



PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS
ESCOLA DE DIREITO, NEGÓCIOS E COMUNICAÇÃO
NÚCLEO DE PRÁTICA JURÍDICA
COORDENAÇÃO ADJUNTA DE TRABALHO DE
CONCLUSÃO DE CURSO
ARTIGO CIENTÍFICO

**VIOLAÇÃO DA DIGNIDADE DOS CAMINHONEIROS AUTÔNOMOS:
UMA ANÁLISE DA RESPONSABILIDADE DO ESTADO E DAS EMPRESAS
CONTRATANTES**

ORIENTADO - LUCAS MEINERZ PILZ
ORIENTADORA – PROFESSORA. DRA. FERNANDA DA SILVA BORGES

**VIOLAÇÃO DA DIGNIDADE DOS CAMINHONEIROS AUTÔNOMOS:
UMA ANÁLISE DA RESPONSABILIDADE DO ESTADO E DAS EMPRESAS
CONTRATANTES**

Artigo Científico. Apresentado à disciplina de Trabalho de Curso II da Escola de Direito, Negócios e Comunicação da Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUC GOIÁS). Professora. Orientadora. Dra. Fernanda da Silva Borges.

LUCAS MEINERZ PILZ

**VIOLAÇÃO DA DIGNIDADE DOS CAMINHONEIROS AUTÔNOMOS:
UMA ANÁLISE DA RESPONSABILIDADE DO ESTADO E DAS EMPRESAS
CONTRATANTES**

Data da Defesa: 20 de maio de 2026

BANCA EXAMINADORA

Orientador (a): Prof. (a): Dra. Fernanda da Silva Borges Nota

Examinador (a) Convidado (a): Prof. (a): Dr. José Aloísio e Araujo Junior Nota

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho ao meu pai, Lindomar, caminhoneiro por toda uma vida, homem que fez da estrada não apenas o seu local de trabalho, mas também o caminho por onde construiu, com coragem e sacrifício, o sustento, os sonhos e a dignidade de nossa família. Cada quilômetro percorrido por ele representou um gesto silencioso de amor, responsabilidade e entrega, sempre colocando os nossos bem-estar e futuro acima de qualquer cansaço ou dificuldade.

Minha admiração por ele nasceu ainda antes das minhas primeiras memórias. Em uma de suas viagens, quando eu tinha apenas meses de vida, meu pai me levou consigo no caminhão. Não me lembro desse momento, mas a existência daquela fotografia guarda um significado profundo: ali está um homem que, mesmo diante da rotina dura da estrada, escolheu cuidar, proteger e amar. Foi ele quem me levou, me aconchegou nos braços, zelou por mim durante a viagem e até mesmo parou sua rotina para garantir que eu estivesse em segurança. Quando olho para aquela imagem, sinto que, mesmo sem lembrar, carrego dentro de mim a certeza de ter sido cuidado desde o início pelo maior exemplo de guerreiro que conheço.

Meu pai nunca precisou pronunciar grandes discursos sobre força e perseverança. Ele ensinou tudo isso vivendo. Enfrentou jornadas longas, distâncias intermináveis, perigos constantes e incontáveis noites longe de casa, sempre sustentado pela esperança de oferecer uma vida melhor aos seus filhos. Seu amor se manifestou no trabalho diário, no silêncio das renúncias e na constância de quem nunca desistiu.

É impossível estudar a violação da dignidade dos caminhoneiros sem lembrar da realidade que meu pai viveu e de tudo o que enfrentou para que nossa família tivesse dignidade, oportunidades e sonhos. Este trabalho nasce tanto de uma inquietação acadêmica quanto de uma homenagem pessoal à trajetória de um homem simples, forte e honrado, cujo exemplo moldou meus valores, minha visão de mundo e minha escolha por lutar por justiça.

Pai, cada página deste trabalho carrega um pouco da sua história, da sua luta e do seu amor. Se hoje posso trilhar caminhos diferentes, é porque o senhor as abriu primeiro com o seu sacrifício. Que esta dedicatória seja uma forma sincera de agradecer por tudo o que fez por mim e pela nossa família. Este trabalho também é seu, te amo.

VIOLAÇÃO DA DIGNIDADE DOS CAMINHONEIROS AUTÔNOMOS: UMA ANÁLISE DA RESPONSABILIDADE DO ESTADO E DAS EMPRESAS CONTRATANTES

Lucas Meinerz Pilz ¹

RESUMO

O presente trabalho analisou a violação da dignidade da pessoa humana dos caminhoneiros autônomos no Brasil, diante da precarização das condições de trabalho e das limitações no acesso à justiça após a ADC 48/DF. O objetivo consistiu em examinar a responsabilidade do Estado e das empresas contratantes, bem como os impactos do modelo jurídico vigente sobre esses trabalhadores. Utilizou-se o método dedutivo, com pesquisa bibliográfica, legislativa e jurisprudencial. Verificou-se que a autonomia contratual, muitas vezes, não correspondeu à realidade material, evidenciando dependência econômica e transferência excessiva de riscos. Observou-se, ainda, que o deslocamento da competência para a Justiça Comum pôde dificultar o acesso efetivo à tutela jurisdicional. Concluiu-se pela necessidade de uma interpretação constitucional que assegurasse maior proteção à dignidade da pessoa humana e efetividade no acesso à justiça.

Palavras-chave: caminhoneiros autônomos. dignidade da pessoa humana. ADC 48. acesso à justiça.

VIOLATION OF THE DIGNITY OF SELF-EMPLOYED TRUCK DRIVERS: AN ANALYSIS OF THE RESPONSIBILITY OF THE STATE AND CONTRACTING COMPANIES

ABSTRACT

This study analyzed the violation of the dignity of self-employed truck drivers in Brazil, considering the precarious working conditions and the limitations on access to justice following ADC 48/DF. The objective was to examine the responsibility of the State and contracting companies, as well as the impacts of the current legal framework on these workers. The deductive method was employed, based on bibliographic, legislative, and case law research. The findings indicated that contractual autonomy often did not correspond to material reality, revealing economic dependence and excessive risk transfer. It was also observed that the shift of jurisdiction to ordinary courts could hinder effective access to judicial protection. The study concluded that a constitutional interpretation was necessary to ensure greater protection of human dignity and effective access to justice.

Keywords: self-employed truck drivers. human dignity. ADC 48. access to justice.

¹ Acadêmico do curso de Direito da Pontifícia Universidade Católica de Goiás

INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como objeto a análise da violação da dignidade da pessoa humana no contexto do exercício da atividade dos caminhoneiros autônomos no Brasil, com enfoque na responsabilidade do Estado e das empresas contratantes, bem como nos impactos jurídicos decorrentes da decisão proferida na ADC 48/DF pelo Supremo Tribunal Federal. A pesquisa delimita-se à investigação das condições materiais de trabalho desses profissionais, à estrutura normativa que rege o transporte rodoviário de cargas e às consequências processuais relacionadas ao acesso à justiça, especialmente diante do deslocamento de competência para a Justiça Comum.

A problemática central que orienta o estudo consiste em compreender em que medida o modelo jurídico atualmente adotado, embora formalmente válido, contribui para a manutenção de situações de vulnerabilidade estrutural, precarização das condições de trabalho e restrição ao acesso efetivo à tutela jurisdicional. Questiona-se, assim, se a autonomia contratual atribuída ao caminhoneiro autônomo corresponde à sua realidade material ou se opera como instrumento de legitimação de desigualdades.

A relevância do tema mostra-se evidente sob o prisma social e jurídico. Socialmente, trata-se de categoria essencial ao funcionamento da economia nacional, responsável pela circulação de mercadorias em um país fortemente dependente do transporte rodoviário. Juridicamente, o estudo dialoga com princípios constitucionais fundamentais, como a dignidade da pessoa humana, o valor social do trabalho e o acesso à justiça, além de abordar a tensão entre liberdade econômica e proteção dos trabalhadores em situação de hipossuficiência.

O objetivo geral do trabalho consiste em analisar criticamente o modelo de proteção jurídica dos caminhoneiros autônomos, identificando suas insuficiências e propondo uma leitura constitucional que assegure maior efetividade aos direitos fundamentais dessa categoria. Como objetivos específicos, busca-se examinar o histórico e a regulamentação da profissão, investigar a responsabilidade estatal e empresarial na proteção desses trabalhadores e analisar os efeitos da ADC 48/DF no acesso à justiça.

A metodologia adotada é o método dedutivo, com base em pesquisa bibliográfica, legislativa e jurisprudencial, utilizando-se de doutrina especializada, dados empíricos e precedentes dos tribunais superiores, especialmente do Supremo Tribunal Federal e do Tribunal Superior do Trabalho.

Quanto à estrutura, o trabalho encontra-se dividido em três seções principais. A primeira aborda o histórico, a regulamentação e a condição jurídica dos caminhoneiros

autônomos. A segunda analisa a responsabilidade do Estado e das empresas contratantes na proteção desses trabalhadores. A terceira examina a dignidade da pessoa humana no contexto do acesso à justiça, com destaque para os impactos da ADC 48/DF e o chamado “efeito barreira” decorrente da definição de competência jurisdicional.

1 HISTÓRICO E REGULAMENTAÇÃO DA PROFISSÃO DO CAMINHONEIRO AUTÔNOMO

O exercício da profissão de caminhoneiro autônomo ocupa posição estratégica na estrutura econômica brasileira, especialmente diante da predominância do transporte rodoviário como principal meio de circulação de mercadorias no país. A dependência logística do Brasil em relação às rodovias consolidou essa categoria como engrenagem indispensável da atividade produtiva nacional. Contudo, essa centralidade econômica não foi acompanhada, historicamente, por um regime jurídico proporcional de proteção social.

A consolidação da profissão está diretamente vinculada à política desenvolvimentista adotada a partir da segunda metade do século XX, quando o Estado brasileiro priorizou a expansão da malha rodoviária e incentivou a indústria automobilística pesada. Nesse contexto, difundiu-se um modelo contratual baseado na prestação de serviços individualizada, por meio da aquisição ou posse de veículo próprio, transformando o caminhoneiro em aparente empreendedor autônomo.

Entretanto, a autonomia formal nem sempre corresponde à autonomia material. Conforme sustenta Maurício Godinho Delgado sustenta, “estrutural é, finalmente, a subordinação que se expressa ‘pela inserção do trabalhador na dinâmica do tomador de seus serviços, independentemente de receber (ou não) suas ordens diretas’”. (Delgado, 2025, p. 60).

Desse modo, a subordinação pode manifestar-se de forma estrutural, quando o trabalhador, ainda que formalmente autônomo, encontra-se inserido na dinâmica organizacional e econômica do tomador de serviços. A partir dessa perspectiva, percebe-se que muitos caminhoneiros autônomos permanecem economicamente dependentes das grandes transportadoras, submetidos a padrões de exigência típicos da relação de emprego, porém sem a correspondente proteção celetista.

Essa realidade revela uma contradição estrutural: o caminhoneiro autônomo é essencial ao funcionamento do mercado, mas permanece juridicamente vulnerável. A

ausência histórica de políticas públicas estruturadas de proteção ao trabalho autônomo contribuiu para a consolidação de um modelo marcado pela transferência de riscos ao trabalhador, informalidade contratual e fragilização de direitos sociais.

1.1 A PROFISSÃO DE CAMINHONEIRO NO BRASIL

Sob o aspecto socioeconômico, a profissão de caminhoneiro no Brasil tornou-se uma das expressões mais evidentes da precarização contemporânea do trabalho. Jornadas extensas, insegurança nas rodovias, instabilidade financeira e desgaste físico intenso compõem o cotidiano da categoria. As pesquisas reunidas para este trabalho indicam que grande parcela dos caminhoneiros autônomos ultrapassa regularmente os limites de jornada considerados saudáveis, cenário que impacta diretamente na saúde do trabalhador e na segurança viária. Além disso, os dados levantados em 2024 pela Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos, CNTA demonstram que os caminhoneiros autônomos representam entre 60% e 77% da categoria, que 65% trabalham entre 9 e 12 horas por dia, enquanto 25% ultrapassam 13 horas diárias, e que a renda média gira em torno de R\$ 2.436,00, quadro que evidencia a vulnerabilidade econômica e social desses profissionais. (CNTA, 2024).

Essa condição não pode ser analisada apenas sob o prisma econômico. Trata-se de questão constitucional. O art. 1º, inciso III, da Constituição Federal consagra a dignidade da pessoa humana como fundamento da República. Como leciona Ingo Wolfgang Sarlet ensina, “limite e tarefa do Estado e da comunidade”. (Sarlet, 2024, p. 74).

Como a dignidade da pessoa humana constitui núcleo axiológico do sistema constitucional, exigindo do Estado a garantia de condições materiais mínimas para uma existência livre, segura e respeitosa. Para reforçar essa ideia com citação direta, é possível acrescentar que a dignidade da pessoa humana atua como, razão pela qual não se admite que a atividade profissional seja exercida em contexto de desproteção material persistente.

Quando o caminhoneiro trabalha sob jornadas extenuantes, sem infraestrutura adequada de descanso, exposto à violência e à instabilidade econômica permanente, não se está diante de mera escolha profissional, mas de situação que desafia diretamente o conteúdo material da dignidade humana. A gravidade do quadro torna-se ainda mais evidente quando se observa que 46% desses trabalhadores já foram vítimas de roubo de carga e que existem apenas 175 pontos credenciados de parada e descanso em todo o

território nacional, número insuficiente diante da dimensão da malha rodoviária brasileira. (CNTA, 2024).

No mesmo sentido, Alexandre de Moraes adverte que a liberdade econômica não pode ser interpretada de forma absoluta, devendo ser harmonizada com os princípios da justiça social e da proteção aos hipossuficientes. A autonomia contratual, quando exercida em contexto de profunda assimetria econômica, pode converter-se em instrumento de legitimação de desigualdades estruturais.

No setor de transporte rodoviário, essa assimetria manifesta-se na dependência econômica do caminhoneiro autônomo em relação às grandes empresas contratantes, o que enfraquece sua capacidade real de negociação. Assim, a autonomia jurídica atribuída ao trabalhador não raramente encobre uma relação material de vulnerabilidade.

1.2 MARCOS REGULATÓRIOS E SUAS PRINCIPAIS MUDANÇAS

A regulamentação da atividade de caminhoneiro no Brasil desenvolveu-se de maneira tardia e fragmentada. A Lei nº 12.619/2012 representou a primeira tentativa estruturada de disciplinar jornada, tempo de direção e descanso. Posteriormente, a Lei nº 13.103/2015, conhecida como Lei do Motorista, reformulou esse regime, buscando equilibrar produtividade econômica e proteção à saúde do trabalhador.

Todavia, a efetividade prática dessas normas revelou-se limitada, sobretudo no caso dos caminhoneiros autônomos. Conforme analisa José Afonso dos Santos Júnior, a disciplina legal da jornada e do descanso somente alcança efetividade quando acompanhada de fiscalização estatal adequada e de equilíbrio contratual nas relações privadas. Sem esses elementos, a norma tende a converter-se em previsão meramente formal. No caso concreto da categoria, a persistência de jornadas excessivas, baixa renda líquida e carência de infraestrutura revela justamente essa distância entre previsão normativa e proteção efetiva.

A insuficiência fiscalizatória também pode ser analisada à luz do Direito Administrativo. Maria Sylvia Zanella Di Pietro sustenta, “a responsabilidade por omissão ocorre quando o Poder Público deixa de agir em situação em que tinha o dever legal de atuação, sendo possível evitar o dano ou reduzir suas consequências”. (Di Pietro, 2025, p. 637).

No caso do transporte rodoviário, a precariedade estrutural das rodovias e a fiscalização insuficiente do cumprimento das normas de jornada configuram omissões relevantes sob o prisma constitucional.

No âmbito das relações privadas, a autonomia contratual encontra limites nos princípios da boa-fé objetiva e da função social do contrato. Carlos Roberto Gonçalves ensina, “o exercício de um direito não pode ultrapassar os limites impostos pela sua finalidade econômica ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes”. (Gonçalves, 2024, p. 48).

No setor de transporte rodoviário, práticas como a fixação de fretes abaixo do custo operacional mínimo e a transferência integral dos riscos da atividade ao caminhoneiro autônomo evidenciam possíveis violações desses princípios.

Desse modo, embora o arcabouço normativo tenha avançado formalmente, sua aplicação concreta permanece insuficiente para assegurar proteção jurídica efetiva aos caminhoneiros autônomos.

1.3 DIREITOS DOS CAMINHONEIROS EMPREGADOS E AUTÔNOMOS

A distinção jurídica entre caminhoneiros empregados e autônomos revela profunda assimetria protetiva no ordenamento brasileiro. O empregado, regido pela Consolidação das Leis do Trabalho, possui acesso a jornada controlada, férias, décimo terceiro salário, FGTS, proteção previdenciária e estabilidade em hipóteses específicas. O autônomo, por sua vez, assume integralmente os riscos econômicos da atividade.

A manutenção dessa diferenciação exige reflexão à luz da igualdade material. Maurício Godinho Delgado segura, “a caracterização das relações de trabalho exige a verificação concreta dos elementos fático-jurídicos, não se limitando à forma contratual adotada pelas partes”. (Delgado, 2025, p. 95).

De tal modo, que o valor social do trabalho impõe leitura material das relações produtivas, a forma jurídica não pode prevalecer sobre a realidade fática. Quando a autonomia formal mascara dependência econômica estrutural, impõe-se análise crítica do enquadramento jurídico adotado.

O debate intensificou-se após o julgamento da ADC 48/DF pelo Supremo Tribunal Federal, que reconheceu a constitucionalidade da Lei nº 11.442/2007 e firmou entendimento no sentido de que, preenchidos seus requisitos, a relação possui natureza

civil. A decisão, contudo, não elimina a necessidade de exame concreto das circunstâncias fáticas de cada caso.

Sob o prisma do acesso à justiça, Alexandre de Moraes (2024), afirma que o direito fundamental de acesso à jurisdição deve ser compreendido de forma material, exigindo mecanismos eficazes de tutela. A migração das demandas dos caminhoneiros autônomos para a Justiça Comum pode representar obstáculo adicional à efetivação de seus direitos, especialmente diante da vulnerabilidade econômica da categoria.

A análise da dignidade da pessoa humana como fundamento constitucional, conforme desenvolvido por Ingo Wolfgang Sarlet, reforça que a proteção jurídica do trabalho não pode ser reduzida à formalidade contratual. Nesse sentido, destaca o autor que, “a dignidade da pessoa humana, como valor fundamental, impõe a garantia de condições existenciais mínimas para uma vida digna, vinculando tanto o Estado quanto os particulares”. (Sarlet, 2024, p. 74).

Assim, a ausência de garantias mínimas ao caminhoneiro autônomo evidencia lacuna normativa que desafia a coerência do sistema constitucional.

Comparação jurídica entre caminhoneiro empregado e caminhoneiro autônomo

Aspectos analisados	Caminhoneiro Empregado (CLT)	Caminhoneiro Autônomo
Vínculo jurídico	Relação de emprego com subordinação formal	Contrato civil de prestação de serviços
Jornada de trabalho	Controlada e limitada por lei (8h diárias + extras)	Não há limite efetivo de jornada
Descanso semanal	Garantido legalmente	Não assegurado como direito
Férias remuneradas	Direito assegurado	Inexistente
13º salário	Direito assegurado	Inexistente
FGTS	Depósitos obrigatórios mensais	Inexistente
Previdência Social	Filiação obrigatória com contribuição empregador-empregado	Contribuição integral por conta própria
Custos da atividade	Arcados pela empresa	Totalmente suportados pelo trabalhador
Proteção contra acidentes	Seguro, estabilidade provisória e cobertura previdenciária	Ausência de proteção específica
Acesso à justiça	Justiça do Trabalho	Justiça Comum
Reconhecimento da hipossuficiência	Presumida	Não reconhecida formalmente

Fonte: Autoria própria

A análise comparativa evidencia a condição de profunda vulnerabilidade jurídica do caminhoneiro autônomo frente ao empregado celetista. Apesar de exercerem as mesmas funções e compartilharem riscos idênticos às longas jornadas, exposição a acidentes, violência e desgaste físico extremo, apenas o empregado recebe proteção integral do Direito do Trabalho. O autônomo, por sua vez, permanece à margem da tutela laboral, submetido à lógica contratual civil que desconsidera sua fragilidade econômica.

2 RESPONSABILIDADE ESTATAL E EMPRESARIAL NA PROTEÇÃO DOS CAMINHONEIROS AUTÔNOMOS

A precarização das condições de trabalho enfrentadas pelos caminhoneiros autônomos no Brasil não pode ser compreendida como mero reflexo da dinâmica econômica do setor de transporte rodoviário. Trata-se de fenômeno estrutural, resultante da conjugação entre deficiência de infraestrutura pública, fragilidade fiscalizatória, assimetria contratual e transferência excessiva de riscos ao trabalhador. A vulnerabilidade que se verifica nas estradas brasileiras transcende a esfera patrimonial, alcançando a dimensão existencial do profissional que, embora formalmente autônomo, desempenha atividade essencial à circulação de riquezas e ao funcionamento da economia nacional.

A pesquisa O Perfil do Caminhoneiro Brasileiro 5ª edição 2025, elaborada pela Childhood Brasil, fornece importante base empírica para compreender essa realidade. A Childhood Brasil, organização integrante da World Childhood Foundation, atua de forma intersetorial na promoção e defesa de direitos, especialmente na proteção de crianças e adolescentes. Embora sua atuação institucional esteja historicamente ligada ao enfrentamento da exploração sexual, a pesquisa sobre o perfil do caminhoneiro amplia o foco e examina as condições de vida, trabalho, segurança e cidadania desses profissionais em âmbito nacional. O levantamento, realizado com 620 motoristas, revela tendência persistente de precarização da qualidade de vida e de trabalho, indicando que a categoria continua submetida a jornadas extensas, insegurança viária, infraestrutura inadequada e instabilidade econômica. (Childhood Brasil, 2025).

Os dados da pesquisa demonstram que a renda nominal média sofreu elevação nos últimos anos, mas tal aumento não significou recomposição proporcional do poder de compra quando comparado a períodos anteriores. Além disso, grande parte do valor bruto recebido pelo caminhoneiro autônomo é absorvida por custos operacionais, combustível, manutenção, pedágios, tributos e desgaste do veículo, o que reduz significativamente a

renda líquida disponível. Esse cenário reforça a percepção de vulnerabilidade econômica estrutural, sobretudo quando comparado ao regime celetista, no qual parcela relevante dos custos da atividade é suportada pelo empregador.

A precarização material manifesta-se também na infraestrutura de apoio. A maioria dos caminhoneiros afirma utilizar postos de combustível como principal local de descanso, havendo reduzida utilização de Pontos de Parada e Descanso estruturados. As carências mais mencionadas concentram-se em necessidades básicas: banheiros adequados, alimentação de qualidade, preços acessíveis e atendimento médico. Tais elementos evidenciam que o trabalho é exercido em ambiente incompatível com padrões mínimos de dignidade laboral.

Esse quadro impõe uma leitura constitucional mais exigente. Conforme doutrinado por Ingo Wolfgang Sarlet, a dignidade não se limita a um valor abstrato, mas representa parâmetro normativo vinculante que exige condições materiais mínimas para o desenvolvimento da personalidade. Nesse sentido, o autor argumenta que, “a dignidade da pessoa humana não se reduz a um valor moral, mas constitui verdadeira norma jurídica, dotada de eficácia, que impõe deveres de respeito, proteção e promoção”. (Sarlet, 2024, p. 74).

Do mesmo modo, Alexandre de Moraes (2024), alega que a ordem econômica constitucional deve harmonizar livre iniciativa e justiça social, não podendo a liberdade econômica servir de fundamento para perpetuar desigualdades estruturais. Assim, a vulnerabilidade dos caminhoneiros autônomos não pode ser naturalizada sob o argumento da autonomia contratual.

2.1 O DEVER DE PROTEÇÃO ESTATAL E A RESPONSABILIDADE POR OMISSÃO

A Constituição Federal de 1988 instituiu modelo de Estado Social que impõe ao poder público deveres positivos de atuação. O Estado não se limita a abster-se de violar direitos; deve promover condições concretas para sua efetivação. No setor de transporte rodoviário, isso significa investir em infraestrutura, assegurar manutenção adequada das rodovias, ampliar áreas seguras de parada, fortalecer a segurança pública nas estradas e fiscalizar o cumprimento das normas relativas à jornada e ao descanso.

A precariedade das vias, a ausência de sinalização adequada, a escassez de pontos seguros de descanso e o elevado índice de violência configuram falhas estruturais que

impactam diretamente a saúde física e psicológica dos caminhoneiros. Quando tais riscos são previsíveis e reiterados, a omissão estatal assume relevância jurídica.

Maria Sylvia Zanella Di Pietro, defende, “a responsabilidade por omissão surge quando a Administração deixa de agir em situação em que tinha o dever jurídico de atuação, sendo possível evitar o dano ou reduzir suas consequências”. (Di Pietro, 2025, p. 638).

Aplicado ao transporte rodoviário, o raciocínio indica que a insuficiência histórica de investimentos e fiscalização pode configurar omissão relevante, especialmente quando os danos decorrentes de acidentes, exaustão, insegurança e prejuízos materiais são amplamente conhecidos.

A Lei nº 13.103/2015 (Lei do Motorista) demonstra que o legislador reconheceu a necessidade de proteção quanto à jornada e ao descanso do motorista profissional. Entretanto, a distância entre o texto normativo e a realidade prática revela déficit de efetividade. A existência de norma não elimina a responsabilidade estatal quando sua aplicação concreta é fragilizada por ausência de fiscalização e infraestrutura adequada.

2.2 A RESPONSABILIDADE DAS EMPRESAS CONTRATANTES E OS LIMITES DA AUTONOMIA PRIVADA

No plano das relações privadas, a análise da responsabilidade das empresas contratantes deve ser realizada à luz da constitucionalização do Direito Civil. A autonomia privada não possui caráter absoluto; encontra limites na função social do contrato, na boa-fé objetiva e na vedação ao abuso de direito.

Em conformidade com Carlos Roberto Gonçalves (Gonçalves, 2024) e o artigo 118 do CC, o exercício de um direito não pode exceder os limites impostos pela sua finalidade econômica ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes. A imposição de encargos excessivos à parte economicamente mais fraca, especialmente em contexto de assimetria estrutural, pode caracterizar abuso e gerar responsabilidade.

No transporte rodoviário de cargas, observa-se frequentemente a transferência quase integral dos riscos da atividade ao caminhoneiro autônomo. Custos operacionais elevados, imprevisibilidade do frete, exposição à violência e desgaste do veículo são suportados predominantemente pelo trabalhador. A empresa contratante, por sua vez, mantém vantagem econômica central da cadeia logística, sem compartilhar proporcionalmente tais riscos.

Essa realidade aproxima-se do que Maurício Godinho Delgado, denomina de dependência econômica estrutural, na medida em que, ainda que não haja subordinação formal, há limitação concreta da autonomia do trabalhador, afirmando que, “a realidade dos fatos deve prevalecer sobre a forma jurídica adotada pelas partes, especialmente quando evidenciada situação de desigualdade estrutural”. (Delgado, 2025, p. 60).

2.3 RESPONSABILIDADE COMPARTILHADA E NECESSIDADE DE PROTEÇÃO INTEGRADA

A precarização dos caminhoneiros autônomos não decorre exclusivamente de omissões estatais nem apenas de práticas empresariais. Trata-se de fenômeno sistêmico, produzido pela interação entre infraestrutura deficiente, fiscalização insuficiente e contratos economicamente desequilibrados.

A leitura integrada da responsabilidade mostra-se mais adequada à complexidade do problema. O Estado deve garantir condições estruturais mínimas para o exercício seguro da atividade. As empresas devem observar limites materiais à autonomia privada e evitar práticas abusivas que ampliem a vulnerabilidade do trabalhador.

Como defendido por Ingo Wolfgang Sarlet, “a dignidade da pessoa humana atua como verdadeiro parâmetro de controle das relações jurídicas, inclusive privadas, impondo a proteção de situações de vulnerabilidade”. (Sarlet, 2024, p. 74).

Não se trata de suprimir a autonomia profissional, mas de assegurar que ela não seja utilizada como justificativa para abandono institucional ou transferência desproporcional de riscos.

Dessa maneira, a superação da vulnerabilidade estrutural dos caminhoneiros autônomos depende de modelo de proteção integrada, no qual Estado e iniciativa privada atuem de forma coordenada, garantindo condições mínimas de dignidade e efetividade dos direitos fundamentais.

3 A DIGNIDADE DOS CAMINHONEIROS AUTÔNOMOS E O ACESSO À JUSTIÇA

A reorganização contemporânea das relações de trabalho e da produção tem intensificado a adoção de modelos contratuais formalmente empresariais, frequentemente legitimados pelo discurso da livre iniciativa e da autonomia privada. No transporte rodoviário de cargas, essa racionalidade se expressa na ampliação do uso do contrato de

Transportador Autônomo de Cargas (TAC), disciplinado pela Lei nº 11.442/2007, e na tentativa de enquadrar a prestação de serviços como relação estritamente civil-comercial, ainda que, em muitos casos, a realidade revele dependência econômica, subordinação indireta e vulnerabilidade estrutural. A própria Lei nº 11.442/2007 dispõe que a atividade é de natureza comercial, exercida em regime de livre concorrência, mediante inscrição no RNTR-C, além de distinguir as figuras do TAC-agregado e do TAC-independente, fundamentos normativos que serviram de base para a controvérsia constitucional posteriormente analisada pelo Supremo Tribunal Federal.

O problema jurídico central, portanto, não reside apenas na validade abstrata do regime civil previsto na Lei nº 11.442/2007, mas na forma como esse modelo passa a operar quando confrontado com situações concretas em que a autonomia contratual se mostra apenas nominal. Nesses contextos, o caminhoneiro autônomo ocupa posição particularmente sensível na teoria constitucional do trabalho: embora formalmente qualificado como profissional independente, muitas vezes exerce sua atividade sob condições materiais semelhantes ou até mais gravosas que as do empregado típico, porém sem acesso integral à tutela trabalhista e sem plena igualdade no plano processual.

Conforme Ingo Wolfgang Sarlet, a dignidade da pessoa humana não pode ser reduzida a valor abstrato, pois possui dimensão negativa, de vedação de práticas degradantes, e dimensão positiva, de imposição de deveres de proteção e promoção de condições existenciais mínimas. Nesse sentido, afirma o autor que, “a dignidade da pessoa humana não se limita à condição de valor fundamental, mas também constitui norma jurídico-positiva dotada de plena eficácia”. (Sarlet, 2024, p. 75).

Assim, a análise do trabalho autônomo no transporte rodoviário não pode ignorar a necessidade de leitura constitucionalmente orientada da liberdade contratual.

Também no plano das relações privadas a autonomia da vontade encontra limites. A constitucionalização do Direito Civil e do contrato impede que a forma contratual seja utilizada como técnica de deslocamento abusivo de riscos ou de esvaziamento de garantias fundamentais. Desta forma, o problema não está em reconhecer a licitude do contrato civil em tese, mas em impedir que ele opere, na prática, como blindagem jurídica para relações materialmente assimétricas.

A a crítica desenvolvida por Leonardo José Diehl, é especialmente útil, pois sua obra sobre a ADC 48, o autor destaca que, “a leitura conferida pelo Supremo Tribunal Federal à Lei nº 11.442/2007 reforça a natureza civil da relação, mas não afasta a

necessidade de análise da realidade fática, sob pena de esvaziamento de direitos fundamentais dos trabalhadores”. (Diehl, 2025, p. 112).

Assim, compreenda-se que reconhecer a constitucionalidade da Lei nº 11.442/2007, repercute diretamente sobre o enquadramento jurídico do transportador autônomo de cargas e sobre a incidência das garantias trabalhistas, razão pela qual sua análise não pode se limitar ao plano formal da liberdade econômica.

3.1 O QUE É A ADC 48/DF E QUAIS FORAM SEUS EFEITOS JURÍDICOS

A Ação Direta de Constitucionalidade nº 48/DF foi ajuizada com o objetivo de que o Supremo Tribunal Federal declarasse a constitucionalidade da Lei nº 11.442/2007. Essa lei regula o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração. O principal efeito jurídico da ADC 48 foi a validação da natureza comercial da relação entre transportador autônomo e contratante, afastando a aplicação do vínculo empregatício.

A decisão do STF consolidou o entendimento de que, preenchidos os requisitos da Lei nº 11.442, a relação é de natureza civil e deve ser julgada pela Justiça Comum, e não pela Justiça do Trabalho.

A Lei nº 11.442 estabelece os seguintes princípios e requisitos para o transportador autônomo de cargas: a inscrição no RNTR-C (Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas), a comprovação de propriedade ou arrendamento de veículo, e a distinção entre TAC-agregado (com exclusividade ao contratante) e TAC-independente (sem exclusividade). Além disso, a lei prevê que o pagamento do frete deve ser feito diretamente ao TAC, e que as disputas sobre esses contratos são de competência da Justiça Comum.

Nesse sentido, o STF firmou entendimento vinculante ao reconhecer a legitimidade da terceirização da atividade-fim no setor de transporte rodoviário de cargas, bem como ao afirmar que a Constituição Federal não impõe um modelo único de organização produtiva, garantindo aos agentes econômicos liberdade de estruturação empresarial com base no princípio da livre iniciativa (art. 170 da CF). Ademais, assentou que a proteção constitucional ao trabalho não implica o reconhecimento automático de vínculo empregatício em toda prestação remunerada de serviços, desde que ausentes os requisitos legais da relação de emprego. Confira-se:

Ementa: Direito do Trabalho. Ação Declaratória da Constitucionalidade e Ação Direta de Inconstitucionalidade. Transporte rodoviário de cargas. Lei 11.442/2007, que previu a terceirização da atividade-fim. Vínculo meramente comercial. Não configuração de relação de emprego. 1. A Lei nº 11.442/2007 (i) regulamentou a contratação de transportadores autônomos de carga por proprietários de carga e por empresas transportadoras de carga; (ii) autorizou a terceirização da atividade-fim pelas empresas transportadoras; e (iii) afastou a configuração de vínculo de emprego nessa hipótese. 2. É legítima a terceirização das atividades-fim de uma empresa. Como já foi decidido pelo Supremo Tribunal Federal, a Constituição não impõe uma única forma de estruturar a produção. Ao contrário, o princípio constitucional da livre iniciativa garante aos agentes econômicos liberdade para eleger suas estratégias empresariais dentro do marco vigente (CF/1988, art. 170). A proteção constitucional ao trabalho não impõe que toda e qualquer prestação remunerada de serviços configure relação de emprego (CF/1988, art. 7º). Precedente: ADPF 524, Rel. Min. Luís Roberto Barroso. 3. Não há inconstitucionalidade no prazo prescricional de 1 (um) ano, a contar da ciência do dano, para a propositura de ação de reparação de danos, prevista no art. 18 da Lei 11.442/2007, à luz do art. 7º, XXIX, CF, uma vez que não se trata de relação de trabalho, mas de relação comercial. 4. Procedência da ação declaratória da constitucionalidade e improcedência da ação direta de inconstitucionalidade. Tese: 1 A Lei 11.442/2007 é constitucional, uma vez que a Constituição não veda a terceirização, de atividade-meio ou fim. 2 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. 3 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. (STF - ADC: 48 DF - DISTRITO FEDERAL 0008745-84.2017.1.00.0000, Relator: Min. ROBERTO BARROSO, Data de Julgamento: 15/04/2020, Tribunal Pleno, Data de Publicação: DJe-123 19-05-2020).

Essa decisão consolidou em sede de controle concentrado de constitucionalidade, a legitimidade do modelo de contratação de transportadores autônomos de cargas sob regime civil-comercial, inclusive no contexto da terceirização da atividade-fim no setor. A tese firmada pelo STF fortaleceu a segurança jurídica nas relações econômicas, conferindo maior previsibilidade ao mercado de transporte rodoviário. Todavia, seus efeitos transcendem o plano normativo, produzindo impactos significativos tanto na esfera material das relações de trabalho quanto no âmbito processual, especialmente no que se refere à definição de competência e à forma de apreciação das controvérsias pelo Poder Judiciário.

O ponto central, contudo, é que a ADC 48 não pode ser interpretada como autorização irrestrita para que toda e qualquer relação formalmente enquadrada como transporte autônomo de cargas seja automaticamente considerada legítima sob o prisma civil. A decisão do STF está condicionada ao efetivo preenchimento dos requisitos legais previstos na Lei nº 11.442/2007, o que exige análise concreta das circunstâncias fáticas

de cada relação jurídica. Nesse sentido, a controvérsia prática desloca-se para a verificação da correspondência entre a forma contratual adotada e a realidade material da prestação de serviços, especialmente diante de situações em que há indícios de dependência econômica, subordinação indireta ou inserção estrutural do trabalhador na dinâmica empresarial.

Ainda, a decisão da ADC 48 projeta efeitos relevantes sobre a própria racionalidade do sistema de proteção ao trabalho, ao reforçar a prevalência da forma contratual civil como critério inicial de enquadramento jurídico. Tal orientação, embora juridicamente coerente sob a perspectiva da segurança jurídica e da liberdade econômica, pode gerar tensões com princípios constitucionais fundamentais, como a dignidade da pessoa humana e o valor social do trabalho, especialmente quando utilizada para afastar, de maneira automática, a incidência de mecanismos protetivos em contextos de evidente desigualdade material. Nesse cenário, impõe-se uma leitura constitucional crítica, capaz de compatibilizar a validade do regime civil com a necessidade de impedir que a forma jurídica seja instrumentalizada como meio de ocultação de relações de trabalho precarizadas.

3.2 A JURISPRUDÊNCIA PÓS-ADC 48 E O PROBLEMA DA COMPETÊNCIA

Após a ADC 48 uma das consequências mais relevantes foi a consolidação de uma orientação jurisprudencial segundo a qual compete, em regra, à Justiça Comum examinar inicialmente as controvérsias envolvendo contrato de transporte autônomo de cargas, inclusive quando há alegação de fraude à legislação trabalhista. Esse deslocamento produz impacto direto sobre o acesso à justiça, pois altera o foro de discussão, aumenta a complexidade da tramitação e enfraquece a lógica protetiva própria da Justiça do Trabalho.

Nesse contexto, a jurisprudência do Tribunal Superior do Trabalho passou a refletir essa nova diretriz, reafirmando a competência da Justiça Comum para análise inicial dessas demandas, conforme se observa no seguinte julgado:

TST, RR 0001122-89.2022.5.09.0652, 8ª Turma, Rel. Carlos Eduardo Gomes Pugliesi, julgado em 26/03/2025, publicado em 10/04/2025 - RECURSO DE REVISTA DO RECLAMANTE. INTERPOSTO NA VIGÊNCIA DA LEI Nº 13.467/2017. TRANSPORTADOR AUTÔNOMO DE CARGA. PEDIDO DE RECONHECIMENTO DE VÍNCULO DE EMPREGO COM A TRANSPORTADORA. FRAUDE. INCOMPETÊNCIA DA JUSTIÇA DO TRABALHO. TEMA DA ADC Nº 48 E DA ADI Nº 3.961 DO STF.

TRANSCENDÊNCIA RECONHECIDA. Considerando a existência de decisão proferida pelo Supremo Tribunal Federal acerca da matéria, em caráter vinculante, nos termos do artigo 927 do CPC, deve ser reconhecida a transcendência da causa. TRANSPORTADOR AUTÔNOMO DE CARGA. PEDIDO DE RECONHECIMENTO DE VÍNCULO DE EMPREGO COM A TRANSPORTADORA. FRAUDE. INCOMPETÊNCIA DA JUSTIÇA DO TRABALHO. TEMA DA ADC Nº 48 E DA ADI Nº 3.961 DO STF. NÃO PROVIMENTO. Debate-se nos autos a competência da Justiça do Trabalho para julgar e processar demanda em que se discute o vínculo de emprego entre o autor, transportador autônomo de carga, e a reclamada, empresa transportadora, nos moldes dos artigos 2º e 3º da CLT. Com relação ao tema, o Supremo Tribunal Federal, no julgamento da ADC 48 e da ADI 3.961, declarou a constitucionalidade da Lei nº 11.442/2007 e firmou tese de 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". Em vista da decisão proferida pelo STF, há que se concluir que é da Justiça Comum a competência para julgar as causas em que se discute a relação comercial de natureza civil existente entre as partes, inclusive quando se questiona o não preenchimento dos requisitos da Lei nº 11.442/2007, em face da alegação de existência de fraude à legislação trabalhista, com a configuração de vínculo de emprego, nos termos dos artigos 2º e 3º da CLT. Ressalte-se que cabe à Justiça Comum, e não a esta Justiça Especializada, examinar, em primeiro plano, se realmente houve vício apto a descaracterizar a natureza comercial da contratação, aplicando-se ao caso o mesmo entendimento proferido pelo STF na Medida Cautelar na ADI 3.395-6/DF, em que se tratou da competência da Justiça Comum para julgar as lides envolvendo desvirtuamento da relação jurídico-administrativo. Precedentes de Turmas do STF e desta Corte Superior. Na hipótese, o Tribunal Regional manteve a sentença que acolheu a arguição de incompetência absoluta da Justiça do Trabalho e determinou a remessa do feito à Justiça Comum. Recurso de revista de que não se conhece.

Em complemento, a jurisprudência também passou a admitir, inclusive em sede rescisória, a correção de decisões proferidas pela Justiça do Trabalho quando constatada a incompetência material, reforçando ainda mais o deslocamento da análise para a Justiça Comum:

TST, ROT 0011884-51.2022.5.03.0000, SDI-2, Rel. Morgana de Almeida Richa, julgado em 26/11/2024, publicado em 29/11/2024 - RECURSO ORDINÁRIO EM AÇÃO RESCISÓRIA SOB A ÉGIDE DO CPC/2015. COMPETÊNCIA MATERIAL DA JUSTIÇA DO TRABALHO. TRANSPORTADOR AUTÔNOMO DE CARGAS. PRETENSÃO DE RECONHECIMENTO DE VÍNCULO EMPREGATÍCIO. 1. Discute-se nos autos a competência material para julgamento do pedido de reconhecimento de vínculo empregatício, a partir do desvirtuamento de contrato de transporte autônomo de cargas. 2. O Supremo Tribunal Federal, no julgamento da ADC 48, confirmou a constitucionalidade da Lei do transporte rodoviário de cargas e fixou tese de 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". 3. A partir do paradigma, a Suprema Corte passou a cancelar a competência da Justiça Comum para exame do preenchimento dos requisitos da relação

comercial entre empresa e transportador autônomo de cargas, ainda que a causa de pedir da ação verse sobre fraude à legislação trabalhista e formação de vínculo empregatício. Precedentes. 4. Nessa mesma direção, esta Subseção tem também reconhecido a possibilidade de desconstituição de julgados, com base no art. 966, II, do CPC, em razão de incompetência absoluta do Juízo, nas hipóteses em que verificada efetiva formalização de contrato de transporte de cargas, nos termos da Lei nº 11.442/2008. 5. Na hipótese da ação subjacente, demonstrou-se documentalmente o registro do reclamante na ANTT, a propriedade dos veículos, a licença municipal para prestação dos serviços e a formalização de contrato de transporte de cargas. 6. Evidenciada a pactuação formal de contrato civil de transporte de cargas, emerge a competência material da Justiça Comum para exame da validade da relação comercial em que se pautou a reclamação trabalhista subjacente. 7. Disso resulta que o Órgão Julgador, ao declarar a validade do contrato comercial e rejeitar as pretensões formuladas na petição inicial da reclamação subjacente, adentrou no exame de questão cuja competência é exclusiva da Justiça Comum. 8. Ação rescisória julgada procedente. Recurso ordinário conhecido e provido.

Ainda, observa-se que essa orientação tem sido reiterada de forma consistente pelas Turmas do TST, consolidando a necessidade de exame prévio, pela Justiça Comum, dos requisitos da relação comercial antes de qualquer análise sobre eventual vínculo empregatício:

TST, Ag-RR 0001097-66.2021.5.06.0144, 8ª Turma, Rel. Sergio Pinto Martins, julgado em 06/11/2024, publicado em 12/11/2024 - AGRADO EM RECURSO DE REVISTA. REGÊNCIA PELA LEI Nº 13.467/2017 - INCOMPETÊNCIA MATERIAL DA JUSTIÇA DO TRABALHO. PEDIDO DE RECONHECIMENTO DE RELAÇÃO DE EMPREGO. TRANSPORTADOR AUTÔNOMO DE CARGAS. CONTRATO COMERCIAL. LEI Nº 11.422/2007. ADC 48/DF DO STF. No julgamento da ADC 48/DF, o Supremo Tribunal Federal declarou a constitucionalidade da Lei nº 11.422/2007, que autorizou a terceirização da atividade-fim pelas empresas transportadoras de cargas e afastou a configuração de vínculo de emprego nessa hipótese. A apreciação sobre o preenchimento dos requisitos previstos na Lei do Transporte Rodoviário de Cargas por terceiros (Lei nº 11.442/2007) precede a verificação dos elementos caracterizadores da relação empregatícia, devendo a controvérsia ser submetida, primeiramente, ao exame da Justiça comum. Precedentes. Portanto, está correta a decisão monocrática por meio da qual se denegou seguimento ao recurso de revista do reclamante, não merecendo nenhum reparo. Agravo a que se nega provimento.

Esses julgados são importantes porque evidenciam mudança significativa na racionalidade processual: antes mesmo de se discutir a presença ou não dos requisitos dos arts. 2º e 3º da CLT, exige-se o exame prévio, pela Justiça Comum, da validade da relação comercial formalmente construída sob o regime da Lei nº 11.442/2007. Isso produz uma consequência prática decisiva para o seu trabalho: o debate sobre fraude, desvirtuamento

e vínculo empregatício deixa de ingressar, ao menos inicialmente, no espaço jurisdicional tradicionalmente mais vocacionado à tutela das assimetrias do trabalho.

3.3 O ACESSO À JUSTIÇA E O “EFEITO BARREIRA” DA COMPETÊNCIA

A discussão sobre competência, nesse cenário, não é meramente técnica. Ela interfere diretamente na efetividade do acesso à justiça. Nesse ponto, a contribuição de Mauro Cappelletti e Bryant Garth (1988), é essencial, pois os autores demonstram que o acesso à justiça não significa apenas a possibilidade formal de ajuizar ação, mas sim a existência de mecanismos concretos e adequados para que o titular do direito obtenha tutela efetiva, tempestiva e proporcional às desigualdades reais das partes.

Aplicada ao caso dos caminhoneiros autônomos, essa reflexão revela um problema central: quando a controvérsia é deslocada para uma jurisdição mais onerosa, mais formalista e menos especializada em conflitos laborais, a tutela jurisdicional tende a se tornar menos acessível para o trabalhador vulnerável. O caminhoneiro, que já enfrenta instabilidade financeira, alto custo da atividade, desgaste físico e dificuldade de acompanhar litígios prolongados, passa a lidar também com barreiras processuais mais elevadas. O risco, nesse cenário, é a produção de uma espécie de negação indireta da justiça, em que o direito de ação permanece formalmente aberto, mas sua efetividade prática se enfraquece.

Essa percepção é reforçada por Alexandre de Moraes, que argui, “o direito de acesso à justiça não se limita à possibilidade de ingresso em juízo, devendo assegurar uma prestação jurisdicional efetiva, adequada e tempestiva”. (MORAES, 2024, p. 113).

Ao tratar do acesso à justiça como garantia que não se esgota na abertura formal do Judiciário, exigindo tutela jurisdicional adequada. Em termos materiais, a simples remessa do conflito à Justiça Comum pode representar aumento do custo de litigância, maior dificuldade probatória e diminuição da densidade protetiva que historicamente caracteriza a Justiça do Trabalho.

Por esse motivo que não se pode interpretar a ADC 48 apenas como reforço da segurança jurídica do setor, mas também como decisão capaz de gerar um verdadeiro efeito barreira sobre o exercício concreto do direito de ação. Quando o sistema processual se torna mais complexo, oneroso e tecnicamente exigente para o trabalhador que precisa demonstrar fraude, dependência econômica e subordinação material, a efetividade da proteção jurisdicional resta significativamente comprometida.

Além disso, cumpre destacar que o deslocamento da competência produz impacto direto na dinâmica probatória, elemento central em demandas que envolvem alegação de desvirtuamento contratual. Na Justiça do Trabalho, a estrutura procedimental e os princípios que a regem, como a proteção ao hipossuficiente e a facilitação da prova, permitem maior aproximação entre a verdade formal e a realidade material da relação jurídica. Já na Justiça Comum, a rigidez procedimental e a ausência de mecanismos protetivos equivalentes podem dificultar a demonstração de elementos como subordinação estrutural e dependência econômica, exigindo do trabalhador um ônus probatório mais elevado e, muitas vezes, incompatível com sua condição concreta.

Sob essa perspectiva, o “efeito barreira” não se limita ao aumento de custos ou à maior complexidade processual, mas representa um obstáculo sistêmico à efetivação dos direitos fundamentais. Trata-se de fenômeno que evidencia a distância entre o acesso formal e o acesso material à justiça, reforçando a necessidade de uma leitura constitucional que vá além da validade abstrata das normas.

A dignidade da pessoa humana atua, nesse contexto, como parâmetro concreto de contenção de práticas que convertem o trabalhador em mero instrumento da lógica econômica. No campo do trabalho, isso significa impedir que a autonomia privada seja utilizada como técnica de precarização. A forma contratual, por si só, não pode ter força para apagar a realidade social da prestação laboral.

Nesse ponto, a análise de Leonardo José Diehl, revela-se essencial, especialmente ao tratar dos efeitos da ADC 48 no âmbito do controle concentrado de constitucionalidade. Conforme argumenta o autor, “a interpretação conferida pelo Supremo Tribunal Federal à Lei nº 11.442/2007, ao privilegiar a natureza civil da relação, pode produzir reflexos concretos na limitação do acesso à tutela trabalhista, exigindo análise crítica quanto à efetividade dos direitos fundamentais”. (Diehl, 2025, p. 112).

Nesse aspecto, a leitura de Maurício Godinho Delgado, permanece central. Ao tratar da subordinação estrutural, o autor demonstra que as formas contemporâneas de controle do trabalho não se limitam à emissão direta de ordens, podendo se manifestar por dependência econômica, inserção funcional na dinâmica empresarial e organização assimétrica da atividade, afirma que, “a subordinação pode se manifestar de modo estrutural, pela inserção do trabalhador na dinâmica organizacional do tomador, ainda que ausente comando direto”. (Delgado, 2025, p. 60).

Essa formulação é especialmente útil para o caso dos caminhoneiros autônomos, pois evidencia que a autonomia formal pode coexistir com intensa limitação material da liberdade profissional.

Ao lado de Delgado, Ingo Wolfgang Sarlet (2024), permite reforçar que a dignidade exige instrumentos institucionais capazes de proteger sujeitos vulneráveis em contextos estruturalmente desiguais, sustentando que, “a dignidade da pessoa humana impõe a garantia de condições existenciais mínimas e a proteção contra situações de vulnerabilidade”. (Sarlet, 2024, p. 74).

Quando o trabalhador arca sozinho com os riscos da atividade, enfrenta dificuldades materiais para litigar e ainda se vê deslocado para um sistema processual menos protetivo, a promessa constitucional de tutela da dignidade e do valor social do trabalho torna-se fragilizada.

Nessa linha, a primazia da realidade precisa ser compreendida não como favor ao trabalhador, mas como exigência constitucional de coerência entre forma jurídica e verdade social. Quando o Direito permite que o rótulo contratual prevaleça automaticamente sobre a realidade, corre-se o risco de transformar a liberdade contratual em mecanismo de evasão protetiva. A dignidade humana, ao contrário, exige que a interpretação jurídica permaneça sensível à vulnerabilidade econômica, à assimetria de poder e à efetividade concreta da tutela jurisdicional.

3.4 HARMONIZAÇÃO NORMATIVA: O QUE A LEI Nº 11.442/2007 JÁ ASSEGURA E O QUE AINDA PODE SER APRIMORADO

A análise desta seção demonstra que o principal problema não está apenas na constitucionalidade abstrata da Lei nº 11.442/2007, mas no modo como o regime jurídico do TAC pode ser utilizado, em determinados contextos, para dificultar a tutela de situações materialmente assimétricas. Por isso, em vez de manter a proposta de projeto de lei, é mais consistente apresentar uma tabela de comparação entre os aspectos positivos já existentes na legislação e os pontos que merecem aperfeiçoamento.

Tabela comparativa: Lei nº 11.442/2007 e possibilidades de aprimoramento

O que a Lei nº 11.442/2007 já traz de positivo	Melhorias que podem ser realizadas
--	------------------------------------

Reconhece juridicamente o transportador autônomo de cargas e organiza o setor em bases normativas próprias.	Prever critérios mais claros para diferenciar autonomia material real e autonomia apenas formal.
Exige regularidade cadastral e documental para o exercício da atividade, como forma de formalização mínima do TAC.	Criar mecanismos legais antifraude para coibir uso abusivo do contrato civil como forma de mascarar vínculo materialmente subordinado.
Confere segurança jurídica ao transporte rodoviário de cargas ao estruturar o regime comercial do setor.	Estabelecer dever reforçado de transparência contratual sobre remuneração, descontos, riscos assumidos e critérios de execução do frete.
Disciplina a atividade econômica do transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração.	Introduzir regras de facilitação probatória quando houver alegação plausível de dependência econômica, controle indireto ou falsa autonomia.
Permite organização empresarial e contratual do setor sob a lógica da livre iniciativa.	Criar salvaguardas para evitar que a discussão de competência se transforme em obstáculo excessivo ao acesso efetivo à justiça do TAC vulnerável.
Favorece a previsibilidade normativa para contratantes e transportadores que atuam regularmente.	Prever mecanismos processuais simplificados para definição inicial do regime jurídico aplicável quando houver controvérsia relevante sobre fraude ou subordinação disfarçada.
Estabelece base legal para o reconhecimento da natureza comercial do TAC quando efetivamente preenchidos os requisitos legais.	Compatibilizar a proteção da livre iniciativa com garantias mínimas de equilíbrio contratual, boa-fé objetiva e tutela da dignidade do trabalhador economicamente vulnerável.

Fonte: Autoria própria

Portanto, que a dignidade dos caminhoneiros autônomos e o acesso efetivo à justiça não podem ser analisados apenas sob a ótica da validade formal do contrato civil nem apenas sob a lógica da segurança jurídica empresarial. A ADC 48 consolidou a constitucionalidade da Lei nº 11.442/2007 e fortaleceu a compreensão de que, preenchidos seus requisitos, a relação é de natureza comercial. Contudo, a jurisprudência posterior do TST demonstra que esse entendimento repercutiu diretamente sobre a competência jurisdicional, deslocando para a Justiça Comum o exame inicial de controvérsias que muitas vezes envolvem alegações de fraude e pretensão de reconhecimento de vínculo empregatício.

Em termos constitucionais, a principal questão está em saber se essa reorganização processual preservará, de fato, a efetividade do acesso à justiça dos caminhoneiros em situação de vulnerabilidade. À luz de Ingo Wolfgang Sarlet, Alexandre de Moraes, Maurício Godinho Delgado, Mauro Cappelletti e Bryant Garth, bem como de Leonardo

José Diehl, a resposta crítica é que a tutela da dignidade humana exige mais do que segurança formal. Como argumenta Diehl, “a interpretação conferida à Lei nº 11.442/2007 no âmbito da ADC 48 não pode ser analisada apenas sob a ótica da validade formal, devendo ser confrontada com seus impactos concretos na efetividade dos direitos fundamentais”. (Diehl, 2025, p. 112).

Assim, exige-se a existência de mecanismos institucionais capazes de impedir que a autonomia privada se converta em técnica de precarização e que a competência jurisdicional se transforme em barreira prática ao exercício de direitos.

CONCLUSÃO

A presente pesquisa partiu da problemática consistente em verificar se o modelo jurídico aplicável aos caminhoneiros autônomos no Brasil é capaz de assegurar a efetividade da dignidade da pessoa humana e do acesso à justiça, especialmente diante das transformações introduzidas pela ADC 48/DF. Ao longo do estudo, buscou-se demonstrar que, embora haja um arcabouço normativo formalmente estruturado, sua aplicação prática revela importantes insuficiências.

A análise desenvolvida evidenciou que a profissão de caminhoneiro autônomo, embora essencial à economia nacional, encontra-se inserida em um contexto de vulnerabilidade estrutural, caracterizado por jornadas extenuantes, insegurança nas rodovias, instabilidade econômica e ausência de proteção social adequada. Verificou-se, ainda, que a autonomia contratual atribuída a esses trabalhadores nem sempre corresponde à sua realidade material, funcionando, em muitos casos, como mecanismo de transferência de riscos e de ocultação de relações marcadas por dependência econômica.

No que se refere à responsabilidade estatal, constatou-se a existência de omissões relevantes na implementação de políticas públicas voltadas à infraestrutura, fiscalização e segurança nas rodovias, o que contribui diretamente para a precarização das condições de trabalho. No âmbito das relações privadas, verificou-se que práticas contratuais desequilibradas, aliadas à assimetria econômica entre as partes, reforçam a fragilidade do caminhoneiro autônomo, exigindo a aplicação de limites à autonomia privada com base na função social do contrato e na boa-fé objetiva.

No plano processual, a análise da ADC 48/DF e da jurisprudência posterior demonstrou que o deslocamento da competência para a Justiça Comum pode gerar obstáculos concretos ao acesso à justiça, configurando o chamado “efeito barreira”.

Embora o direito de ação permaneça formalmente garantido, sua efetividade prática tende a ser reduzida diante do aumento de custos, da complexidade procedimental e da menor densidade protetiva em comparação com a Justiça do Trabalho.

Diante desses achados, conclui-se que os objetivos do trabalho foram atingidos, ao evidenciar que o modelo jurídico vigente, embora formalmente válido, não é plenamente suficiente para assegurar a dignidade da pessoa humana dos caminhoneiros autônomos. Mostra-se necessária a adoção de uma abordagem mais integrada, que envolva tanto o fortalecimento das políticas públicas estatais quanto a revisão das práticas contratuais no setor privado, além da construção de mecanismos processuais que garantam efetivo acesso à justiça.

Como contribuição, o estudo reforça a necessidade de uma leitura constitucionalmente orientada do trabalho autônomo, que considere não apenas a forma jurídica da relação, mas também sua realidade material. Sugere-se, para pesquisas futuras, o aprofundamento empírico sobre o impacto das decisões judiciais na vida dos caminhoneiros, bem como a análise comparada com outros modelos internacionais de regulação do trabalho autônomo.

Em síntese, a dignidade da pessoa humana não pode ser reduzida a um valor abstrato, devendo orientar concretamente a interpretação e aplicação do Direito, de modo a impedir que a autonomia privada e a organização processual se convertam em instrumentos de precarização e exclusão social.

REFERÊNCIAS

ANAMATRA – ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS MAGISTRADOS DA JUSTIÇA DO TRABALHO. ADC 48 e competência para julgamento das ações sobre terceirização no transporte rodoviário de cargas. Disponível em: <https://www.anamatra.org.br/imprensa/anamatra-na-midia/30108-adc-48-e-competencia-para-julgamento-das-acoes-sobre-terceirizacao-no-transporte-rodoviario-de-cargas>.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm.

BRASIL. Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista. Brasília, DF: Presidência da República, 2015. Disponível em:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113103.htm.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Ação Declaratória de Constitucionalidade (ADC) nº 48/DF. Rel. Min. Luiz Fux, Tribunal Pleno, julgado em 15 abr. 2020. Disponível em:

<https://portal.stf.jus.br>.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. ADC 48: acórdão. Disponível em:

https://portal.trt3.jus.br/internet/jurisprudencia/repercussao-geral-e-controle-concentrado-adi-adc-e-adpf-stf/downloads/controle-concentrado-adc/ADC_48_Acordao.pdf.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Processo ADC 48. Disponível em:

<https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5245418>.

CHILDHOOD BRASIL. O perfil do caminhoneiro brasileiro 2025. Disponível em:

<https://namaocerta.org.br/pesquisas-e-publicacoes/o-perfil-do-caminhoneiro-brasileiro-2025/>.

CNTA – CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES

AUTÔNOMOS. Relatório sobre a realidade do caminhoneiro autônomo 2024. Brasília:

CNTA, 2024. Disponível em: <https://www.cnta.org.br>.

CNT – CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. Pesquisa CNT de

Rodovias 2024. Brasília: CNT, 2024. Disponível em: <https://cnt.org.br/pesquisa>.

DELGADO, Maurício Godinho. Curso de Direito do Trabalho. 22. ed. São Paulo: LTr, 2025.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Direito Administrativo. 38. ed. São Paulo: Atlas, 2025.

GONÇALVES, Carlos Roberto. Responsabilidade Civil. 23. ed. São Paulo: Saraiva Jur, 2024.

MIGALHAS. Iniciativas governamentais para melhorar a infraestrutura rodoviária.

Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/depeso/423040/iniciativas-governamentais-para-melhorar-a-infraestrutura-rodoviaria>.

MIGALHAS. Lei de franquias e relação de emprego: impactos da ADC 48 e Tema 725.

Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/depeso/434896/lei-de-franquias-e-relacao-de-emprego-impactos-da-adc-48-e-tema-725>.

MORAES, Alexandre de. Direito Constitucional. 41. ed. São Paulo: Atlas, 2025.

SANTOS JÚNIOR, José Afonso dos. Direitos trabalhistas dos caminhoneiros: o que diz a legislação brasileira. 2024. Disponível em:

<https://www.jusbrasil.com.br/artigos/direitos-trabalhistas-dos-caminhoneiros/2777181365>.

SARLET, Ingo Wolfgang. Dignidade da pessoa humana e direitos fundamentais na Constituição Federal de 1988. 11. ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2024.

TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 5ª REGIÃO. O STF julga mérito da ADC 48. Disponível em: <https://www.trt5.jus.br/node/52312>.