência econômica que, na prática, se assemelha à subordinação, mesmo sem os elementos clássicos do vínculo empregatício.

¹⁵³ ADEFA. Complementary Data. Buenos Aires: ADEFA, 2007. Disponível em: <https://web.archive.org/web/20110531161311/http://www.adefa.com.ar/anuario_2007/fscommand/complementary_data.pdf>. Acesso em: 19 out. 2025.

¹⁵⁴ FADEEAC. Los costos del transporte cerraron 2023 con un aumento récord de 248%. [S. l.]: FADEEAC, 3 jan. 2024. Disponível em: <<https://www.fadeeac.org.ar/2024/01/03/los-costos-del-transporte-cerraron-2023-con-un-aumento-record-de-248/>>. Acesso em: 21 out. 2025.

6.1.3.2 Chile: liberalismo e proteção social incipiente

A regulação do transporte rodoviário de cargas no Chile insere-se numa ampla tradição de reformas econômicas que privilegiaram o mercado e a iniciativa privada, refletindo uma filosofia de desregulamentação e flexibilização que permeou diversos setores da economia chilena desde meados da década de 1970¹⁵⁵.

Embora o modelo chileno enfatize a responsabilidade empresarial, a regulação não é totalmente ausente e exige a reparação de danos a terceiros, concentrando-se primariamente nas condições técnicas e de segurança, de acordo com o *Decreto con Fuerza de Ley N° 1 de 2009*.

Além disso, o país tem implementado políticas de incentivo à formalização e programas de capacitação profissional para motoristas, buscando elevar os padrões de segurança e profissionalismo no setor. Contudo, a efetividade dessas medidas é mitigada pela persistência de desafios.

Entretanto, de acordo com Acuña¹⁵⁶, com a fragilidade institucional das agências reguladoras constitui um obstáculo relevante à implementação dessas políticas. A escassez de recursos materiais, a falta de capacitação técnica e os baixos salários comprometem a atuação fiscalizatória do Estado, favorecendo práticas arbitrárias e reduzindo a efetividade do modelo de “comando e controle”. Ademais, a defasagem normativa e a ausência de instrumentos modernos de regulação reforçam tais deficiências.

Como consequência, os transportadores autônomos enfrentam maior vulnerabilidade jurídica e econômica. A lógica de mínima intervenção estatal e descentralização da negociação trabalhista transfere integralmente os riscos de mercado para esses profissionais, limitando o acesso a mecanismos de proteção social e contratual.

A menor intervenção estatal no Chile se manifesta na prática pela ausência de tabelamento de fretes ou de uma regulamentação detalhada sobre jornadas de trabalho para autônomos. No entanto, essa liberdade muitas vezes se traduz em uma capacidade de negociação assimétrica, onde o TAC, individualmente, tem pouca força para impor condições justas diante de grandes embarcadores ou operadores logísticos.

¹⁵⁵ COLOMA, F., & ROJAS, P. (2000). Evolución del mercado laboral en Chile: reformas y resultados. In: F. Larraín & Felipe, R. Vergara. **La transformación económica de Chile**. Santiago de Chile: Centro de Estudios Públicos.

¹⁵⁶ ACUÑA, S.T.; ANTONIO, A. de; FERRÉ, X.; LÓPEZ, M.; MATÉ, L. **The Software process: modeling, evaluation and improvement**. Handbook of Software Engineering and Knowledge Engineering, 2000.

A discussão sobre a "terceira via" ou categorias intermediárias para trabalhadores autônomos dependentes, como o TRADE espanhol ou o "*worker*" britânico, ainda é incipiente na legislação e na doutrina chilena. A legislação tende a uma dicotomia mais rígida entre empregado e autônomo, o que gera lacunas de proteção significativas para o TAC.

Essa rigidez dificulta a adaptação do direito do trabalho e empresarial às novas realidades do mercado, especialmente com o surgimento das plataformas digitais de frete, que começam a operar no país e levantam questionamentos sobre a classificação de seus trabalhadores.

6.1.3.3 México: informalidade persistente e frota envelhecida

No México, a regulação do transporte rodoviário de cargas é exercida pela *Secretaría de Comunicaciones y Transportes* (SCT), que estabelece requisitos para formalizar o setor e garantir um certo padrão de operação. Contudo, a realidade mexicana no transporte de cargas expõe o Transportador Autônomo de Cargas (TAC) a uma situação de vulnerabilidade.

Um dos problemas mais notórios é a informalidade persistente no setor¹⁵⁷. Apesar dos esforços regulatórios, uma parcela significativa das operações de transporte ocorre à margem da formalidade, sem o devido registro tributário, contratual ou previdenciário. Essa informalidade é alimentada por fatores como a complexidade burocrática para a formalização, os altos custos associados à conformidade e, em alguns casos, uma cultura de informalidade arraigada.

No contexto mexicano, essa realidade manifesta-se de forma particularmente aguda. A cobertura previdenciária é praticamente inexistente, com apenas cerca de 1% dos autônomos contribuindo para a seguridade social. Além disso, a ausência de contratos formais caracteriza a natureza do trabalho autônomo, abrangendo profissionais liberais, pequenos comerciantes e prestadores de serviços em geral.

Essa estrutura laboral reforça um cenário de vulnerabilidade e precariedade, no qual predominam baixos níveis de produtividade, insegurança quanto à renda e ao emprego, e ausência de proteção social diante de riscos como doenças, acidentes e envelhecimento. Assim,

¹⁵⁷ JIMÉNEZ, Elías. La informalidad empresarial del autotransporte de carga en México. Instituto Mexicano del Transporte (IMT), **NOTAS**, n. 200, nov./dez. 2022, artigo 3. Disponível em: <<https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=571&IdBoletin=201>>. Acesso em: 21 out. 2025.

a informalidade dos autônomos no México expressa não apenas uma lacuna normativa, mas também a fragilidade do sistema de proteção social em absorver trabalhadores fora das relações formais de emprego.

Outro desafio crítico é o envelhecimento da frota. A idade média dos veículos de transporte de cargas no México ultrapassa os 16 anos¹⁵⁸, refletindo a ausência de políticas efetivas de renovação de veículos e a dificuldade de acesso a crédito para os pequenos transportadores. Para o TAC, operar com veículos antigos significa menor rentabilidade, maior exposição a falhas mecânicas e acidentes, e dificuldade em atender às exigências de clientes que buscam maior eficiência e sustentabilidade.

De acordo com o SCT (2025), o transporte rodoviário de cargas no México contribui com 3.8% do PIB e movimenta mais de 565 milhões de toneladas de produtos. No entanto, a informalidade e a obsolescência da frota expõem os TACs mexicanos a riscos elevados, tanto operacionais quanto jurídicos, dificultando a distinção clara entre autonomia e eventual subordinação econômica.

A ausência de uma figura jurídica intermediária, como o Trabalhador Autônomo Economicamente Dependente (TRADE) espanhol, ou de mecanismos robustos de proteção para o autônomo dependente, agrava a situação, deixando muitos TACs em uma posição de desamparo legal e social. A jurisprudência mexicana, embora reconheça a importância da autonomia, tem sido desafiada a analisar a fundo os elementos de dependência econômica que podem configurar uma relação de emprego disfarçada, especialmente em um contexto de alta informalidade e precarização.

6.1.4 O impacto das plataformas digitais e a busca por novas soluções

Em resposta às ineficiências logísticas e à falta de integração de mercado, tem-se observado o surgimento de plataformas digitais de intermediação de fretes, como Fretebras no Brasil e Avancargo na Argentina¹⁵⁹.

¹⁵⁸ PR NEWSWIRE. México atinge recorde de 35,1 milhões de veículos em operação, revela dados integrados IDF. **PR Newswire**, 1 mar. 2025. Disponível em: <<https://www.prnewswire.com/br/comunicados-para-a-imprensa/mexico-atinge-recorde-de-35-1-milhoes-de-veiculos-em-operacao-revela-dados-integrados-idf-302388939.html>>. Acesso em: 21 out. 2025.

¹⁵⁹ UDESA. Avancargo: la startup que cambió la logística en América Latina. **UDESA**. Disponível em: <<https://udesa.edu.ar/noticias/avancargo-la-startup-que-cambio-la-logistica-en-america-latina>>. Acesso em: 20 out. 2025.

A proliferação das plataformas levanta novos questionamentos sobre a natureza da relação jurídica entre os transportadores e as empresas intermediadoras, reavivando o debate sobre autonomia e subordinação, e a necessidade de uma regulação específica para a economia de plataforma no setor de transportes.

6.2 Experiência da União Europeia

A União Europeia (UE) tem desenvolvido uma abordagem multifacetada para a regulação do transporte rodoviário de cargas, caracterizada pela harmonização de requisitos e pela crescente preocupação com a proteção social dos trabalhadores, incluindo os transportadores autônomos. O arcabouço regulatório europeu busca equilibrar a livre circulação de serviços e a competitividade do mercado com a garantia de condições de trabalho justas e seguras.

6.2.1 A influência da Organização Internacional do Trabalho (OIT) nas políticas europeias de regulação do transporte.

A Organização Internacional do Trabalho (OIT) desempenha um papel fundamental na promoção de padrões de trabalho decentes em escala global, e suas normas são de grande relevância para a discussão sobre a relação jurídica do Transportador Autônomo de Cargas (TAC).

Em particular, a Recomendação Nº 198 da OIT sobre a Relação de Trabalho, adotada em 2006, oferece um arcabouço conceitual e prático para a determinação da existência de uma relação de trabalho, sendo uma ferramenta valiosa para analisar a distinção entre o trabalho autônomo e o vínculo empregatício.

A Recomendação Nº 198 da OIT reconhece a complexidade das relações de trabalho contemporâneas e a necessidade de proteger os trabalhadores, independentemente da forma como suas relações são formalmente classificadas. Para tanto, a recomendação propõe uma lista de critérios indicadores da existência de uma relação de trabalho, que podem ser utilizados pelos Estados-Membros para guiar suas legislações e decisões judiciais.

Entre esses critérios, destacam-se a subordinação e dependência; integração na organização empresarial do tomador de serviços, cenário no qual o trabalhador utiliza seus equipamentos, infraestrutura e métodos; a exclusividade e a pessoalidade e a assunção de riscos, que recaem sobre o empregador.

Um dos princípios basilares reforçados pela Recomendação N° 198 é o da primazia da realidade, segundo o qual a verdadeira natureza da relação de trabalho deve ser determinada pelos fatos e não pela denominação que as partes lhe atribuem. Este princípio é de suma importância para a análise da situação do TAC no Brasil, onde a formalização como autônomo nem sempre reflete a realidade de subordinação e dependência econômica.

Além da Recomendação N° 198, as Diretrizes da OIT sobre a promoção do trabalho decente e da segurança rodoviária no setor dos transportes (*ILO Guidelines on the promotion of decent work and road safety in the transport sector*), desenvolvidas em parceria com a Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF), são igualmente pertinentes.

Essas diretrizes abordam questões críticas que afetam os trabalhadores do setor de transportes, incluindo os motoristas de veículos comerciais (CMV drivers), independentemente de sua forma de emprego. O escopo dessas diretrizes explicitamente inclui trabalhadores autônomos, operadores-proprietários independentes, contratados dependentes e motoristas informais de veículos comerciais, denominados 'motoristas de veículos comerciais não assalariados'.

As diretrizes da OIT na necessidade de regulamentação e fiscalização dos tempos de direção e repouso para combater a fadiga e promover a segurança rodoviária, destacando a importância de garantir remuneração que permita uma vida digna e cubra os custos operacionais, evitando pressões que levem à precarização, a fim de garantir ambientes de trabalho seguros e saudáveis e a proteção social (seguro-desemprego, previdência, saúde) aos trabalhadores do setor, incluindo aqueles em formas de emprego não padronizadas.

As diretrizes da OIT fornecem um referencial internacional robusto para argumentar sobre a importância de garantir condições de trabalho decentes e seguras para os transportadores, independentemente de sua classificação formal, e podem embasar propostas de aprimoramento da legislação brasileira, como a Lei n° 11.442/2007, para melhor adequar a realidade do TAC aos padrões internacionais de trabalho.

6.2.2 O modelo português: autonomia e repressão à fraude trabalhista

Em Portugal, o Transportador Autônomo de Cargas (TAC) é, em regra, considerado um trabalhador por conta própria, e não um empregado subordinado, conforme o Código do Trabalho Português (Lei n.º 7/2009). Essa distinção é fundamental e alinha-se com a figura do "trabalhador-empresário" discutida no âmbito europeu, onde o indivíduo assume os riscos e a

gestão da sua própria atividade econômica.

A base para essa distinção reside na análise dos critérios objetivos que permitem presumir a existência de contrato de trabalho, delineados no artigo 12.º, n.º 1, do Código do Trabalho Português, que prevê que a atividade seja realizada em local pertencente ao seu beneficiário ou por ele determinado; os equipamentos e instrumentos de trabalho sejam do beneficiário da atividade; o prestador de atividade observe horas de início e de termo da prestação; que haja pagamento em contra partida; e que o prestador de atividade desempenhe funções de direção ou chefia na estrutura orgânica da empresa.

Sendo assim, a atividade exercida pelo TAC em Portugal não se enquadra nos moldes típicos da relação de trabalho subordinado delineada pelo Código do Trabalho. Ao contrário, trata-se de uma prestação de serviços por conta própria, caracterizada pela autonomia técnica, econômica e organizacional do prestador, enquadrando-se juridicamente no regime dos trabalhadores independentes. Este regime confere ao TAC um estatuto distinto, com repercussões específicas em matéria de segurança social e tributação, reconhecendo sua condição de profissional autônomo que assume os riscos de sua atividade.

Para atuar como transportador rodoviário de mercadorias em Portugal, o TAC deve constituir uma sociedade comercial ou cooperativa, devidamente licenciada pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT), conforme os requisitos estabelecidos nos Decretos-Leis n.º 257/2007 e n.º 239/2003. Essa exigência de formalização e licenciamento garante a profissionalização do setor, a conformidade com as normas de segurança e concorrência, e a segurança jurídica para todas as partes envolvidas.

6.2.3 A busca por uma "terceira via" e a regulação de plataformas na UE

A União Europeia tem sido um palco central para a discussão e implementação de abordagens inovadoras na regulação do trabalho, especialmente diante dos desafios impostos pela *gig economy* e pelo crescimento exponencial das plataformas digitais.

A busca por uma "terceira via" representa um esforço para encontrar um ponto de equilíbrio entre a flexibilidade inerente ao trabalho autônomo e a necessidade de proteção social, historicamente associada ao vínculo empregatício tradicional. Este conceito ganhou urgência com a proliferação de trabalhadores que, embora formalmente autônomos, exibem um grau significativo de dependência econômica ou organizacional em relação às plataformas que

intermediam seus serviços.

Exemplo de terceira via é a figura do *worker* no Reino Unido. O direito britânico reconhece três categorias de status de emprego: *employee* (empregado), *worker* e *self-employed* (autônomo). O *worker* ocupa uma posição intermediária, possuindo mais direitos do que um autônomo puro, mas menos do que um empregado. Entre os direitos conferidos aos *workers* estão o salário mínimo nacional, o direito a férias remuneradas, proteção contra discriminação e proteção contra deduções salariais ilegais.

A aplicabilidade dessa categoria ao transportador autônomo de cargas local é objeto de intenso debate e análise casuística; a jurisprudência britânica tende a considerar que, a menos que o motorista seja um proprietário-operador genuíno (*owner-operator*), com sua própria licença de operação e assumindo os riscos do negócio, é improvável que seja classificado como puramente autônomo, podendo enquadrar-se como *worker*¹⁶⁰.

A distinção entre *worker* e *self-employed* baseia-se na existência de um contrato para realizar trabalho ou serviços pessoalmente e na ausência de um status de cliente/negócio para o *worker*. Ou seja, o *worker* não está em uma relação de cliente com a empresa, mas também não está sob o mesmo nível de controle e subordinação de um *employee*.

A criação de uma categoria intermediária ou a adoção de critérios claros para a presunção de vínculo, como na Diretiva Europeia, poderiam ser caminhos a serem considerados para aprimorar a regulamentação do TAC no contexto brasileiro, garantindo a segurança jurídica e a proteção social sem inviabilizar a atividade econômica.

6.2.4 O modelo espanhol: o trabalhador autônomo economicamente (TRADE)

Na Espanha, o modelo do Trabalhador Autônomo Economicamente Dependente (TRADE) busca equilibrar a autonomia profissional com a proteção social para aqueles que, embora formalmente autônomos, possuem um grau significativo de dependência econômica em relação a um único cliente.

Inicialmente, é fundamental compreender que a legislação espanhola reconhece a natureza comercial da relação do TAC, conforme a Lei de Contrato de Transporte Terrestre de Mercadorias (Lei 15/2009). O artigo 4º desta lei define o transportador como aquele que assume

¹⁶⁰ BACKHOUSE JONES. **Self employed commercial vehicle drivers**. 11 set. 2020. Disponível em: <<https://backhousejones.co.uk/self-employed-commercial-vehicle-drivers/>>. Acesso em: 20 out. 2025.

a obrigação de realizar o transporte em nome próprio, independentemente de o executar com meios próprios ou contratar sua execução com outros sujeitos.

A lei detalha as responsabilidades e obrigações das partes, como a formalização da carta de porte (art. 10 bis), o fornecimento do veículo (art. 18) e a documentação da mercadoria (art. 23), tratando a relação como um contrato mercantil. A ênfase na autonomia e na responsabilidade do transportador como empresário é um pilar dessa regulamentação, afastando-o da subordinação típica do contrato de trabalho.

A Espanha regula a figura do Trabalhador Autônomo Economicamente Dependente pela Lei nº 20/2007, o Estatuto do Trabalhador Autônomo.

O artigo 11 desta lei define o TRADE como aquele que realiza sua atividade econômica ou profissional de forma habitual, pessoal, direta e predominante para um cliente, do qual depende economicamente por perceber dele, pelo menos, 75% de seus rendimentos.

Para ser qualificado, além da dependência econômica, o trabalhador não pode ter trabalhadores por conta de outrem a seu cargo, não pode subcontratar a atividade, não pode exercer a atividade de forma conjunta com outros trabalhadores autônomos e não pode possuir um estabelecimento ou infraestrutura produtiva própria e organizada, exceto se for compatível com a sua condição de dependência econômica.

É importante notar que a figura do TRADE não se confunde com a de um empregado. A Lei 20/2007 mantém a autonomia do trabalhador, mas estabelece um conjunto de direitos que visam a mitigar os efeitos da dependência econômica, sem descaracterizar a natureza autônoma da prestação de serviços.

6.3 Modelo norte-americano

O *Motor Carrier Act* de 1980 rompeu com décadas de controle estatal sobre rotas e tarifas e inaugurando um paradigma de livre concorrência. O impacto dessa mudança foi um aumento substancial da competitividade no setor, como aponta a análise de Wilson sobre os efeitos da lei:

O Motor Carrier Act de 1980 aumentou a concorrência no setor de caminhões. Isso foi atribuído às disposições de entrada facilitadas do Ato e às políticas de entrada liberais da Interstate Commerce Commission (ICC). O aumento da concorrência veio principalmente de empresas existentes expandindo suas operações, em vez de novas empresas entrando no mercado. [...] Como a

concorrência de preços aumentou consideravelmente desde a aprovação do Ato, grandes embarcadores agora podem comparar várias combinações de preços e serviços oferecidos pelas transportadoras e podem negociar preços para obter taxas mais baixas¹⁶¹.

Essa reconfiguração do mercado, impulsionada pela nova legislação, fomentou a proliferação da figura do *owner-operator*, o motorista-proprietário que atua como empresário autônomo, ou *independent contractor*. Este modelo pressupõe que o transportador, na qualidade de agente econômico independente, assume os riscos inerentes à sua atividade empresarial, incluindo a aquisição e manutenção do veículo, a contratação de seguros e a gestão de seus próprios custos operacionais.

A regulação do setor, contudo, não é ausente; ela é setorialmente focada. A *Federal Motor Carrier Safety Administration* (FMCSA) exerce uma supervisão rigorosa sobre as questões de segurança viária (*safety regulations*), impondo normas estritas sobre horas de serviço (*hours of service*), inspeções veiculares e substâncias controladas. Trata-se, portanto, de uma regulação de polícia administrativa, cujo escopo é a proteção do interesse público, e não a tutela das relações de trabalho.

É precisamente na intersecção entre a regulação setorial e a legislação laboral que reside o ponto nevrálgico do debate jurídico. A principal lei trabalhista federal, o *Fair Labor Standards Act* (FLSA), que institui garantias como salário mínimo e pagamento de horas extras, contém uma cláusula de isenção específica para o setor, a Seção 13(b)(1), conhecida como *Motor Carrier Exemption*.

Essa isenção subtrai da proteção do FLSA os motoristas cujas atividades estão sob a jurisdição do Departamento de Transportes (DOT) para fins de regulação de horas de serviço. O efeito prático é que, mesmo quando um motorista é classificado como empregado (*employee*), ele pode ser legalmente excluído do direito às horas extras sob a lei federal, o que atenua significativamente a distinção econômica entre os dois status.

A determinação do status jurídico do motorista, se *employee* ou *independent contractor*, é, portanto, uma questão de fato e de direito, decidida por meio de testes multifatoriais desenvolvidos pela jurisprudência, conhecidos como *economic reality test* (teste da realidade

¹⁶¹ WILSON, W. W. **The Motor Carrier Act of 1980: An Analysis of the Changes**. [S. l.]: [s. n.], 1981. Disponível em: <<https://rosap.ntl.bts.gov/view/dot/60785/>>. Acesso em: 15 set. 2025, p. 5-6 (tradução nossa).

econômica)¹⁶².

Embora os critérios possam variar entre as diferentes jurisdições e agências federais (como o *Internal Revenue Service* - IRS e o *Department of Labor* - DOL), eles convergem na análise do grau de controle e dependência, posto que ambos realizam testes para examinar os mesmos fatos essenciais. Fatores como a propriedade do equipamento, a oportunidade de lucro ou perda, a permanência da relação e, crucialmente, o controle sobre os meios e métodos do trabalho são ponderados para aferir a verdadeira natureza da relação. Um motorista que detém autonomia para aceitar ou recusar cargas, definir suas próprias rotas e prestar serviços a múltiplos embarcadores é arquetipicamente um *independent contractor*¹⁶³.

Contudo, este modelo tradicional tem sido desafiado por dinâmicas socioeconômicas recentes, notadamente a ascensão da *gig economy*. A Califórnia emergiu como o epicentro dessa reavaliação. No célebre caso *Dynamex Operations West, Inc. v. Superior Court* (2018), a Suprema Corte da Califórnia instituiu o "teste ABC", um critério notavelmente mais rigoroso para a classificação de trabalhadores autônomos¹⁶⁴.

Para que um trabalhador seja considerado *independent contractor*, o contratante deve provar cumulativamente que: (a) o trabalhador está livre de seu controle e direção; (b) o trabalho executado está fora do curso usual dos negócios da empresa; e (c) o trabalhador está habitualmente engajado em um ofício, ocupação ou negócio independente.

A aplicação do fator B revela-se particularmente disruptiva para a indústria de transportes, pois é intrinsecamente difícil argumentar que o serviço de um motorista está "fora do curso usual dos negócios" de uma empresa transportadora. A codificação deste teste na lei estadual Assembly Bill 5 (AB5)¹⁶⁵ provocou intensa litigiosidade e resistência do setor, evidenciando a profunda tensão dialética entre a flexibilidade contratual, que caracteriza o modelo do *owner-operator*, e a crescente demanda social e política por ampliação das proteções

¹⁶² WHD. Wage and Hour Division. **Fact Sheet 13: Employee or Independent Contractor Classification Under the Fair Labor Standards Act (FLSA)**. Revised March 2024. Disponível em: <https://www.dol.gov/agencies/whd/fact-sheets/13-flsa-employment-relationship> Acesso em: 04 dez. 2025.

¹⁶³ IRS. **Independent contractor defined**. Disponível em: <https://www.irs.gov/businesses/small-businesses-self-employed/independent-contractor-defined#:~:text=English,Nonemployee%20Compensation%2C%20in%20box%201> Acesso em: 04 dez. 2025.

¹⁶⁴ JUSTIA. *Dynamex Operations West, Inc. v. Superior Court of Los Angeles County*. **Justia Opinion Summary**. Disponível em: <https://law.justia.com/cases/california/supreme-court/2018/s222732.html> Acesso em: 04 dez. 2025.

¹⁶⁵ CALIFORNIA LEGISLATIVE INFORMATION. **AB-5 Worker status: employees and independent contractors**. (2019-2020). Disponível em: https://leginfo.ca.gov/faces/billTextClient.xhtml?bill_id=201920200AB5 Acesso em: 04 dez. 2025.

laborais.

6.4 Convergências e divergências com o Brasil

6.4.1 Convergências: a construção de um paradigma global de autonomia regulada

As convergências entre o Brasil e os ordenamentos estrangeiros não são fortuitas, mas sim respostas lógicas e paralelas a desafios universais de segurança jurídica, eficiência de mercado e mitigação de externalidades negativas.

A pedra angular deste paradigma convergente é a qualificação jurídica do transportador autônomo como um agente econômico independente. No Brasil, a Lei nº 11.442/2007, ao definir a relação como "sempre de natureza comercial", ecoa a mesma lógica do *independent contractor* norte-americano e do "trabalhador-empresário" europeu. Tanto a legislação portuguesa quanto a espanhola, alinhadas às diretrizes da União Europeia, partem da premissa de que o transportador que detém seu meio de produção e assume os riscos da atividade estabelece um contrato de natureza civil-comercial.

Essa convergência fundamental demonstra um esforço global para criar um espaço jurídico seguro para a autonomia, afastando-a, em tese, do regime de subordinação trabalhista.

Para que essa autonomia não se converta em anomia, os Estados convergem na criação de barreiras de entrada formais e mecanismos de controle estatal. A exigência de um registro público oficial é a manifestação mais clara dessa tendência. O Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) no Brasil cumpre a mesma função de qualificação e fiscalização que o DOT *Number* da FMCSA nos Estados Unidos e o RUTA na Argentina. Esses cadastros funcionam como uma "licença para operar", assegurando que apenas agentes que cumprem requisitos mínimos de capacidade técnica e idoneidade participem do mercado formal.

A autonomia do TAC é, ainda, universalmente mitigada por um denso conjunto de normas de segurança de ordem pública. A Lei do Motorista (Lei nº 13.103/2015), ao impor limites de tempo de direção e descanso, alinha o Brasil diretamente às *Hours of Service Regulations* da FMCSA norte-americana e ao Regulamento (CE) nº 561/2006 da União Europeia. Em todos os casos, a autonomia individual cede ao interesse coletivo na prevenção da fadiga e na redução da sinistralidade.

A imposição ao TAC brasileiro da contratação de seguros de responsabilidade civil (RCTR-C, RC-DC), especialmente após as alterações da Lei nº 14.599/2023, espelha a prática consolidada nos EUA e na UE. Essa obrigação materializa a concepção do transportador como um empresário que deve, compulsoriamente, gerir e transferir os riscos de sua atividade, garantindo a reparação de danos a terceiros e à carga.

Por fim, observa-se uma convergência tecnológica impulsionada pela digitalização. O esforço brasileiro de implementação do Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e) e do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e) acompanha a tendência global de rastreabilidade e transparência. Essas ferramentas são análogas, em sua função de controle, aos *Electronic Logging Devices* (ELDs) nos EUA, que monitoram a jornada dos motoristas, e às plataformas digitais que, em todo o mundo, buscam otimizar a conexão entre oferta e demanda de fretes.

6.4.2 Divergências: as singularidades e contradições do modelo brasileiro

Se as convergências revelam um alinhamento do Brasil ao paradigma global da autonomia regulada, as divergências expõem as profundas contradições e os desafios idiossincráticos que tornam o modelo brasileiro um caso singular. Essas diferenças não são meramente pontuais; elas se manifestam em dimensões estruturais, institucionais e de política jurídica, evidenciando um sistema que, ao mesmo tempo em que busca a modernização, permanece atrelado a vulnerabilidades históricas e a soluções normativas únicas.

A primeira e mais gritante divergência não é de natureza legal, mas fática. O Brasil compartilha com seus vizinhos latino-americanos, e se distancia drasticamente dos modelos europeu e norte-americano, em seus déficits estruturais crônicos. A Pesquisa CNT de Rodovias 2024¹⁶⁶ aponta que 56,9% da malha rodoviária pavimentada do Brasil é considerada como regular ou ruim ou péssima, e que apenas 4,9% estão em perfeito estado, contrapondo-se a maioria, 59% que apresenta desgaste com condições de uso, mas que necessitam de manutenção, e 35,7% que apresenta trincas em malha/remendos ao longo de sua extensão¹⁶⁷, o que impõe ao TAC um custo operacional e um risco de segurança desproporcionais. Somam-

¹⁶⁶ CNT. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Pesquisa CNT de Rodovias 2024**. Brasília: CNT: SEST SENAT: ITL, 2024. p. 87. Disponível em: <<https://static.poder360.com.br/2024/11/Pesquisa-CNT-de-Rodovias-2024.pdf>>. Acesso em: 16 out. 2025.

¹⁶⁷ CNT. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Pesquisa CNT de Rodovias 2024**. Brasília: CNT: SEST SENAT: ITL, 2024. p. 91. Disponível em: <<https://static.poder360.com.br/2024/11/Pesquisa-CNT-de-Rodovias-2024.pdf>>. Acesso em: 16 out. 2025

se a isso a ausência de políticas públicas contínuas e eficazes para a renovação da frota, resultando em uma idade média superior a 15 anos para os veículos dos autônomos, e a dificuldade de acesso a crédito, que perpetua um ciclo de obsolescência e ineficiência.

Essa fragilidade estrutural é agravada por uma notável debilidade no *enforcement* regulatório. Enquanto a FMCSA nos EUA e as agências europeias dispõem de robusta capacidade fiscalizatória, a ANTT no Brasil, apesar de seus avanços, opera com limitações orçamentárias e de pessoal que comprometem sua capacidade de coibir a informalidade e de fiscalizar o cumprimento de normas essenciais, como os limites de jornada da Lei do Motorista. A implementação de tecnologias como os *Electronic Logging Devices* (ELDs) nos EUA contrasta com a fiscalização ainda incipiente e baseada em tacógrafos analógicos no Brasil, evidenciando um hiato tecnológico e de controle.

No plano estritamente jurídico, o Brasil adota soluções que o afastam dos demais modelos. A mais notável é a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (Lei nº 13.703/2018). Em um movimento contrário à desregulamentação de preços que caracteriza o mercado norte-americano desde 1980 e à livre negociação que impera na UE, o Brasil optou por uma forte intervenção estatal na formação do frete. Essa política de tabelamento, embora vise a proteger o TAC da assimetria de poder negocial, representa uma divergência fundamental em relação ao paradigma liberal, inserindo um elemento de dirigismo contratual sem paralelo nos outros modelos analisados.

Outra divergência singular é a solução encontrada pelo Judiciário para a gestão dos conflitos de competência. A recente jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, que tem deslocado a competência para analisar a validade do contrato do TAC para a Justiça Comum, cria um itinerário processual único no mundo. Em contraste com a prática europeia, onde a justiça especializada do trabalho é a arena natural para dirimir alegações de fraude e "falsa autonomia", o modelo brasileiro erigiu uma barreira de acesso, condicionando a análise do mérito trabalhista a uma decisão prévia da Justiça Comum, o que representa uma complexidade e um ônus processual sem precedentes para o trabalhador.

Por fim, falta, no ordenamento brasileiro, uma "terceira via" para a proteção do trabalhador autônomo. O Brasil opera sob uma lógica binária e rígida: ou o TAC é plenamente autônomo, regido pela Lei nº 11.442/2007, ou a relação é descaracterizada para um vínculo de emprego celetista, com todos os seus encargos.

Essa rigidez contrasta agudamente com a sofisticação de modelos como o espanhol, que,

com a figura do Trabalhador Autônomo Economicamente Dependente (TRADE), reconhece a vulnerabilidade de quem depende de um único cliente e lhe confere direitos específicos (férias, indenização), sem, contudo, convertê-lo em empregado. Da mesma forma, a figura do "*worker*" no Reino Unido oferece uma zona intermediária de proteção.

A lacuna normativa no Brasil torna o debate mais polarizado e a sua situação mais precária. Sem um regime intermediário, a única via para a proteção social do autônomo economicamente dependente é a litigiosa e complexa busca pelo reconhecimento do vínculo de emprego, uma solução 'tudo ou nada' que os modelos europeus mais avançados têm procurado superar. Essa busca pelo vínculo, embora dificultada pela jurisprudência do STF (conforme visto na seção 6), persiste como a única alternativa disponível no ordenamento brasileiro para os casos de 'falsa autonomia', o que explica a contínua judicialização do tema, apesar da blindagem formal.

7 CONCLUSÃO

A regulação da atividade de transporte de cargas no Brasil apresenta um cenário de notável complexidade jurídica, especialmente no que tange à qualificação da relação mantida entre as empresas contratantes e o Transportador Autônomo de Cargas (TAC).

O debate central gravita em torno da tensão entre a presunção de autonomia comercial, estabelecida pela Lei nº 11.442/2007, e o princípio da primazia da realidade, um pilar fundamental do Direito do Trabalho. Para as organizações que dependem dessa modalidade de serviço, a compreensão aprofundada das nuances dessa relação é um imperativo estratégico, uma vez que a incorreta classificação jurídica pode acarretar significativos passivos trabalhistas e reputacionais.

Este ensaio propôs-se a analisar as conclusões doutrinárias e jurisprudenciais sobre o tema, com um enfoque nas implicações para a gestão empresarial e a mitigação de riscos.

Com o objetivo de conferir maior segurança jurídica e especialização ao setor, a Lei nº 11.442/2007 foi promulgada para instituir um microssistema normativo específico para o transporte rodoviário de cargas. Em sua essência, a legislação qualifica a atividade do TAC como de natureza estritamente comercial, buscando, por conseguinte, afastar a aplicabilidade da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). A relação jurídica, por definição legal, é concebida como de índole comercial-civil, pressupondo a autonomia do transportador na condução de sua atividade econômica.

A constitucionalidade dessa presunção foi objeto de intenso debate, culminando no julgamento da Ação Declaratória de Constitucionalidade (ADC) nº 48 pelo Supremo Tribunal Federal (STF). A decisão da Suprema Corte validou a lei, firmando a tese de que a relação será efetivamente considerada comercial, com o consequente afastamento do vínculo empregatício, desde que "preenchidos os requisitos dispostos na Lei nº 11.442/2007".

Essa ressalva é de crucial importância, pois transforma a presunção de autonomia de absoluta em relativa, condicionando sua validade ao estrito cumprimento das formalidades e, principalmente, à ausência de elementos que descaracterizem a independência do transportador.

Apesar da clareza da norma e da validação constitucional, a jurisprudência tem demonstrado uma consistente tendência à flexibilização dessa presunção legal. O próprio STF, ao julgar a ADC nº 48, ressaltou que a declaração de constitucionalidade não obsta o reconhecimento do vínculo empregatício em situações concretas onde se verifique a ocorrência

de fraude ou o desvirtuamento da relação de autonomia. Tal posicionamento reforça a necessidade de uma análise casuística aprofundada, que transcenda o formalismo contratual e investigue a realidade fática da prestação de serviços.

Decisões recentes do STF, notadamente em processos de Reclamação (e.g., Rcl nº 70.314/2024), introduziram uma significativa alteração no itinerário processual para a discussão do vínculo. A Corte tem entendido que a competência para analisar a validade do contrato comercial e a eventual existência de fraude é, primariamente, da Justiça comum.

Somente após uma decisão da Justiça comum que declare a nulidade do contrato comercial por vício ou fraude, a Justiça do Trabalho se tornaria competente para analisar a subordinação fática e os demais elementos do vínculo empregatício. Este deslocamento de competência solidifica a presunção de autonomia formal e impõe um caminho processual mais longo, complexo e oneroso para o trabalhador, o que, sob a perspectiva empresarial, pode ser visto como um fator de desincentivo a litígios, embora não elimine o risco subjacente.

A finalidade da regulação específica para o TAC é conciliar a proteção social do trabalhador com o fomento à autonomia genuína e ao empreendedorismo. Contudo, o modelo brasileiro revela particularidades que geram um ambiente de contínua atenção. Em uma análise comparada, ordenamentos como o espanhol (com a figura do *Trabajador Autónomo Económicamente Dependiente* - TRADE) ou o britânico (com a categoria de *worker*) oferecem uma "terceira via" de proteção. Esses regimes intermediários garantem direitos sociais básicos sem equiparar o trabalhador autônomo a um empregado celetista.

A ausência de uma categoria similar no Brasil força o debate a uma solução binária e polarizada: ou o TAC é considerado plenamente autônomo, sujeito às regras do direito comercial, ou a relação é integralmente convertida em um contrato de trabalho regido pela CLT. Essa dicotomia do “tudo ou nada” explica a elevada judicialização do tema, pois o desvio na prática operacional marcado pela “insupode” levar à completa descaracterização do contrato, com custos retroativos elevados para a empresa.

Em síntese, a autonomia do Transportador Autônomo de Cargas é a regra legal, com validade constitucionalmente reconhecida. No entanto, essa regra é vulnerável à comprovação fática de fraude, sendo a análise da subordinação – em suas múltiplas facetas, com destaque para a estrutural e a algorítmica – o elemento decisivo para a caracterização do vínculo empregatício. Para as empresas, o grande desafio consiste em estruturar suas operações logísticas de forma a garantir que a flexibilidade contratual não se traduza em precarização do

trabalho, o que invariavelmente atrai o escrutínio da Justiça.

A mitigação eficaz dos riscos legais passa pela adoção de práticas de governança corporativa que respeitem a autonomia do transportador, evitando a imposição de controles excessivos e a integração subordinada à sua estrutura. A elaboração de contratos comerciais robustos, aliada a uma gestão operacional que valorize a independência do TAC, é fundamental para sustentar a natureza comercial da relação e garantir a segurança jurídica necessária ao desenvolvimento sustentável das atividades empresariais no setor de transportes.

REFERÊNCIAS

- ABRAMET. ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MEDICINA DO TRÁFEGO. **Acidentes de trânsito no Brasil**. Brasília, DF: Abramet, 2022.
- ACUÑA, S.T.; ANTONIO, A. de; FERRÉ, X.; LÓPEZ, M.; MATÉ, L. **The Software process: modeling, evaluation and improvement**. Handbook of Software Engineering and Knowledge Engineering, 2000.
- ADEFA. Complementary Data. Buenos Aires: ADEFA, 2007. Disponível em: <https://web.archive.org/web/20110531161311/http://www.adefa.com.ar/anuario_2007/fscommand/complementary_data.pdf>. Acesso em: 19 out. 2025.
- ADEFA. Complementary Data. Buenos Aires: ADEFA, 2007. Disponível em: <https://web.archive.org/web/20110531161311/http://www.adefa.com.ar/anuario_2007/fscommand/complementary_data.pdf>. Acesso em: 19 out. 2025.
- ADEFA. Complementary Data. Buenos Aires: ADEFA, 2007. Disponível em: <https://web.archive.org/web/20110531161311/http://www.adefa.com.ar/anuario_2007/fscommand/complementary_data.pdf>. Acesso em: 19 out. 2025.
- ADVANCED COMMERCIAL CAPITAL. Explaining Trucker Pay: Hourly, By Mile, & More. **Adcomcapital**, 2025. Disponível em: <<https://www.adcomcapital.com/blog/category/trucking/>>. Acesso em: 15 set. 2025.
- ADVANCED COMMERCIAL CAPITAL. What Is a Rate Confirmation? Your Guide to Trucking Success. **Adcomcapital**, 2022. Disponível em: <<https://www.adcomcapital.com/blog/what-is-a-rate-confirmation/>>. Acesso em: 15 set. 2025.
- AGÊNCIA BRASIL. Greve dos caminhoneiros custará R\$ 15 bilhões para economia. Empresa Brasil de Comunicação - **EBC**, 12 jun. 2018. Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2018-06/greve-dos-caminhoneiros-custara-r-15-bilhoes-para-economia>>. Acesso em: 15 set. 2025.
- AGÊNCIA CNT TRANSPORTE ATUAL. Custo logístico consome 12% do PIB do Brasil. **CNT**, 2016. Disponível em: <<https://www.cnt.org.br/agencia-cnt/custo-logistico-consome-12-do-pib-do-brasil>>. Acesso em: 15 set. 2025.
- AGÊNCIA CNT TRANSPORTE ATUAL. Perfil dos Caminhoneiros: idade média da frota de caminhões passa dos 15 anos. **CNT**, 28 jan. 2019. Disponível em: <<https://www.cnt.org.br/agencia-cnt/idade-media-frota-caminhoes-passa-15-anos-cnt-perfil-caminhoneiros>>. Acesso em: 21 out. 2025.
- ALOISI, Antonio. The Rise of the 'Gig Economy' and the Challenge for Labour Law. **European Labour Law Journal**, v. 8, n. 3, p. 229-245, 2017.
- ANTT. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Instrução Normativa nº 5, de 23 de abril de 2021**. Brasília, DF: ANTT, 2021. Disponível em: <https://anttlegis.antt.gov.br/action/TematicaAction.php?acao=abrirVinculos&cotematica=13831896&cod_menu=8712&cod_modulo=421>. Acesso em: 15 set. 2025.
- ANTT. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Organograma reestruturação atual 2023_2**. Brasília, DF: GOV.BR, 2023. Disponível em: <<https://www.gov.br/antt/pt-br/aceso-a-informacao/institucional/estrutura-organizacional>>. Acesso em: 15 set. 2025.

ANTT. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Portaria DG nº 116, de 15 de maio de 2024**. Brasília, DF: ANTT, 2024. Disponível em: <https://anttlegis.antt.gov.br/action/TematicaAction.php?acao=abrirVinculos&cotematica=20030535&cod_menu=8712&cod_modulo=421>. Acesso em: 15 set. 2025.

ANTT. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Portaria nº 5, de 29 de fevereiro de 2024**. Brasília, DF: ANTT, 2024. Disponível em: <https://anttlegis.antt.gov.br/action/TematicaAction.php?acao=abrirVinculos&cotematica=19179770&cod_menu=8712&cod_modulo=421>. Acesso em: 15 set. 2025.

ANTT. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Portaria nº 6, de 1º de março de 2024**. Brasília, DF: ANTT, 2024. Disponível em: <https://anttlegis.antt.gov.br/action/TematicaAction.php?acao=abrirVinculos&cotematica=14474404&cod_menu=8712&cod_modulo=421>. Acesso em: 15 set. 2025.

ANTT. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Resolução nº 3.056, de 12 de março de 2009**. Brasília, DF: ANTT, 2009. Disponível em: <https://anttlegis.antt.gov.br/action/ActionDatalegis.php?acao=abrirTextoAto&link=S&tipo=RES&numeroAto=00003056&seqAto=000&valorAno=2009&orgao=DG/ANTT/MT&codTipo=&desItem=&desItemFim=&cod_modulo=161&cod_menu=5408>. Acesso em: 15 set. 2025.

ANTT. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Resolução nº 3.056, de 12 de março de 2009**. Brasília, DF: ANTT, 2009. Disponível em: <https://anttlegis.antt.gov.br/action/ActionDatalegis.php?acao=detalharAto&tipo=RES&numeroAto=00003056&seqAto=000&valorAno=2009&orgao=DG/ANTT/MT&cod_menu=5408&cod_modulo=161&pesquisa=true>. Acesso em: 15 set. 2025.

ANTT. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Resolução nº 3.658, de 19 de abril de 2011**. Brasília, DF: ANTT, 2011. Disponível em: <https://anttlegis.antt.gov.br/action/ActionDatalegis.php?acao=detalharAto&tipo=RES&numeroAto=00003658&seqAto=000&valorAno=2011&orgao=DG/ANTT/MT&cod_menu=5408&cod_modulo=161&pesquisa=true>. Acesso em: 15 set. 2025.

ANTT. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Resolução nº 4.799, de 27 de julho de 2015**. Brasília, DF: ANTT, 2015. Disponível em: <https://anttlegis.antt.gov.br/action/ActionDatalegis.php?acao=abrirTextoAto&link=S&tipo=RES&numeroAto=00004799&seqAto=000&valorAno=2015&orgao=DG/ANTT/MT&codTipo=&desItem=&desItemFim=&cod_modulo=161&cod_menu=5408>. Acesso em: 15 set. 2025.

ANTT. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Resolução nº 5.862, de 17 de dezembro de 2019**. Brasília, DF: ANTT, 2019. Disponível em: <https://anttlegis.antt.gov.br/action/ActionDatalegis.php?acao=detalharAto&tipo=RES&numeroAto=00005862&seqAto=000&valorAno=2019&orgao=DG/ANTT/MI&codTipo=&desItem=&desItemFim=&cod_menu=5408&cod_modulo=161&pesquisa=true>. Acesso em: 15 set. 2025.

ANTT. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Resolução nº 5.982, de 23 de junho de 2022**. Brasília, DF: ANTT, 2022. Disponível em: <https://anttlegis.antt.gov.br/action/ActionDatalegis.php?acao=detalharAto&tipo=RES&numeroAto=00005982&seqAto=000&valorAno=2022&orgao=DG/ANTT/MI&codTipo=&desItem=&desItemFim=&cod_menu=5408&cod_modulo=161&pesquisa=true>. Acesso em: 15 set. 2025.

ANTT. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Resolução nº 6.016, de 11 de maio de 2023**. Brasília, DF: ANTT, 2023. Disponível em: <https://anttlegis.antt.gov.br/action/ActionDatalegis.php?acao=detalharAto&tipo=RES&numeroAto=00006016&seqAto=000&valorAno=2023&orgao=DG/ANTT/MT&codTipo=&desItem=&desItemFim=&cod_menu=5408&cod_modulo=161&pesquisa=true>. Acesso em: 15 set. 2025.

ANTT. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Resolução nº 6.038, de 8 de fevereiro de 2024**. Brasília, DF: ANTT, 2024. Disponível em: <https://anttlegis.antt.gov.br/action/TematicaAction.php?acao=abrirVinculos&cotematica=7471245&cod_menu=8712&cod_modulo=421>. Acesso em: 15 set. 2025.

ANTT. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Resolução nº 6.054, de 31 de outubro de 2024**. Brasília, DF: ANTT, 2024. Disponível em: <https://anttlegis.antt.gov.br/action/ActionDatalegis.php?acao=abrirTextoAto&tipo=RES&numeroAto=00006054&seqAto=000&valorAno=2024&orgao=DG/ANTT/MT&cod_modulo=623&cod_menu=9230>. Acesso em: 15 set. 2025.

ANTT. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Resolução nº 6.056, de 28 de novembro de 2024**. Brasília, DF: ANTT, 2024. Disponível em: <https://anttlegis.antt.gov.br/action/ActionDatalegis.php?acao=abrirTextoAto&tipo=RES&numeroAto=00006056&seqAto=000&valorAno=2024&orgao=DG/ANTT/MT&cod_modulo=623&cod_menu=9230>. Acesso em: 15 set. 2025.

ANTT. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **RNTRC em números**. Brasília, DF: GOV.BR, 8 ago. 2022. Disponível em: <<https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/cargas/rntrc-1/rntrc-em-numeros>>. Acesso em: 15 set. 2025.

ARAÚJO, G. C.; BANDEIRA, R. A. M.; CAMPOS, V. B. G. Custos e fretes praticados no transporte rodoviário de cargas: uma análise comparativa entre autônomos e empresas. **Transportes**, v. 22, n. 2, p. 39-47, 2014. Disponível em: <<https://doi.org/10.14295/transportes.v22i2.787>>. Acesso em: 15 set. 2025.

ARAÚJO, G. C.; BANDEIRA, R. A. M.; CAMPOS, V. B. G. Custos e fretes praticados no transporte rodoviário de cargas: uma análise comparativa entre autônomos e empresas. **Transportes**, v. 22, n. 2, p. 212, 2014. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/jtl/a/R3BfL94BRgMV4TxCMsythXr/abstract/?lang=pt>>. Acesso em: 15 set. 2025.

ARGENTINA.GOB.AR. Registro Único del Transporte Automotor (RUTA). [S. l.]: **Argentina.gob.ar**, 2022. Disponível em: <https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ruta_registro_unico_de_transporte_automotor_actualizacion_ene2022.pdf>. Acesso em: 21 out. 2025.

BACKHOUSE JONES. Self employed commercial vehicle drivers. 11 set. 2020. Disponível em: <<https://backhousejones.co.uk/self-employed-commercial-vehicle-drivers/>>. Acesso em: 20 out. 2025.

BACKHOUSE JONES. **Self employed commercial vehicle drivers**. 11 set. 2020. Disponível em: <<https://backhousejones.co.uk/self-employed-commercial-vehicle-drivers/>>. Acesso em: 20 out. 2025.

BACKHOUSE JONES. **Self-employed commercial vehicle drivers**. 11 set. 2020. Disponível em: <<https://backhousejones.co.uk/self-employed-commercial-vehicle-drivers/>>.

Acesso em: 20 out. 2025.

BARAT, Josef. O setor de transportes. In: AFFONSO, Rui de Britto A.; SILVA, Pedro Luiz Barros. **Empresas estatais e federação**. São Paulo: Fundap, 1996. p. 203-280. (Federalismo no Brasil).

BARBERO, J. A.; FIADONE, R.; MILLÁN, M. F. El transporte automotor de cargas en América Latina. In: BARBERO, J. A.; FIADONE, R.; MILLÁN, M. F. **El transporte automotor de cargas en América Latina**. [S. l.]: Banco Interamericano de Desenvolvimento, fev. 2020. p. 117. Disponível em: <<https://publications.iadb.org/es/el-transporte-automotor-de-cargas-en-america-latina>>. Acesso em: 15 set. 2025.

BARBERO, J. A.; FIADONE, R.; MILLÁN, M. F. **El transporte automotor de cargas en América Latina**. [S. l.], p. 117, fev. 2020. Disponível em: <<https://publications.iadb.org/es/el-transporte-automotor-de-cargas-en-america-latina>>. Acesso em: 15 set. 2025.

BARROS, Alice Monteiro de. **Curso de Direito do Trabalho**. São Paulo: LTr, 2006.

BARROSO, Luís Roberto. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 6ª REGIÃO. **Tribunal Regional do Trabalho da 6ª Região**, 19 maio 2020. Disponível em: <<https://www.trt6.jus.br/portal/jurisprudencia/temas-e-precedentes/15769>>. Acesso em: 15 set. 2025.

BASTOS, Humberto. **ABC dos transportes**. Rio de Janeiro: MVOP, 1955.

BERLE, Adolf A.; MEANS, Gardiner C. **The Modern Corporation and Private Property**. New Brunswick, NJ: Transaction Publishers, 1932.

BERRONES-SANZ, Luis David. Road freight transport in Mexico: production and employment. **Análisis Económico**, v. 35, n. 90, p. 147-164, set./dez. 2020. Disponível em: <https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2448-66552020000300147>. Acesso em: 21 out. 2025.

BETIM, Leozenir Mendes; RESENDE, Luis Mauricio; REIS, Dálcio Roberto dos. Autonomia como condição capacitadora do conhecimento: busca da inovação na gestão empresarial. **Publ. UEPG Ci. Hum., Ci. Soc. Apl., Ling., Letras e Artes**, Ponta Grossa, v. 14, n. 1, p. 49-54, jun. 2006.

BIELSCHOWSKY, Ricardo. **Pensamento econômico brasileiro**. 3. ed. Rio de Janeiro: Contraponto, 1996.

BORTOLIN, Nelson. Autônomo dirige 13 horas por dia e recebe R\$ 3,9 mil, diz pesquisa. **Revista Carga Pesada**, 5 de julho de 2022. Disponível em: <<https://cargapesada.com.br/autonomo-dirige-13-horas-por-dia-e-recebe-r-39-mil-diz-pesquisa/>>. Acesso em: 15 set. 2025.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Acidentes rodovias**. Brasília, DF: ANTT. Disponível em: <<https://dados.antt.gov.br/dataset/acidentes-rodovias>>. Acesso em: 15 set. 2025.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Dados do TRC**. Brasília, DF: Governo Federal. Disponível em: <<https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/cargas/dadostrc>>. Acesso em: 15 set. 2025.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Caminhoneiro autônomo: perfil e desafios da categoria**.

Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2024.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Pesquisa sobre caminhoneiros autônomos mostra envelhecimento e desvalorização da categoria.** Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2024.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.** Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 15 set. 2025.

BRASIL. Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. **Sinopse do transporte rodoviário de cargas.** Rio de Janeiro: DNER, 1976.

BRASIL. Governo Federal. **Frota de Veículos - 2025.** Disponível em: <<https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/frota-de-veiculos-2025>>. Acesso em: 15 set. 2025.

BRASIL. Ministério da Previdência e Assistência Social. **Portaria MPAS nº 3.242, de 9 de maio de 1996.** Brasília, DF: Ministério da Previdência e Assistência Social, 9 maio 1996. Disponível em: <https://anmlegis.datalegis.net/action/UrlPublicasAction.php?acao=getAtoPublico&sgl_tipo=POR&num_ato=00003242&seq_ato=000&vlr_ano=1996&sgl_orgao=MPAS&cod_tipo=&des_item=&des_item_fim=&num_linha=&cod_modulo=566&cod_menu=8303&iframe=true&print=S>. Acesso em: 15 set. 2025.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Departamento de Administração Financeira. **Ordem de Serviço DAF nº 110, de 25 de abril de 1994.** Brasília, DF: Ministério dos Transportes, 25 abr. 1994. Disponível em: <https://www.normasbrasil.com.br/norma/ordem-de-servico-110-1994_91003.html>. Acesso em: 15 set. 2025.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Departamento de Administração Financeira. **Ordem de Serviço DAF nº 151, de 28 de novembro de 1996.** Brasília, DF: Ministério dos Transportes, 28 nov. 1996. Disponível em: <https://www.normasbrasil.com.br/norma/ordem-de-servico-151-1996_91016.html>. Acesso em: 15 set. 2025.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Plano Nacional de Viação.** Rio de Janeiro: CNT, 1973.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Transportes no Brasil - Síntese Histórica.** Publicado em 23 out. 2014, atualizado em 02 ago. 2020. Disponível em: <<https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transportes-no-brasil-sintese-historica>>. Acesso em: 15 set. 2025.

CALIFORNIA LEGISLATIVE INFORMATION. **AB-5 Worker status: employees and independent contractors.** (2019-2020). Disponível em: https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/billTextClient.xhtml?bill_id=201920200AB5 Acesso em: 04 dez. 2025.

CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de responsabilidade civil.** 11. ed. rev. e ampl. São Paulo: Atlas, 2014.

CESARINO JR, A. F. **Direito Social.** São Paulo: LTr, 1993.

CHANDLER, Alfred D. Jr. **The Visible Hand: The Managerial Revolution in American Business.** Cambridge, MA: Belknap Press, 1977.

CHILE. MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES. SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES. MINISTERIO DE JUSTICIA. SUBSECRETARÍA DE JUSTICIA. DFL 1: **Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito**. Publicado em: 29 out. 2009. Disponível em: <<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1007469>>. Acesso em: 21 out. 2025.

CNI. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Idade da frota e desafios do transporte rodoviário de cargas no Brasil**. Brasília, DF: CNI, 2023.

CNT. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Acidentes rodoviários: estatísticas envolvendo caminhões**. Brasília, DF: CNT, 2019.

CNT. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Anuário do Transporte 2021: Principais Dados**. Brasília, DF: CNT, 2021. Disponível em: <<https://anuariodotransporte.cnt.org.br/2021/File/PrincipaisDados.pdf>>. Acesso em: 15 set. 2025.

CNT. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Pesquisa CNT de Rodovias 2022: Principais dados**. Brasília, DF: CNT, 2022.

CNT. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Pesquisa CNT de Rodovias 2023**. Brasília, DF: CNT - Estudos e Pesquisas, 2023. Disponível em: <<https://www.cnt.org.br/pesquisas>>. Acesso em: 15 set. 2025.

CNT. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Pesquisa CNT de Rodovias 2024: relatório gerencial**. Brasília, DF: CNT, 2024.

CNT. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Pesquisa CNT de Rodovias 2024**. Brasília: CNT: SEST SENAT: ITL, 2024. 224 p. Disponível em: <<https://static.poder360.com.br/2024/11/Pesquisa-CNT-de-Rodovias-2024.pdf>>. Acesso em: 16 out. 2025.

CNT. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Pesquisa CNT de Rodovias 2024**. Brasília: CNT: SEST SENAT: ITL, 2024. 224 p. 13. Disponível em: <<https://static.poder360.com.br/2024/11/Pesquisa-CNT-de-Rodovias-2024.pdf>>. Acesso em: 16 out. 2025.

CNT. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Pesquisa CNT de Rodovias 2024**. Brasília: CNT: SEST SENAT: ITL, 2024. 224 p. 13. Disponível em: <<https://static.poder360.com.br/2024/11/Pesquisa-CNT-de-Rodovias-2024.pdf>>. Acesso em: 16 out. 2025.

CNT. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Pesquisa CNT Perfil Empresarial – Transporte Rodoviário de Cargas 2021**. Brasília, DF: CNT, 2022.

CNT. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS. A realidade do caminhoneiro autônomo em 2022. Brasília, DF: CNTA; **AGP Pesquisas**, 2022.

CNTA. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS. A realidade do caminhoneiro autônomo em 2022. Brasília, DF: CNTA; **AGP Pesquisas**, 2022. Disponível em: <<https://cargapesada.com.br/wp-content/uploads/2022/07/Baixar-aqui-a-pesquisa-da-CNTA.pdf>>. Acesso em: 15 set. 2025.

CNTA. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS. Realidade do Transportador Autônomo de Cargas 2024. Brasília, DF: CNTA; **AGP Pesquisas**, 2024.

COIMBRA, C. **Uma visão histórica e análise conceitual dos transportes no Brasil**. [S.l.]: Ministério dos Transportes, 1974.

COLOMA, F., & ROJAS, P. (2000). Evolución del mercado laboral en Chile: reformas y resultados. In: F. Larraín & Felipe, R. Vergara. **La transformación económica de Chile**. Santiago de Chile: Centro de Estudios Públicos.

CONNECTICUT. Department of Motor Vehicles. Get DOT Number. **CT.GOV**. Disponível em: <https://portal.ct.gov/dmv/commercial-and-industry-services/get-dot-number?language=en_US>. Acesso em: 15 set. 2025.

CORRÊA GALVÃO, Maria do Carmo. Características da geografia dos transportes no Brasil. **Revista Geográfica**, Rio de Janeiro, Instituto Pan-Americano de Geografia e História, dez. 1966.

CROUHY, Michel; GALAI, Dan; MARK, Robert. **Fundamentos da Gestão de Risco**. Rio de Janeiro: Qualitymark Editora, 2008.

DELGADO, M. G. **Curso de Direito do Trabalho**. São Paulo: LTr, 2017.

DNIT. DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. **Atlas CGPERT** - Maio 2023. Brasília, DF: DNIT, 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/rodovias/mapa-de-gerenciamiento/rt_01___p01_atlas_cgPERT_maio_2023___internet_compressed.pdf>. Acesso em: 15 set. 2025.

ESPAÑA. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. **Transporte de Mercancías**. Disponível em: <<https://www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/preguntas-frecuentes-faq/transporte-de-mercancias>>. Acesso em: 15 set. 2025.

ESTADÃO. **A indústria automobilística no Brasil**. Disponível em: <<https://www.estadao.com.br/infograficos/economia,a-industria-automobilistica-no-brasil,1108293>>. Acesso em: 15 set. 2025.

FADEEAC. Los costos del transporte cerraron 2023 con un aumento récord de 248%. [S. l.]: **FADEEAC**, 3 jan. 2024. Disponível em: <<https://www.fadeeac.org.ar/2024/01/03/los-costos-del-transporte-cerraron-2023-con-un-aumento-record-de-248/>>. Acesso em: 21 out. 2025.

FADEEAC. Los costos del transporte cerraron 2023 con un aumento récord de 248%. [S. l.]: **FADEEAC**, 3 jan. 2024. Disponível em: <<https://www.fadeeac.org.ar/2024/01/03/los-costos-del-transporte-cerraron-2023-con-un-aumento-record-de-248/>>. Acesso em: 21 out. 2025.

FAZENDA. Secretaria da Fazenda. Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e). **Portal da Nota Fiscal Eletrônica**. Disponível em: <<https://www.nfe.fazenda.gov.br/portal/cte.aspx?AspxAutoDetectCookieSupport=1>>. Acesso em: 15 set. 2025.

FDC. FUNDAÇÃO DOM CABRAL. **Estudo sobre custos logísticos no Brasil e impacto na competitividade empresarial**. Belo Horizonte, MG: FDC, 2023.

FGV PROJETOS. **A Greve dos Caminhoneiros: Origens e Impactos sobre a Economia Brasileira**. Rio de Janeiro, RJ: FGV Projetos, 2018.

FGV. FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS. Indústria e comércio sofreram mais com impacto da greve dos caminhoneiros. **Portal FGV**, 20 jul. 2018. Disponível em: <<https://portal.fgv.br/noticias/industria-e-comercio-sofreram-mais-impacto-greve>>.

caminhoneiros>. Acesso em: 15 set. 2025.

FONSECA, Edgard Fróes da. **Uma política nacional de transportes**. Rio de Janeiro: MVOP, 1955.

GLOBO. Greve dos caminhoneiros - 2018. In: **MEMÓRIA GLOBO**. [S. l.], 30 ago. 2023. Disponível em: <<https://memoriaglobo.globo.com/jornalismo/coberturas/noticia/greve-dos-caminhoneiros2018.ghml>>. Acesso em: 15 set. 2025.

HM REVENUE & CUSTOMS. ESM4210. **Particular occupations: drivers of commercial vehicles-general**. Disponível em: <<https://www.gov.uk/hmrc-internal-manuals/employment-status-manual/esm4210>>. Acesso em: 19 out. 2025.

HUERTAS, Daniel Monteiro. **Território e circulação: transporte rodoviário de carga no Brasil**. 2013. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Em maio, produção industrial recua 10,9%. **Agência de Notícias** (Agência IBGE). Brasília, DF, 4 jul. 2018. Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/21621-em-maio-producao-industrial-recua-10-9>>. Acesso em: 15 set. 2025.

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Estatísticas históricas do Brasil: séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988**. 2. ed. Rio de Janeiro: IBGE, 1990.

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Estatísticas históricas do Brasil: séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988**. 2. ed. Rio de Janeiro: IBGE, 1990.

IEA; EPE. Transporte Rodoviário de Cargas Brasil | 2021 Benchmarking Internacional. [S. l.]: **IEA; EPE**, 2021. Disponível em: [https://www.epe.gov.br/sites-pt/publicacoes-dados-abertos/publicacoes/PublicacoesArquivos/publicacao-626/IEA-EPE_Brazilian_Road_Freight_Transport_Benchmarking-2021.09.09%20\[PT\].pdf](https://www.epe.gov.br/sites-pt/publicacoes-dados-abertos/publicacoes/PublicacoesArquivos/publicacao-626/IEA-EPE_Brazilian_Road_Freight_Transport_Benchmarking-2021.09.09%20[PT].pdf). Acesso em: 19 out. 2025.

ILO. INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION. **ILO Guidelines on the promotion of decent work and road safety in the transport sector**. International Transport Workers' Federation (ITF) Brief for Trade Unions. Disponível em: <<https://www.itfglobal.org/sites/default/files/node/resources/files/ILO-RT-Guidelines%20brief.pdf>>. Acesso em: 19 out. 2025.

ILOS. INSTITUTO DE LOGÍSTICA E SUPPLY CHAIN. **Custo logístico brasileiro e comparativo internacional**. São Paulo, SP: ILOS, 2023.

IMAI, M. **Kaizen: A estratégia para o sucesso competitivo**. 5ed. São Paulo: IMAM, 1994.

IMT. INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE. **Manual estadístico del sector transporte 2017**. Sanfandila, Querétaro: IMT, 2017. Disponível em: <<https://imt.mx/archivos/Publicaciones/Manual/mn2017.pdf>> Acesso em: 21 out. 2025.

INFRA S.A. **Relatório de investimentos em infraestrutura rodoviária** – 2023. São Paulo, SP: INFRA S.A., 2023.

IONAK, Raabe Michelle. **O Kaizen como sistema de melhoria contínua da padronização**

da produção: um estudo de caso numa indústria metalúrgica de soluções em armazenagem. 2017. 35 f. Monografia (Especialização em Engenharia de Produção) — Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Câmpus Ponta Grossa, 2017. Disponível em: <https://repositorio.utfpr.edu.br/jspui/bitstream/1/23232/1/PG_CEEP_2016_1_18.pdf>. Acesso em: 15 set. 2025.

IPEA. Publicação: Impactos iniciais da greve dos caminhoneiros no setor agropecuário. Repositório do Conhecimento. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/entities/publication/e6bd3256-68f1-4cde-9d23-0b7e81cf0832> Acesso em: 04 dez. 2025.

IPTC. INSTITUTO PAULISTA DO TRANSPORTE DE CARGAS. Acidentes de Trânsito no Transporte de Cargas: Estatística e Prevenção. São Paulo, **IPTCSP**, 2022. Disponível em: <<https://www.iptcsp.com.br/wp-content/uploads/2023/12/Acidentes-de-Transito-no-Transporte-de-Cargas-Estatisticas-e-Prevencao.pdf>>. Acesso em: 15 set. 2025.

IRS. **Independent contractor defined**. Disponível em: <https://www.irs.gov/businesses/small-businesses-self-employed/independent-contractor-defined#:~:text=English,Nonemployee%20Compensation%2C%20in%20box%201> Acesso em: 04 dez. 2025.

JIMÉNEZ, Elías. La informalidad empresarial del autotransporte de carga en México. Instituto Mexicano del Transporte (IMT), **NOTAS**, n. 200, nov./dez. 2022, artigo 3. Disponível em: <<https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=571&IdBoletin=201>>. Acesso em: 21 out. 2025.

JUSTIA. Dynamex Operations West, Inc. v. Superior Court of Los Angeles County. **Justia Opinion Summary**. Disponível em: <https://law.justia.com/cases/california/supreme-court/2018/s222732.html> Acesso em: 04 dez. 2025.

KAPRON, Rafael Antônio. **História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil:** profissão, jornada e ações políticas. 2012. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Pelotas (Unipel), Pelotas, 2012.

LOPES, Amanda Souza et al. Os impactos gerados pela greve dos caminhoneiros no Brasil e a resiliência nos equipamentos e serviços turísticos. **CENÁRIO**, Brasília, v. 7, n. 12, p. 59-72, ago. 2019. DOI: <https://doi.org/10.26512/revistacenario.v7i12.25510>. Disponível em: <<https://revistacenario.v7i12.25510>>. Acesso em: 15 set. 2025.

MAGALHÃES, Teresa Ancona Lopez de. **Responsabilidade civil dos médicos**. Responsabilidade civil: doutrina e jurisprudência. São Paulo: Saraiva, 1988.

MAHUAD, Luciana Carone Nucci Eugenio; MAHUAD, Cassio. **Imputação da responsabilidade civil:** responsabilidade objetiva e subjetiva, p. 76. Disponível em: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/documentacao_e_divulgacao/doc_biblioteca/bibli_servicos_produtos/BibliotecaDigital/BibDigitalLivros/TodosOsLivros/Responsabilidade_civil.pdf Acesso em: 04 dez. 2025.

MAIA, Alneir Fernando Santos. A inclusão do caso fortuito e da força maior como excludentes de responsabilidade civil nas relações de consumo. **Meritum**, v. 7, n. 1, p. 389-427, 2012.

MARANHÃO, D. **Direito do Trabalho**. São Paulo: FGV, 1982.

MARCHWINSKI, Chet; SHOOK, John. *Léxico Lean: Glossário ilustrado para praticantes do Pensamento Lean*. 2. ed. São Paulo: Compilado pelo Lean Enterprise Institute, 2007.

MARTINEZ, L. **Curso de direito do trabalho**. São Paulo: Saraiva, 2012.

MARTINS, S. P. **Direito do Trabalho**. 20. ed. São Paulo: Editora Atlas, 2019.

MEDEIROS, B.; OLIVEIRA, C. P. F. D. O controle de jornada do motorista profissional empregado: uma análise das evoluções jurisprudenciais e legislativas em confronto com os avanços tecnológicos produzidos pela quarta revolução industrial. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, BRASIL, 89, n. 4, 2023. 117-136. Disponível em: <<https://revista.tst.jus.br/rtst/article/view/25>>. Acesso em: 04 dez. 2025.

MÉXICO. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Autotransporte de carga, columna vertebral y motor de crecimiento económico: Esteva Medina. [S. l.]: **Secretaría de Comunicaciones y Transportes**, 5 mar. 2025. Disponível em: <<https://www.gob.mx/sct/prensa/autotransporte-de-carga-columna-vertebral-y-motor-de-crecimiento-economico-esteva-medina?idiom=es>>. Acesso em: 21 out. 2025.

MÖHLMANN, Mareike; ZALMANSON, Lior. Hands on the wheel: Navigating algorithmic management and Uber drivers' autonomy. In: **Proceedings of the International Conference on Information Systems (ICIS 2017)**, Seoul, South Korea, dez. 2017.

MONBEIG, Pierre (1977). **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1998.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Geografia histórica do Brasil: cinco ensaios, uma proposta e uma crítica**. São Paulo: Annablume, 2009.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Território e história no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Annablume, 2005.

MORDOR INTELLIGENCE. Mordor Intelligence. **Mordor Intelligence**, 2024. Disponível em: <<https://www.mordorintelligence.com/pt/industry-reports/europe-roadfreight-transport-market>>. Acesso em: 23 out. 2025.

MORO, S. et al. Regional disparities in road traffic injuries and their determinants in Brazil, 2013. **International Journal for Equity in Health**, v. 15, n. 142, p. 1-10, 2016. Disponível em: <<https://equityhealthj.biomedcentral.com/articles/10.1186/s12939-016-0433-6>>. Acesso em: 15 set. 2025.

NEOFEED. Malha ferroviária subutilizada no Brasil: desafios do transporte intermodal. **NeoFeed**, 2023. Disponível em: <<https://neofeed.com.br/economia/custo-de-transporte-de-cargas-chega-a-r-13-trilhao-por-ano-e-expoe-apagao-logistico/>>. Acesso em: 15 set. 2025.

NOVAES, Antonio Galvão. **Sistemas de transportes**. v. 13. São Paulo: Edgard Blücher, 1986.

NTC. **Anais do II Congresso Nacional do Transporte de Rodoviário de Carga**. São Paulo: Linográfica Editora, 1965.

NUNES, Ricardo Pereira. **Análise do Fluxo de Caixa em Risco para uma Empresa Produtora de Derivados de Petróleo**. Dissertação de Mestrado em Engenharia de Produção. Orientador: Carlos Patrício Samanez. Rio de Janeiro: Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio), 2009.

OECD. ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT. **Latin American and Caribbean Competition Forum - Session I: Informal Economy in**

Latin America and the Caribbean: Implications for Competition Policy - Background Note. Paris: OECD, 2019. Disponível em: <[https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/LACF\(2018\)4/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/LACF(2018)4/en/pdf)>. Acesso em: 21 out. 2025.

OIT. ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. **Recomendação sobre a Relação de Trabalho**, 2006 (N.º 198). Disponível em: <https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:R198>. Acesso em: 19 out. 2025.

OMETTO, A. M. H.; FURTUOSO, M. C. O.; SILVA, M. V. D. S. Economia brasileira na década de oitenta e seus. **Saúde Pública**, 1995. 403-414. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/rsp/a/XRCdDpSndmxTY5J7wXz6tXn/?format=pdf&lang=pt#:~:text=da%20Economia%20Brasileira,nos%20Anos%20Oitenta,13%25%20entre%201980%20e%201983.>>. Acesso em: 23 out. 2025.

ONTL. OBSERVATÓRIO NACIONAL DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA. **Investimentos em infraestrutura rodoviária 2023**. Brasília, DF: ONTL, 2023.

ONTL. OBSERVATÓRIO NACIONAL DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA. **Indicadores de investimentos rodoviários**. Brasília, DF: ONTL, 2023. Disponível em: <<https://ontl.infrasa.gov.br/paineis-analiticos/painel-indicadores-de-transporte-e-logistica/investimentos-rodoviario/>>. Acesso em: 15 set. 2025.

OVEREDITO. STF define se motoristas têm vínculo de emprego com plataformas digitais. **Overedito**. Disponível em: <<https://overedito.com.br/justica/stf-define-se-motoristas-tem-vinculo-de-emprego-com-plataformas-digitais/>>. Acesso em: 21 out. 2025.

PAGBEM. Transporte rodoviário de cargas internacionais: como funciona? **PagBem Serviços Financeiros e de Logística S.A**, 2024. Disponível em: <<https://pagbem.com.br/transporte-rodoviario-de-cargas-internacionais-como-funciona/>>. Acesso em: 15 set. 2025.

PINTO, José Augusto Rodrigues. **Curso de Direito Individual do Trabalho**. São Paulo: LTr, 2003.

PORTUGAL. **Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de outubro**. Estabelece o regime jurídico do contrato de transporte rodoviário nacional de mercadorias. Diário da República, Lisboa, 2003. Disponível em: <<https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/decreto-lei/239-2003-483392>>. Acesso em: 15 set. 2025.

PORTUGAL. **Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de outubro**. Estabelece o regime jurídico do contrato de transporte rodoviário nacional de mercadorias. Diário da República, Lisboa, 2003. Disponível em: <<https://diariodarepublica.pt/dr/legislacao-consolidada/decreto-lei/2003-167133038>>. Acesso em: 15 set. 2025.

PORTUGAL. **Decreto-Lei n.º 257/2007, de 16 de julho**. Altera o Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de outubro. Diário da República, Lisboa, 2007. Disponível em: <<https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/decreto-lei/257-2007-636181>>. Acesso em: 15 set. 2025.

PORTUGAL. **Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro**. Aprova o Código do Trabalho. Diário da República, Lisboa, 2009. Disponível em: <<https://diariodarepublica.pt/dr/legislacao-consolidada/lei/2009-34546475>>. Acesso em: 15 set. 2025.

PR NEWSWIRE. México atinge recorde de 35,1 milhões de veículos em operação, revela dados integrados IDF. **PR Newswire**, 1 mar. 2025. Disponível em: <<https://www.prnewswire.com/br/comunicados-para-a-imprensa/mexico-atinge-recorde-de-35-1-milhoes-de-veiculos-em-operacao-revela-dados-integrados-idf-302388939.html>>. Acesso em: 21 out. 2025.

REIS, Daniela Muradas; CORASSA, Eugênio Delmaestro. Aplicativos de transporte e plataforma de controle: o mito da tecnologia disruptiva do emprego e a subordinação por algoritmos. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (coord.). **Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano**. p. 157-165. São Paulo: LTr, 2017.

RESENDE, Ricardo. **Direito do trabalho**. 9. ed., rev. e atual. Rio de Janeiro: Método, 2023.

REVISTA DE GESTÃO E SECRETARIADO. Impacto dos investimentos em infraestrutura na produção de caminhões (1995–2022). **Revista de Gestão e Secretariado**, 2023. Disponível em: <<https://ojs.revistagesec.org.br/secretariado/article/view/2742>>. Acesso em: 15 set. 2025.

RODRIGUES, Maurício Pallotta. **Contratação da multidão e a subordinação algorítmica**. São Paulo: Editora Mizuno, 2021.

RODRIGUEZ, Américo Plá. **Princípios de Direito do Trabalho**. São Paulo: LTr, [s.d.].

ROMAR, Carla Tereza Martins. **Direito do trabalho esquematizado**. Imprensa: São Paulo, Saraiva, 2017.

ROULET, Michel Camacho. **Uma aplicação de análise multicritério para a coordenação vertical no transporte de granéis sólidos agrícolas**. 2015. 110 p. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Sistemas Logísticos) – Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

ROULET, Michel Camacho. **Uma aplicação de análise multicritério para a coordenação vertical no transporte de granéis sólidos agrícolas**. 2015. 110 p. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Sistemas Logísticos) – Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

SANTOS, I. S. D. B. O uso de rebites por caminhoneiros: e suas consequências nas rodovias. **Conteúdo Jurídico**, 2022. Disponível em: <<https://www.conteudojuridico.com.br/consulta/Artigos/58121/o-uso-de-rebites-por-caminhoneiros-e-suas-consequencias-nas-rodovias>>. Acesso em: 15 set. 2025.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 3. ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SÃO PAULO (Estado). Departamento de Estradas de Rodagem. **Malha Rodoviária: Extensão**. Disponível em: <<https://www.der.sp.gov.br/WebSite/MalhaRodoviaria/Extensao.aspx>>. Acesso em: 15 set. 2025.

SÃO PAULO (Estado). Departamento de Estradas de Rodagem. **Malha Rodoviária: Volume Diário**. Disponível em: <<https://www.der.sp.gov.br/WebSite/MalhaRodoviaria/VolumeDiario.aspx>>. Acesso em: 15 set. 2025.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria da Fazenda. Coordenadoria da Administração Tributária.

Portaria CAT 102, de 10 de outubro de 2013. Dispõe sobre a emissão do Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e) e do Documento Auxiliar do Conhecimento de Transporte Eletrônico (DACTE). São Paulo, SP: Secretaria da Fazenda, 10 out. 2013. Disponível em: <<https://legislacao.fazenda.sp.gov.br/Paginas/pcat1022013.aspx>>. Acesso em: 15 set. 2025.

SCHMIDT, Flávia; MELLO, Janine. Gestão da Pesquisa em Think Tanks: notas sobre a exPeriência recente da diest. **Boletim de Análise Político-institucional**. | n. 29 | Jun. 2021. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/server/api/core/bitstreams/6f2a860f-22d1-40fc-ae3d-a3cf77adb5e5/content> Acesso em: 04 dez. 2025.

SCHUMPETER, Joseph A. **Teoria do Desenvolvimento Econômico**. São Paulo: Nova Cultural, 1982. (Originalmente publicado em 1911).

SENAT. SERVIÇO NACIONAL DE APRENDIZAGEM DO TRANSPORTE. **Relatório de Atividades 2023**. p. 1-36. SENAT, 2023.

SENÇO, W. de. **Estradas de Rodagem: Projeto**. [S. l.]: [s. n.], [s.d.]. p. 3.

SEST SENAT. **Sobre nós**: aqui você encontra o que precisa saber para usar os nossos serviços. Disponível em: <<https://www.sestsenat.org.br/sobre-nos/aqui-voce-encontra-o-que-precisa-saber-para-usar-os-nossos-servicos%20>>. Acesso em: 15 set. 2025.

SILVA, João. Análise das obrigações de meio. **Revista Jurídica**, v. 1, n. 11, p. 132-155, 2011.

SILVA, L. F.; SANTOS, M. A. Being a truck driver in Brazil: From implicit self-stereotypes to system justification. **Estudos de Psicologia** (Campinas), v. 36, e180081, 2019. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/estpsi/a/cWDWjrs9Y7HGPFpsjJz5Qsm>>. Acesso em: 15 set. 2025.

SILVA, Moacir M. F. Expansão dos transportes interiores. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro: IBGE, ano IX, n. 3, p. 367-412, jul.-set. 1947.

SINICESP. Pesquisa CNT de Rodovias 2023 aponta que 67,5% da malha rodoviária do País tem problemas. **SINICESP**, 29 nov. 2023. Disponível em: <<https://sinicesp.org.br/index.php/2023/11/29/pesquisa-cnt-de-rodovias-2023-aponta-que-675-da-malha-rodoviaria-do-pais-tem-problemas/>>. Acesso em: 21 out. 2025.

SOLIANI, R. D.; SILVA, L. B. D. Segurança e saúde ocupacional dos motoristas de caminhão autônomos: uma revisão da literatura. **Revista Transporte e Território**, n. 14, 2023.

STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Ação Declaratória de Constitucionalidade n. 48/DF**. Relator: Min. Luís Roberto, 19 maio 2019. Disponível em: <<https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5245418>>. Acesso em: 15 set. 2025.

STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. Ação Direta de Inconstitucionalidade. **ADI: 5322 DF**, Relator.: Min. Alexandre de Moraes, Data de Julgamento: 14/10/2024, Tribunal Pleno, Data de Publicação: Processo eletrônico DJe-s/n DIVULG 28-10-2024 PUBLIC 29-10-2024.

STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. Ação Direta de Inconstitucionalidade. **ADI: 5956 DF 0072623-46.2018.1.00.0000**, Relator.: LUIZ FUX, Data de Julgamento: 07/04/2020, Data de Publicação: 14/04/2020.

STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental n. 524/DF**. Relator: Min. Luís Roberto Barroso, 15 jun. 2020. Disponível em:

<<https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5491620>>. Acesso em: 15 set. 2025.

STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental. **ADPF: 324 DF**, Relator.: ROBERTO BARROSO, Data de Julgamento: 30/08/2018, Tribunal Pleno, Data de Publicação: 06/09/2019.

STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Recurso Extraordinário n. 1.053.398/SP**. Relator: Min. Alexandre de Moraes, 18 dez. 2020. Disponível em: <<https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5329949>>. Acesso em: 15 set. 2025.

STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. Recurso Extraordinário. **RE: 958.252 MG**, Relator.: LUIZ FUX, Data de Julgamento: 30/08/2018, Tribunal Pleno, Data de Publicação: 13/09/2019.

STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. Reclamação. **Rcl: 75703 RJ**, Relator.: GILMAR MENDES, Data de Julgamento: 31/01/2025, Data de Publicação: PROCESSO ELETRÔNICO DJe-s/n DIVULG 31/01/2025 PUBLIC 03/02/2025.

STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. Reclamação. **Rcl: 70314 SP**, Relator.: Min. FLÁVIO DINO, Data de Julgamento: 09/12/2024, Primeira Turma, Data de Publicação: PROCESSO ELETRÔNICO DJe-s/n DIVULG 13-12-2024 PUBLIC 16-12-2024.

STJ. SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. Recurso Especial. **REsp: 1.676.764 RS (2014/0068964-2)**, Relator p/ Acórdão: Ministro PAULO DE TARSO SANSEVERINO, Data de Julgamento: 23/10/2018, Terceira Turma, Data de Publicação: 05/11/2018

TCU. TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. **Acórdão 2000/2024**: Custos logísticos e transporte rodoviário de cargas. Brasília, DF: TCU, 2024.

TST. TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO. Agravo de Instrumento em Recurso de Revista. **AIRR-1002123-80.2016.5.02.0205**, 8ª Turma, Relatora Ministra Dora Maria da Costa, DEJT 24/01/2025.

TST. TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO. Recurso de Revista. **RR: 00102733520235030095**, Relator.: Jose Pedro De Camargo Rodrigues De Souza, Data de Julgamento: 02/04/2025, 8ª Turma, Data de Publicação: 08/04/2025.

TUPINAMBÁ, Pedro Tourinho. **O contrato intermitente e seus impactos no trabalho decente**. Brasília: Venturoli, 2021.

UDES.A. Avancargo: la startup que cambió la logística en América Latina. **UDES.A**. Disponível em: <<https://udes.a.edu.ar/noticias/avancargo-la-startup-que-cambio-la-logistica-en-america-latina>>. Acesso em: 20 out. 2025.

UNIÃO EUROPEIA. Parlamento Europeu e do Conselho. Regulamento (CE) n.º 1071/2009, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns no que se refere às condições a preencher para o exercício da atividade de transportador rodoviário. **EUR-Lex**, 2009. Disponível em: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32009R1071&qid=1738776387203>>. Acesso em: 15 set. 2025.

USA. Acquisition.gov. **FAR Part 47.207-6** - Transportation of supplies by motor vehicle. Disponível em: <https://www.acquisition.gov/far/part-47#FAR_47_207_6>. Acesso em: 15 set. 2025.

USPS.COM. **What is Proof of Delivery?** 2023. Disponível em:

<<https://faq.usps.com/s/article/What-is-Proof-of-Delivery>>. Acesso em: 15 set. 2025.

VALENTIM, Joel; OLIVEIRA, Ariane Fernandes de. Obrigação de meio e obrigação de resultado. v. 10 n. 10 (2017): **JICEX** 2017-2 Disponível em:

<https://unisantacruz.edu.br/revistas-old/index.php/JICEX/article/view/2778> Acesso em: 04 dez. 2025.

WHD. Wage and Hour Division. **Fact Sheet 13:** Employee or Independent Contractor Classification Under the Fair Labor Standards Act (FLSA). Revised March 2024. Disponível em: <https://www.dol.gov/agencies/whd/fact-sheets/13-flsa-employment-relationship> Acesso em: 04 dez. 2025.

WILSON, W. W. **The Motor Carrier Act of 1980:** An Analysis of the Changes. [S. l.]: [s. n.], 1981. Disponível em: <<https://rosap.ntl.bts.gov/view/dot/60785/>>. Acesso em: 15 set. 2025.