

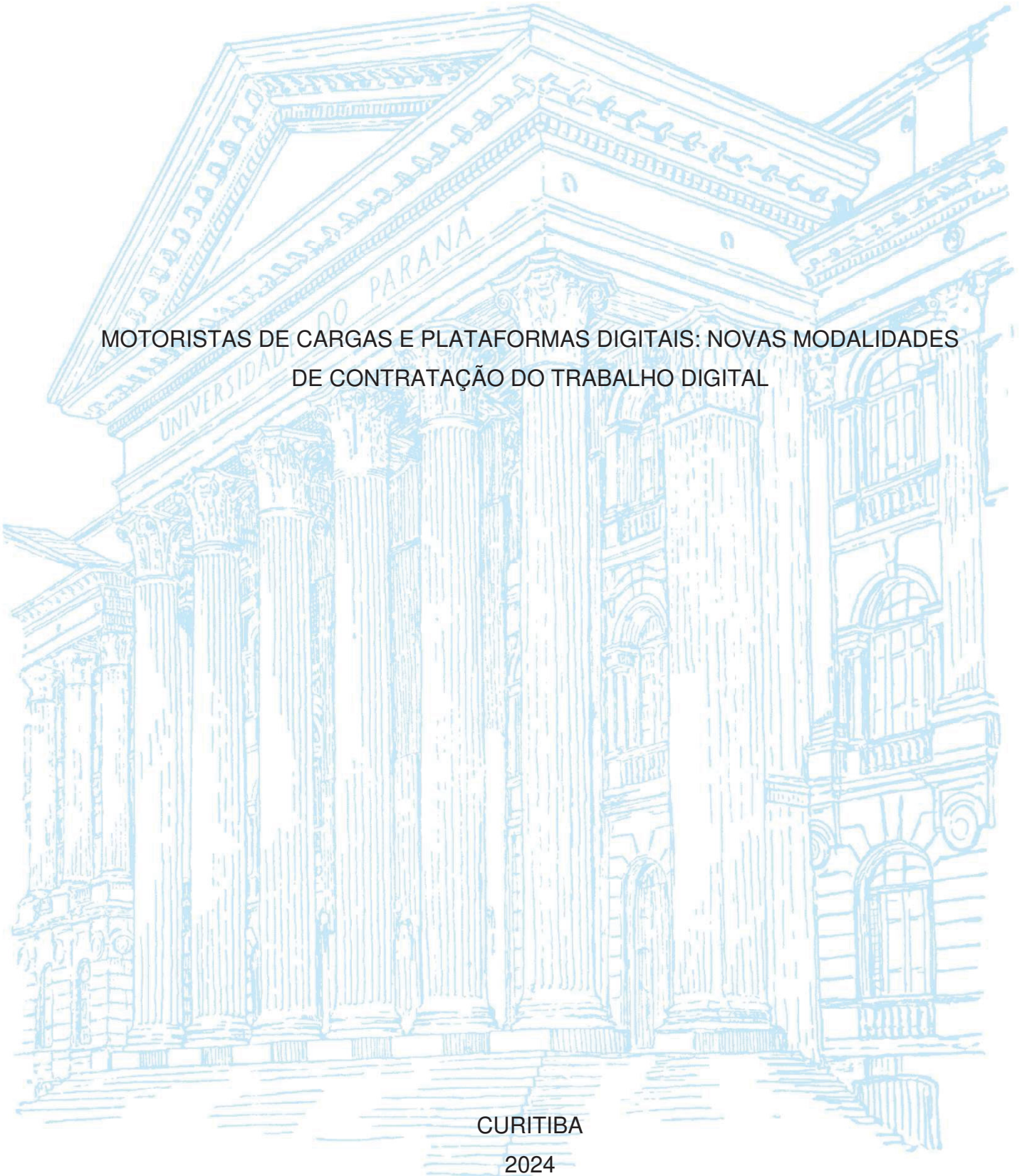
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

MARIANE CRISTINA RODRIGUES DA SILVA

MOTORISTAS DE CARGAS E PLATAFORMAS DIGITAIS: NOVAS MODALIDADES
DE CONTRATAÇÃO DO TRABALHO DIGITAL

CURITIBA

2024



MARIANE CRISTINA RODRIGUES DA SILVA

MOTORISTAS DE CARGAS E PLATAFORMAS DIGITAIS: NOVAS MODALIDADES
DE CONTRATAÇÃO DO TRABALHO DIGITAL

Dissertação apresentada ao curso de Pós-Graduação em Direito, Setor de Ciências Jurídicas, Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Direito. Área de concentração: Direitos Humanos e Democracia. Linha de pesquisa: Cidadania e Inclusão Social.

Orientador: Professor Dr. Sidnei Machado.

CURITIBA

2024

DADOS INTERNACIONAIS DE CATALOGAÇÃO NA PUBLICAÇÃO (CIP)
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
SISTEMA DE BIBLIOTECAS – BIBLIOTECA DE CIÊNCIAS JURÍDICAS

Silva, Mariane Cristina Rodrigues da
Motoristas de cargas e plataformas digitais: novas
modalidades de contratação do trabalho digital / Mariane
Cristina Rodrigues da Silva. – Curitiba, 2024.
1 recurso on-line : PDF.

Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do
Paraná, Setor de Ciências Jurídicas, Programa de Pós-
graduação em Direito.
Orientador: Sidnei Machado.

1. Motoristas de caminhão. 2. Transporte rodoviário de
carga. 3. Plataformas digitais. 4. Direito do trabalho.
I. Machado, Sidnei. II. Título. III. Universidade Federal do
Paraná.

Bibliotecário: Pedro Paulo Aquilante Junior – CRB-9/1626

ATA Nº510

ATA DE SESSÃO PÚBLICA DE DEFESA DE MESTRADO PARA A OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRA EM DIREITO

No dia seis de setembro de dois mil e vinte e quatro às 14:00 horas, na sala de Defesas - 317 - 3º andar, Prédio Histórico da UFPR - Praça Santos Andrade, 50, foram instaladas as atividades pertinentes ao rito de defesa de dissertação da mestrand **MARIANE CRISTINA RODRIGUES DA SILVA**, intitulada: **MOTORISTAS DE CARGAS E PLATAFORMAS DIGITAIS: NOVAS MODALIDADES DE CONTRATAÇÃO DO TRABALHO DIGITAL**, sob orientação do Prof. Dr. SIDNEI MACHADO. A Banca Examinadora, designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação DIREITO da Universidade Federal do Paraná, foi constituída pelos seguintes Membros: SIDNEI MACHADO (UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ), VITOR HUGO BUENO FOGAÇA (UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA), SANDRO LUNARD NICOLADELI (UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ). A presidência iniciou os ritos definidos pelo Colegiado do Programa e, após exarados os pareceres dos membros do comitê examinador e da respectiva contra argumentação, ocorreu a leitura do parecer final da banca examinadora, que decidiu pela **APROVAÇÃO**. Este resultado deverá ser homologado pelo Colegiado do programa, mediante o atendimento de todas as indicações e correções solicitadas pela banca dentro dos prazos regimentais definidos pelo programa. A outorga de título de mestra está condicionada ao atendimento de todos os requisitos e prazos determinados no regimento do Programa de Pós-Graduação. Nada mais havendo a tratar a presidência deu por encerrada a sessão, da qual eu, SIDNEI MACHADO, lavrei a presente ata, que vai assinada por mim e pelos demais membros da Comissão Examinadora.

CURITIBA, 06 de Setembro de 2024.

Assinatura Eletrônica

09/09/2024 08:13:42.0

SIDNEI MACHADO

Presidente da Banca Examinadora

Assinatura Eletrônica

09/09/2024 08:57:37.0

VITOR HUGO BUENO FOGAÇA

Avaliador Externo (UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA)

Assinatura Eletrônica

09/09/2024 08:41:41.0

SANDRO LUNARD NICOLADELI

Avaliador Externo (UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ)

TERMO DE APROVAÇÃO

Os membros da Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação DIREITO da Universidade Federal do Paraná foram convocados para realizar a arguição da dissertação de Mestrado de **MARIANE CRISTINA RODRIGUES DA SILVA** intitulada: **MOTORISTAS DE CARGAS E PLATAFORMAS DIGITAIS: NOVAS MODALIDADES DE CONTRATAÇÃO DO TRABALHO DIGITAL**, sob orientação do Prof. Dr. SIDNEI MACHADO, que após terem inquirido a aluna e realizada a avaliação do trabalho, são de parecer pela sua APROVAÇÃO no rito de defesa.

A outorga do título de mestra está sujeita à homologação pelo colegiado, ao atendimento de todas as indicações e correções solicitadas pela banca e ao pleno atendimento das demandas regimentais do Programa de Pós-Graduação.

CURITIBA, 06 de Setembro de 2024.

Assinatura Eletrônica

09/09/2024 08:13:42.0

SIDNEI MACHADO

Presidente da Banca Examinadora

Assinatura Eletrônica

09/09/2024 08:57:37.0

VITOR HUGO BUENO FOGAÇA

Avaliador Externo (UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA)

Assinatura Eletrônica

09/09/2024 08:41:41.0

SANDRO LUNARD NICOLADELI

Avaliador Externo (UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ)

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço a Deus. Se fui forte e valente para desenvolver este estudo e finalizá-lo, não o seria sem a Sua mão.

Ao meu amor Douglas, cujo carinho, incentivo e compreensão tornam minha vida mais leve e feliz. Obrigado por estar comigo todos os dias, bons e ruins, e me lembrar constantemente que era possível chegar até aqui. Essa conquista é nossa.

Sou imensamente grata a minha família: aos meus pais Cristina e Cláudio, modelos de resiliência e superação; aos meus irmãos Giulliana e Lucas, fiéis companheiros que nunca me deixaram na mão; e a minha avó materna Teresinha, cujas orações e palavras carinhosas me trazem conforto. Agradeço também aos meus avós, *in memoriam*, os quais guardo no coração: Nilson, Quitéria e Carmelino.

Aos amigos que a vida me proporcionou, meu muito obrigado, vocês são tesouros cujo valor não é possível mensurar.

Agradeço imensamente ao PPGD/UFPR, aos representantes do CEJUR e aos colegas da UFPR que me acompanharam durante a trajetória acadêmica, especialmente Alessandra, Juliana Mara, Maria Helena e Maria Vitória, cujas atitudes gentis me mostraram o que é sororidade.

Ao meu orientador, professor Sidnei Machado, meu muito obrigado por todo ensinamento, dedicação, indicações de leitura, provocações e por ter acreditado no meu potencial. Também fica meu agradecimento a todos os professores da UFPR cujos ensinamentos acresceram contribuições interdisciplinares necessárias ao desenvolvimento deste trabalho.

Também sou grata às atividades de ensino e extensão do grupo de pesquisa Clínica Direito do Trabalho da UFPR, coordenado pelos professores Sidnei Machado e Maria Aparecida Bridi, no qual ingressei ainda na graduação durante o período pandêmico. Por meio dele fui apresentada aos estudos sobre o mundo do trabalho e às plataformas digitais. As reflexões construídas coletivamente compõem este trabalho e me fizeram crescer profissional e academicamente. Meu muito obrigado também aos colegas pesquisadores da Clínica, aprendi muito com vocês.

Por fim, agradeço aos professores Sandro Lunard Nicoladeli e Vitor Hugo Bueno Fogaça, por aceitarem integrar esta banca de defesa e terem disponibilizado seu tempo para ler e avaliar este trabalho, contribuindo para o aprendizado constante sobre a temática.

Os economistas, os governos, os homens de negócios reclamam pelo crescimento em si, sem jamais definir sua finalidade. O conteúdo do crescimento não interessa aos que decidem. O que lhes interessa é o aumento do PIB, ou seja, o aumento da quantidade de dinheiro trocado, a quantidade de mercadorias compradas e vendidas no decurso de um ano, quaisquer que sejam essas mercadorias. Nada garante que o crescimento do PIB aumente a disponibilidade dos produtos de que a população necessita. De fato, esse crescimento responde, em primeiro lugar, a uma necessidade do capital, não às necessidades da população. Ele cria, muitas vezes, mais pobres e mais pobreza, ele, com frequência, traz rendimento a uma minoria em detrimento da maioria, ele deteriora a qualidade da vida e do meio ambiente, em vez de melhorá-la.

André Gorz

RESUMO

Este estudo investiga a relação jurídica contratual dos motoristas profissionais que utilizam plataformas digitais de frete, focando no impacto dessas plataformas nas disputas jurídicas no Brasil. A pesquisa questiona como o trabalho mediado por plataformas digitais influencia as questões jurídicas envolvendo motoristas do transporte rodoviário de cargas. A análise é baseada na jurisprudência da Justiça do Trabalho sobre as relações de trabalho mediadas por plataformas. O objetivo geral é examinar as transformações nas relações de trabalho resultantes da utilização dessas plataformas para o transporte rodoviário de cargas, enquanto os objetivos específicos incluem: analisar a regulação da profissão de motorista no Brasil, investigar a introdução e a evolução das plataformas de frete e entender os impactos do trabalho plataforma nas disputas jurídicas. A metodologia é baseada em revisão bibliográfica. A conclusão aponta que o modelo de negócio das plataformas digitais representa uma mudança na organização do trabalho sem as proteções trabalhistas tradicionais. As possibilidades para a melhoria das condições de trabalho perpassam necessariamente pela organização coletiva dos trabalhadores, através da atuação dos sindicatos, das associações e dos coletivos de trabalhadores, uma vez que o caráter político do Direito do Trabalho necessita ser reafirmado através da participação dos trabalhadores dos processos decisórios e das redes de solidariedade formadas em contraposição à apropriação do próprio sentido do trabalho.

Palavras-chave: Motorista profissional; caminhoneiro; transporte rodoviário de cargas; plataformas digitais; Direito do Trabalho.

ABSTRACT

This study investigates the contractual legal relationship of professional drivers who use digital freight platforms, focusing on the impact of these platforms on legal disputes in Brazil. The research questions how work mediated by digital platforms influences legal issues involving drivers of road freight transport. The analysis is based on the jurisprudence of the Labor Court on employment relationships mediated by platforms. The general objective is to examine the transformations in employment relationships resulting from the use of these platforms for road freight transport, while the specific objectives include: analyzing the regulation of the driver profession in Brazil, investigating the introduction and evolution of freight platforms, and understanding the impacts of platform work on legal disputes. The methodology is based on a literature review. The conclusion points out that the business model of digital platforms represents a change in the organization of work without traditional labor protections. The possibilities for improving working conditions necessarily involve the collective organization of workers, through the actions of trade unions, associations and workers' collectives, since the political nature of Labor Law needs to be reaffirmed through the participation of workers in decision-making processes and solidarity networks formed in opposition to the appropriation of the very meaning of work.

Keywords: Professional driver; truck driver; road freight transport; digital platforms; Labor Law.

RESUMEN

Este estudio investiga la relación jurídica contractual de los conductores profesionales que utilizan plataformas digitales de flete, centrándose en el impacto de estas plataformas en las disputas jurídicas en Brasil. La pesquisa cuestiona cómo el trabajo mediado por plataformas digitales influye en los asuntos legales que involucran a conductores del transporte por carretera de mercancías. El análisis se fundamenta en la jurisprudencia de la Justicia del Trabajo sobre las relaciones laborales mediadas por plataformas. El objetivo general es examinar las transformaciones en las relaciones de trabajo resultantes de la utilización de estas plataformas para el transporte por carretera de mercancías, mientras que los objetivos específicos incluyen: analizar la regulación de la profesión de conductor en Brasil, investigar la introducción y la evolución de las plataformas de flete y comprender los impactos del trabajo por medio de la plataforma en las disputas jurídicas. La metodología se basa en una revisión bibliográfica. La conclusión señala que el modelo de negocio de las plataformas digitales representa un cambio en la organización del trabajo sin las protecciones laborales tradicionales. Las posibilidades para la mejora de las condiciones de trabajo pasan necesariamente por la organización colectiva de los trabajadores, por medio de la actuación de los sindicatos, de las asociaciones y de los colectivos de trabajadores, ya que el carácter político del Derecho del Trabajo necesita ser reafirmado a través de la participación de los trabajadores en los procesos decisorios y de las redes de solidaridad formadas en contraposición a la apropiación del propio sentido del trabajo.

Palabras clave: Conductor profesional; conductor de camión; transporte por carretera de mercancías; plataformas digitales; Derecho Laboral.

LISTA DE SIGLAS

ABRAMET	Associação Brasileira de Medicina de Tráfego
ABRATOX	Associação Brasileira de Provedores de Serviços Toxicológicos de Larga Janela de Detecção
ADC	Ação Declaratória de Constitucionalidade
ADI	Ação Direta de Inconstitucionalidade
ADPF	Ação de Descumprimento de Preceito Fundamental
AGU	Advocacia-Geral da União
AMOBITEC	Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia
ANAMATRA	Associação Nacional dos Magistrados da Justiça do Trabalho
ANPT	Associação Nacional dos Procuradores e das Procuradoras do Trabalho
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
ARE	Agravo em Recurso Extraordinário
CC	Conflito de Competência
CFOAB	Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil
CGU	Controladoria-Geral da União
CLT	Consolidação das Leis do Trabalho
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CNJ	Conselho Nacional de Justiça
CNT	Confederação Nacional de Transportes
CNTA	Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos
CNTTL	Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logística
CNTTT	Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CPF	Cadastro de Pessoa Física
CSP-CONLUTAS	Central Sindical e Popular Conlutas
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
CTC	Cooperativa de Transporte de Cargas
CUT	Central Única dos Trabalhadores

EC	Emenda à Constituição
ETC	Empresa de Transporte de Cargas
FETRONORTE	Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários dos Estados da Região Norte
FETROPAR	Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado do Paraná
FETTRANSPORTE	Federação dos Trabalhadores em Transporte Rodoviários dos Estados de Goiás e Tocantins
FETTROMINAS	Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários, Urbanos, Próprios, Vias Rurais e Públicas, e Áreas Internas no Estado de Minas Gerais
FGTS	Fundo de Garantia do Tempo de Serviço
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
JEC	Juizado Especial Cível
LC	Lei Complementar
MEI	Microempreendedor Individual
MP	Medida Provisória
MPT	Ministério Público do Trabalho
MTE	Ministério do Trabalho e Emprego
NTU	Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos
OIT	Organização Internacional do Trabalho
PGR	Procuradoria-Geral da República
PL	Projeto de Lei
PLC	Projeto de Lei Complementar
PNAD	Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios
PRF	Polícia Rodoviária Federal
RCL	Reclamação Constitucional
RE	Recurso Extraordinário
RNTRC	Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga
RR	Recurso de Revista
SDI	Seção Especializada em Dissídios Individuais
SDI-1	Subseção I da Seção Especializada em Dissídios Individuais
SDC	Seção Especializada em Dissídios Coletivos

SINDMAAP-DF	Sindicato dos Motoristas Autônomos de Transportes Privado Individual por Aplicativos no Distrito Federal
SINPETAXI	Sindicato dos Permissionários de Táxis e Motoristas Auxiliares do Distrito Federal
STF	Supremo Tribunal Federal
STJ	Superior Tribunal de Justiça
TAC	Transportador Autônomo de Cargas
TRT	Tribunal Regional do Trabalho
TST	Tribunal Superior do Trabalho

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	13
1 REGULAÇÃO DA PROFISSÃO DE MOTORISTA NO BRASIL.....	20
1.1 EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA PROFISSÃO DE MOTORISTA.....	21
1.2 PRIMEIRAS TENTATIVAS DE REGULAÇÃO.....	26
1.3 PROFISSÃO MOTORISTA E ENQUADRAMENTO JURÍDICO DO MOTORISTA PROFISSIONAL COMO CATEGORIA DIFERENCIADA.....	32
1.4 MOTORISTAS AUTÔNOMOS E EMPREGADOS.....	38
1.5 A LEI Nº 13.103/2015.....	45
1.6 A INTERPRETAÇÃO DO STF NA ADC 48 E NA ADI 5.322.....	51
2 AS PLATAFORMAS DIGITAIS DE FRETE NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS.....	60
2.1 SURGIMENTO DAS PLATAFORMAS DIGITAIS DE FRETE.....	61
2.2 PRINCIPAIS PLATAFORMAS ATUANTES NO BRASIL.....	67
2.3 CONDIÇÕES DE TRABALHO.....	74
2.4 MODELOS DE REMUNERAÇÃO.....	81
2.5 HORAS DE TRABALHO, DESCANSO E TEMPO DE ESPERA.....	88
3 IMPACTOS DAS PLATAFORMAS DIGITAIS NAS DISPUTAS JURÍDICAS.....	98
3.1 DISPUTAS DE COMPETÊNCIA ENTRE JUSTIÇA DO TRABALHO E JUSTIÇA COMUM E DECISÕES CONFLITANTES:.....	99
3.2 ENQUADRAMENTO JURÍDICO DOS MOTORISTAS PROFISSIONAIS PERANTE AS PLATAFORMAS.....	111
3.3 TERCEIRIZAÇÃO IRRESTRITA DA MÃO DE OBRA E RESPONSABILIDADE DAS EMPRESAS-PLATAFORMA.....	121
CONCLUSÃO.....	133
REFERÊNCIAS.....	137

INTRODUÇÃO

A elaboração da pesquisa científica se dá a partir da compreensão do objeto de estudo no contexto em que ele está inserido. Dessa forma, analisar a relação de trabalho do motorista profissional sob o enfoque do Direito do Trabalho em meio à conjuntura da digitalização do trabalho envolve entender as peculiaridades da profissão no Brasil que ensejam no enquadramento jurídico desses trabalhadores.

Uma das primeiras categorias de trabalhadores destinatárias de normas trabalhistas protetivas no Brasil pertence ao setor dos transportes: os trabalhadores ferroviários. No século XIX as estradas de ferro eram consideradas inovadoras para a interligação do território brasileiro e o escoamento de mercadorias do interior do país até os portos marítimos. No século seguinte, a defasagem dos sistemas de transporte ferroviário, marítimo e fluvial possibilitou o desenvolvimento do transporte rodoviário de cargas e pessoas, que vinha ganhando força no cenário internacional com a expansão das indústrias automobilística e petrolífera (Barat, 1969).

O transporte enquanto atividade econômica compõe o setor terciário da economia, que responde pela oferta de serviços. A importância do ramo dos transportes na sociedade atual se dá como facilitador dos deslocamentos através das demandas geradas por outros setores econômicos. É considerada uma atividade-meio que presta serviços e não produz a própria demanda, responsável pela distribuição de bens e pessoas. Por depender de outros setores da economia, o ramo dos transportes é constantemente impactado por fatores externos: volume de cargas, valor das cargas transportadas, cenário econômico (Kapron, 2012).

Em 2021 o transporte rodoviário de cargas era o setor responsável por mais de 64,7% da matriz de cargas do país, haja vista que a movimentação de cargas por meio rodoviário é destinada a diversos setores produtivos (CNT, 2022).

Logo, a industrialização e a expansão rodoviária são analisadas como fatores que se complementam. As estradas foram pavimentadas, modernizadas e se estenderam por todo o território nacional. O escoamento de produtos industrializados pelo modal rodoviário consolidaram este como o principal meio de transporte de cargas no país. É inegável que determinados grupos hegemônicos foram beneficiados pelo desenvolvimento das infraestruturas em certas regiões brasileiras estrategicamente adaptadas para a circulação de mercadorias.

A partir de tal análise contextual e visando contribuir para a construção do debate em torno da proteção jurídica dos trabalhadores plataformizados pelo Direito do Trabalho, a presente pesquisa tem como problemática a seguinte indagação: como o trabalho por plataformas digitais impacta as disputas jurídicas que envolvem motoristas profissionais do transporte rodoviário de cargas? A partir disso, questiona-se sobre o papel da Justiça do Trabalho nas demandas que envolvem as relações de trabalho plataformizadas e possíveis soluções a serem delineadas diante da atual conjuntura.

Como hipótese de pesquisa, acredita-se que as disputas jurídicas envolvem o reconhecimento das relações de trabalho, tanto no diz respeito às plataformas digitais de trabalho quanto aos caminhoneiros no transporte rodoviário de cargas. Dessa forma, a introdução de novas tecnologias no trabalho dos motoristas profissionais resultaria em embate na Justiça do Trabalho quanto ao enquadramento jurídico desses trabalhadores.

De maneira a solucionar o questionamento central apontado, o estudo possui como objetivo geral verificar as transformações nas relações de trabalho desencadeadas pela organização do trabalho dos motoristas do transporte rodoviário de carga por meio de plataformas digitais de frete.

A fim de concretizar tal objetivo geral, são delineados objetivos específicos. O primeiro é analisar a regulação da profissão de motorista no Brasil. Adiante, a próxima meta específica é verificar a introdução das plataformas de frete no transporte rodoviário de cargas. Por fim, compreender os impactos do trabalho plataformizado nas disputas jurídicas em curso no Brasil.

Desse modo, o primeiro capítulo deste texto se volta ao estudo da regulação da profissão de motorista no Brasil. Inicia-se traçando a evolução histórica da profissão de motorista no país, que está diretamente relacionada com a formação do território e a expansão do transporte rodoviário. Ademais, são abordadas as primeiras tentativas de regulação, que inicialmente são voltadas para trânsito e transporte e passam, ainda que indiretamente, a delinear os primeiros contornos da prestação de serviços por motorista no transporte rodoviário de cargas. Em seguida, são trazidos aspectos jurídicos acerca da profissão do motorista profissional, que engloba autônomos e empregados e seu enquadramento jurídico enquanto categoria diferenciada no decorrer da evolução legislativa. Por sua vez, é feita diferenciação do trabalho desempenhado por motoristas autônomos e empregados a partir da noção

de assalariamento e das disposições legais. Apresenta também a conjuntura que decorre da aprovação da Lei nº 13.103/2015 a partir da revogação da Lei nº 12.619/2012, que resultou na redução de direitos dos motoristas profissionais para beneficiar empresários e consumidores do setor de transporte rodoviário de cargas. Por fim, é trazida a interpretação do STF na ADC nº 48, pela constitucionalidade da Lei nº 11.442/2007 que prevê a natureza civil do contrato comercial de transporte rodoviário de cargas, e na ADI nº 5.322, que declara inconstitucionais onze pontos da Lei nº 13.103/2015 que violam as normas fundamentais e sociais de saúde e segurança do trabalho.

No segundo capítulo é introduzida a discussão acerca das plataformas digitais de frete no transporte rodoviário de cargas. Primeiramente, a discussão se concentra no surgimento dessas plataformas como uma estratégia logística voltada às empresas transportadoras para diminuir os custos e transferir a responsabilidade pela prestação de serviços. Ainda, são analisadas as principais plataformas do modelo de fretes atuantes no território nacional, com destaque para a Fretebras e a TruckPad. Em seguida as condições de trabalho nas plataformas são abordadas, sendo que os trabalhadores, em sua maioria caminhoneiros, se cadastram em plataformas de oferta de fretes de diversas empresas conforme a localização, a disponibilidade ou as características do veículo, cuja posse ou propriedade é detida pelo motorista. Passa-se à análise dos modelos de remuneração dos trabalhadores, que é uma forma de assalariamento por peça ou tarefa nos moldes da Lei nº 11.442/2007, tendo em vista que se afasta o vínculo de trabalho entre os contratantes. Ao final é evidenciado como os direitos concedidos aos motoristas empregados no que se refere às horas de trabalho, descanso e tempo de espera, reconhecidos na recente decisão proferida na ADI nº 5.322, podem ser aplicadas aos trabalhadores de plataformas de frete, eis que a intermediação da plataforma mascara o controle a que estão subordinados os trabalhadores, na hipótese de fraude de contrato de transporte.

No terceiro capítulo são abordados os impactos das plataformas digitais nas disputas jurídicas dos trabalhadores, especialmente porque o tema desencadeia entendimentos diversos quanto ao instituto trabalhista que deve ser aplicado. Em primeiro lugar, é verificada a existência de disputas de competência entre a Justiça do Trabalho e a Justiça Comum, que também ocorrem no transporte rodoviário de cargas diante da decisão da ADC nº 48, de maneira que as demandas relacionadas às relações de trabalho digitais têm gerado decisões conflitantes, inclusive no âmbito do

TST. Outro desafio a ser enfrentado é o enquadramento jurídico dos trabalhadores de plataforma enquanto autônomos, sendo que no caso dos motoristas profissionais ainda persiste a aplicação da Lei nº 11.442/2007 que afasta o vínculo trabalhista e a competência da Justiça do Trabalho. Finalmente, no que tange à terceirização da mão de obra, a prática já foi declarada constitucional pelo STF, inclusive no transporte rodoviário de cargas através da ADC nº 48, sendo que a responsabilidade das empresas-plataforma ainda é um entrave no país, especialmente devido à ausência de regulamentação dessa relação de trabalho.

Quanto ao método, este estudo é composto pela pesquisa doutrinária e a análise de dados já existentes. Foi realizado levantamento bibliográfico no que diz respeito à contextualização do trabalho no transporte rodoviário de cargas no Brasil, desde o surgimento até a evolução legislativa e jurisprudencial. Ao analisar o surgimento do trabalho por plataformas digitais no contexto internacional e a sua incorporação no caso brasileiro também foi utilizada a pesquisa doutrinária, indicando os elementos que agregam tais trabalhadores em uma mesma categoria social. A partir de então o objeto de pesquisa foi delimitado para a atuação das plataformas digitais de frete no Brasil, sendo realizada análise dos dados já existentes obtidos em pesquisas acadêmicas no que diz respeito ao trabalho nas plataformas digitais e aos caminhoneiros no transporte rodoviário de cargas, além de análise dos documentos e termos de uso das plataformas de frete utilizadas como paradigmas.

A fim de que a pesquisa se prolongasse ao longo do tempo foi realizada a identificação, caracterização e análise do denominado “estado do conhecimento”, em que o conjunto de informações e resultados obtidos foram ordenados periodicamente de modo a integrar diferentes perspectivas, identificar duplicidades ou contradições e determinar lacunas (Soares; Maciel, 2000).

Logo, a metodologia utilizada para a presente pesquisa é caracterizada pelo levantamento de dados a partir de dois momentos: primeiramente, da interação do pesquisador com a produção científica a partir da quantificação e identificação dos dados bibliográficos colhidos, e, em segundo plano, da possibilidade de catalogar, relacionar e listar as peculiaridades de cada material. Como instrumentos de coleta de dados, este estudo é de ordem exploratória realizada através do levantamento bibliográfico a partir dos doutrinadores do Direito e de outros ramos das Ciências Sociais, especialmente da Sociologia, que sustentam teoricamente a pesquisa na

busca pela compreensão das relações trabalhistas atuais caracterizadas pela digitalização do trabalho.

Nesse sentido, para Marina de Andrade Marconi e Eva Maria Lakatos (2022) a comprovação das hipóteses da pesquisa é o modo pelo qual o pesquisador busca a verdade, sendo que os conhecimentos válidos e verdadeiros são alcançados por intermédio do conjunto das atividades sistemáticas e racionais que compõem o método, de maneira que o pesquisador identifique os erros no caminho a ser traçado rumo ao objetivo da pesquisa na tentativa de solucionar o problema proposto.

Consoante Antonio Carlos Gil (2002), os estudos exploratórios podem ser definidos como pesquisas bibliográficas, as quais se desenvolvem a partir de material já elaborado, sendo que as fontes bibliográficas geralmente se constituem em livros e artigos científicos. A partir da pesquisa bibliográfica o investigador pode abranger uma quantidade maior de fenômenos, especialmente quando os dados que compõem o problema de pesquisa se encontram muito dispersos. Ademais, a pesquisa bibliográfica também permite que os fatos passados sejam revisitados para a compreensão do contexto atual.

Buscou-se nesse estudo analisar em que consiste o modelo de negócio das plataformas no setor de cargas no Brasil, tendo como paradigmas duas das plataformas mais utilizadas pelos caminhoneiros, a TruckPad e a Fretebras, apresentando suas peculiaridades em relação a plataformas de outros segmentos e como a utilização das plataformas de frete impactam na interpretação e na aplicação das leis cujos destinatários são os motoristas profissionais, com destaque para as contradições, os problemas interpretativos e os desafios que persistem na proteção do caminhoneiro no Brasil, sendo abordadas algumas proposições para superar as contradições e desafios presentes no mundo do trabalho.

A justificativa jurídica está assentada na ausência de regulamentação do trabalho por plataformas digitais no Brasil e na divergência jurisprudencial acerca do enquadramento destes trabalhadores no ordenamento jurídico, favorecendo a disseminação de decisões conflitantes entre os Tribunais Regionais brasileiros. No que diz respeito ao enquadramento do trabalhador de plataformas digitais no ordenamento jurídico, tal questão possui repercussão internacional e tem permeado a jurisprudência da Justiça do Trabalho, desencadeando entendimentos diversos quanto ao instituto trabalhista que deve ser aplicado. Já a literatura jurídica busca traçar diferenças entre a relação de trabalho oriunda da economia de

compartilhamento, a relação empregatícia e o trabalho autônomo, sendo que alguns autores são favoráveis à criação de uma nova categoria de trabalhadores que atenda às especificidades da primeira (Oitaven; Carelli; Casagrande, 2018) (Kalil, 2020).

A justificativa social deste estudo repousa no aumento expressivo do trabalho por plataformas digitais, especialmente durante a pandemia de Covid-19, em que, diante do desemprego e da incerteza quanto à perspectiva de contratação, parcela da população passa a se inserir com expressividade no setor informal da economia para prover sua subsistência. Os empregos são substituídos por tarefas específicas a serem desempenhadas pelo trabalhador, o que possibilita que as empresas não possuam empregados, mas se utilizem da mão de obra de trabalhadores sem qualquer compromisso de continuidade da prestação de serviços, o que tem gerado efeitos no mundo do trabalho. As tecnologias realizam os objetivos primordiais da empresa, os quais se subvertem ao capital. O uso de aplicativos e plataformas digitais de trabalho pelas empresas foi expandido, pois são acessíveis à população e possibilitam que produtos e serviços estejam à disposição dos consumidores.

A dissertação proposta se relaciona com a área de concentração Direitos Humanos e Democracia, a qual almeja reconhecimento de um padrão civilizatório mínimo que propicie a concretização de sua dignidade. A temática ora abordada também está vinculada à linha de pesquisa Cidadania e Inclusão Social, que se dedica a analisar e compreender os direitos sociais, os quais são essenciais para efetivação da dignidade e compreensão da realidade humana, sendo que o trabalho é uma das temáticas de pesquisa que se faz pertinente.

O presente trabalho se insere na linha de pesquisa do professor orientador, que abrange o impacto das plataformas digitais no trabalho, as reconfigurações jurídicas e os direitos associados. O estudo explora aspectos do trabalho mediado por plataformas digitais, analisa a evolução das formas de trabalho e identifica novas reconfigurações jurídicas no campo laboral. Esse enfoque possibilita uma reflexão crítica sobre os direitos trabalhistas e a cidadania social.

Na sociedade do trabalho o sentido ao mundo é conferido pelos trabalhadores através do trabalho e dos acontecimentos e valores que o circundam. Assim, uma vez que são trabalhadores, os indivíduos conferem a si mesmos sua autenticidade.

Isto posto, uma vez que a plataformização do trabalho é fenômeno atual que inaugura uma nova forma de relação trabalhista na qual os trabalhadores se situam no limbo jurídico não abarcado pelas normas trabalhistas que utilizam como parâmetro

o conceito clássico de relação de emprego, deve ser garantida aos trabalhadores de plataformas digitais proteção jurídica e legislativa no que tange às condições de trabalho, sem, contudo, que se ignore a autonomia que tal trabalho pressupõe.

O trabalho conclui que o modelo de negócio das plataformas digitais no setor de cargas se insere na tendência de introduzir novas formas de organização do trabalho no ordenamento jurídico, mas sem o véu protetivo conferido ao trabalho. A dualidade entre emprego formal e trabalho informal no ordenamento jurídico brasileiro não considera que ambos são modalidades de assalariamento, uma vez que o trabalhador não auferir lucro por meio das plataformas, mas busca manter seu sustento ou complementar sua renda, sem qualquer similaridade com os objetivos empresariais.

A particularidade das plataformas de frete é justamente o fato de que o transporte rodoviário de cargas já possui regulamentação própria, que expressamente afasta o vínculo de emprego em detrimento da relação comercial de natureza civil da atividade. Inclusive, essa tem sido a tendência jurisprudencial com relação às formas de trabalho digital que se expandiram no Brasil a partir do século XXI. A decisão proferida na ADC nº 48 vem sendo citada como precedente para considerar a incompetência da Justiça do Trabalho, pois a Constituição Federal de 1988 possibilita o reconhecimento de outras formas de trabalho, mas que a lei e a jurisprudência sequer consideram como trabalho.

O atual cenário é de esvaziamento da competência da Justiça do Trabalho, em que o caráter trabalhista é retirado da relação histórica entre o detentor dos meios de produção e aquele que vende sua força de trabalho. O neoempreendedorismo permeia o Poder Judiciário brasileiro, sendo que as Cortes Nacionais consideram, sem analisar pormenorizadamente o caso concreto, que a situação fática de determinadas ocupações não se molda à relação do emprego, logo a competência seria da Justiça Comum.

As possibilidades para a melhoria das condições de trabalho perpassam necessariamente pela organização coletiva dos trabalhadores, através da atuação dos sindicatos, das associações e dos coletivos de trabalhadores, uma vez que o caráter político do Direito do Trabalho necessita ser reafirmado por meio da participação dos trabalhadores dos processos decisórios e das redes de solidariedade formadas em contraposição à apropriação do próprio sentido do trabalho.

1 A REGULAÇÃO DA PROFISSÃO DE MOTORISTA NO BRASIL

No que diz respeito à regulamentação de determinada profissão sob a perspectiva do Direito do Trabalho, é imperioso compreender como a atividade surgiu no Brasil, em que contextos político e social se desenvolveu e como os traços característicos da ocupação foram delineados, identificando suas peculiaridades e o enquadramento jurídico dos trabalhadores a partir da intervenção estatal como mediador da relação capital-trabalho.

Nesse sentido, através da perspectiva histórico-jurídica o objetivo deste capítulo é, primeiramente, apresentar a evolução histórica da profissão de motorista perpassando pelo período colonial e pelo desenvolvimento dos primeiros meios de transporte de cargas no Brasil.

Num segundo momento, a partir do contexto histórico traçado passa-se às primeiras tentativas de regulação da profissão de motorista, com enfoque para os caminhoneiros. Identifica-se que inicialmente as leis não possuíam caráter trabalhista, mas eram destinadas à regulação do trânsito e do transporte, pois a partir da rápida expansão das rodovias o Estado passa a delimitar o seu uso.

A seguir, procura-se delimitar os contornos da profissão de motorista e o enquadramento jurídico de trabalhador como categoria diferenciada através de estatuto próprio cujas disposições são aplicáveis a todos que exercem a atividade, tanto motoristas empregados quanto autônomos.

Dito isso, passa-se ao enfoque dos motoristas empregados e autônomos, sendo que apesar de exercerem a mesma atividade no transporte rodoviário de cargas ainda persistem diferenças, sobretudo quanto à proteção jurídica, entre os motoristas que possuem vínculo empregatício e os motoristas informais considerados autônomos e a lei delimita seu campo de atuação quanto ao reconhecimento de vínculo empregatício na profissão.

Ademais, é realizada análise da Lei nº 13.103/2015, que precedeu a Lei nº 12.619/2012 no que diz respeito ao estatuto especial do motorista profissional. Desde a sua aprovação a lei de 2015 foi considerada um retrocesso em termos de direitos trabalhistas, especialmente para os motoristas empregados, tendo revogado diversas disposições que desagradavam ao agronegócio, pois a lei anterior de 2012 era considerada excessiva em termos de proteção pelos beneficiários do transporte rodoviário de cargas.

Por fim, o estudo explora a interpretação do STF na ADC nº 48 e na ADI nº 5.322, sendo que ambas as ações perpassam pelo trabalho no transporte rodoviário de cargas, mas com diferentes vieses. Na ADC nº 48 se questionava a constitucionalidade da Lei nº 11.442/2007 que rejeitava o reconhecimento de vínculo de emprego entre o caminhoneiro autônomo e a empresa de transporte quando fosse celebrado contrato de transporte. Já a ADI nº 5.322 tratava sobre a inconstitucionalidade dos dispositivos da Lei nº 13.103/2015 que violavam as normas de saúde, higiene e segurança no trabalho.

Este embasamento através de suporte teórico se faz imprescindível para verificar como se deu a regulamentação da profissão de motorista no Brasil através das tendências legislativas e jurisprudenciais acerca da temática e compreender o atual cenário das relações de trabalho no transporte rodoviário de cargas no país.

1.1 EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA PROFISSÃO DE MOTORISTA

Com predominância do modal ferroviário para o escoamento de mercadorias até o litoral, os custos elevados das estradas de ferro e as limitações espaciais desse modal possibilitaram que o transporte rodoviário se desenvolvesse, sendo que o investimento nas rodovias brasileiras foi crescente ao longo dos anos, até um ponto em que se desvencilhar desse modal para o transporte de cargas se tornou uma tarefa deveras difícil. A partir desse contexto surge a figura do motorista profissional.

Apontam Straforini (2007) e Queiroz (2000) que nos primeiros dois séculos da colonização a circulação de mercadorias entre o Brasil e a Europa ocorreu pela via marítima. Pelos caminhos e estradas circulavam animais de carga guiados por tropeiros, comerciantes, escravos e viajantes. Para abrir novos caminhos, viabilizar a expansão do fluxo mercantil e permitir a interiorização da metrópole os portugueses instalaram um sistema de circulação, principalmente terrestre, apropriando-se das trilhas indígenas que conectavam o litoral com o interior, mas não houve melhora na qualidade das estradas: a topografia era majoritariamente irregular e não favorecia o uso de veículos com rodas, de modo que o transporte terrestre de mercadorias era realizado pelo trabalho dos tropeiros.

O pensamento marxista contribui para a compreensão do papel dos transportes no processo de circulação de mercadorias da produção capitalista europeia no século XIX. Apesar de a obra “O Capital” não tratar especificamente dos

transportes, Marx (2014) situa a “indústria do transporte”, associada ao setor das comunicações no transporte de mercadorias e pessoas e na transmissão de informações nas relações mercantis. A divisão social do trabalho deriva do capitalismo, ou seja, de uma sociedade que produz mercadorias, sendo a transformação da matéria-prima em produtos prontos para o consumo a base das relações mercantis, pois a valorização do capital não decorre somente da produção.

A busca por clientes que consumam os artigos finalizados resulta na movimentação espacial de homens e mercadorias através dos meios de transporte, compondo a fase de circulação do capital. Logo, é perceptível que o resultado do processo de produção da indústria dos transportes não é uma mercadoria própria, mas sim o deslocamento entre localidades num determinado lapso de tempo. Os trabalhadores da indústria dos transportes realizam trabalho produtivo que gera valor e transfere valor adicional à mercadoria transportada. Dessa forma, para a sociedade cuja economia é organizada com base em relações mercantis é mais interessante que o produto esteja em localidade diversa de onde foi produzido, inclusive para a rotação do capital.

Segundo Josef Barat (1969) a distribuição funcional e espacial da atividade produtiva, que é a divisão social do trabalho, está cada vez mais complexa e demanda uma maior participação do setor dos transportes. O funcionamento das unidades produtivas é realizado de forma integrada através de uma longa corrente que perpassa pela troca de bens e pela prestação de serviços, o que eleva o nível geral de produtividade do sistema. O escoamento dos bens, intermediários e finais, e dos insumos para a produção ocorre através do transporte, que perpassa todas as etapas produtivas.

Raymundo Faoro (2001) aponta que o sistema ferroviário foi implantado no Brasil visando a exportação de produtos primários, sendo construídas ferrovias que ligavam o interior aos portos regionais. Também se desenvolveram as rodovias e a navegação por meio da subvenção e do privilégio exclusivo por parte do governo, pois interessava à República modernizar a infraestrutura urbana para interligar as regiões produtoras com os portos. Sobre isso, esclarece Paulo Roberto Cimó Queiroz (2000) que o transporte rodoviário passou a ser utilizado em maior escala. Os transportes volumosos, que poderiam ser realizados através das ferrovias, exigiam maior flexibilidade porque se concentravam principalmente na região sudeste. Já nos longos percursos o volume a ser transportado era relativamente menor, de modo que o

contexto era mais favorável à implantação das rodovias, que possuíam maior flexibilidade em curtas distâncias e custos de implementação relativamente menores se comparados às estradas de ferro.

No mesmo sentido, Rafael Antônio Kapron (2021) relata que a utilização do transporte rodoviário em detrimento de outros modais se deu por forças políticas, pelo interesse de parte do empresariado e da demanda capitalista estrangeira, visando articular o mercado brasileiro com a economia mundial. A prevalência desse modal no atendimento à demanda de mercadorias e passageiros se deu, antes de tudo, devido aos custos variáveis de prestação de serviços e à proporção mais baixa de custos fixos em comparação com as modalidades ferroviária e marítima, de maneira que os recursos escassos eram utilizados alternativamente. A partir da expansão do transporte através dos caminhões a inovação tecnológica, com a utilização de veículos cada vez mais modernos, e a forma de contratação mais flexível, com uso da força de trabalho de autônomos, também se revelaram vantajosas para a economia.

A primeira regulação do setor de transporte ocorreu em 1910 por meio do Decreto nº 8.324, que estabeleceu a concessão e a construção de estradas de rodagem e autorizou a organização do serviço de transporte de cargas e passageiros por empresas ou particulares, por meio de incentivo público (Passos; Passos; Nicoladeli; Nascimento, 2020). Os elementos que constituem o modal rodoviário, como o veículo automotor e as estradas de rodagem, começaram a ser introduzidos gradualmente no Brasil durante o Governo de Washington Luís entre 1926 e 1930, mas se inseriram em todo o território nacional apenas nos governos seguintes, devido à crescente demanda por transportes no país. Em 1922 o país possuía 47 mil quilômetros de malha rodoviária e o caminhão tinha capacidade para transportar cerca de uma tonelada, competindo com carretas, carroças de tração animal e outros modais. Ademais, surgiram novos empreendimentos no setor, aumentando a concorrência entre médias e grandes empresas e autônomos (Huertas, 2018).

Para Milton Santos (2006), a formação e a organização do território nacional foram diretamente influenciadas pela divisão internacional do trabalho. Se durante o período colonial o Brasil produzia gêneros agrícolas e de minérios para a Coroa Portuguesa, mais tarde a sua produção continuou voltada para o mercado externo. A produção agrícola, herança das antigas práticas que transformaram as formas geográficas do país, se desenvolveu com o uso de tecnologias, possibilitando que atualmente o Brasil seja um dos principais produtores mundiais de grãos devido à

crescente demanda mundial por *commodities*. Ou seja, a produção e conseqüentemente o trabalho empenhado sempre esteve voltado para os interesses exigidos fora do país, mas a participação do Brasil na divisão internacional do trabalho não significa que os recursos eram distribuídos internamente, o que resultou na concentração de atividades industriais em cidades e regiões especializadas num tipo de produção. As empresas induzem a divisão do trabalho de acordo com seus interesses, disputando com o Estado pela organização do território, de modo que forças antagônicas colaboram para a divisão territorial do trabalho.

A instalação no Brasil das montadoras de caminhões começou em 1927 com a *Ford Company* e a *International Harvester Export Company*. No mesmo ano o Brasil se tornou o quarto maior importador de automóveis dos Estados Unidos (Nunes, 2011). Em 1928 o Decreto nº 18.323 regulamentou a circulação internacional de automóveis no Brasil, criou a polícia das estradas de rodagem e dispôs sobre sinalização e segurança no trânsito. No ano seguinte, o Decreto nº 19.038 ratificou a Convenção de Paris de 1926 sobre a regulamentação internacional da circulação rodoviária (Passos; Passos; Nicoladeli; Nascimento, 2020).

Com a participação ativa do Estado, a base material e normativa do modal rodoviário foi formada para modernizar a infraestrutura do país. Até 1940 foram executadas diversas obras rodoviárias que resultaram em 580 quilômetros construídos. Além disso, foram criadas diversas empresas de transporte rodoviário de carga impulsionadas pelo crescimento empresarial do setor, que comumente não possuíam frotas próprias e utilizavam a mão de obra dos caminhoneiros proprietários de veículo próprio (Huertas, 2018). Em 1941 a legislação sobre o trânsito de veículos automotores nas vias terrestres foi uniformizada por meio do Código Nacional de Trânsito (Decreto-Lei nº 2.994). O texto foi objeto de reclamações e revogado oito meses depois pelo Decreto-lei nº 3.651, que vigorou até 1966. Uma das inovações do texto revisado foi a criação da carteira nacional de habilitação, possibilitando a livre circulação de veículos em qualquer ponto do território nacional (Passos; Passos; Nicoladeli; Nascimento, 2020).

A partir de 1946 se consolidou no país a era rodoviária iniciada nas primeiras décadas do século XX. A quantidade de caminhões em circulação no Brasil cresceu 199% entre os anos de 1949 e 1965 (Nunes, 2011). Os anos de 1957 a 1959 configuraram o primeiro período de instalação de empresas do setor automobilístico no Brasil, atraindo capital privado, tanto nacional quanto estrangeiro, sendo que as

grandes multinacionais se instalaram no país mediante a concessão de incentivos do Governo Federal. As políticas de industrialização do governo Kubitschek também contaram com o planejamento e a execução da mudança da capital do Rio de Janeiro para Brasília por meio de investimentos pesados em infraestrutura e construção de estradas para conectar todas as regiões do Brasil (Carvalho, 2002).

Moysés Moreira Santos (2007) relata que algumas alterações econômicas no plano internacional na década de 1970 convergiram na reorganização estrutural do sistema de transportes no Brasil nos anos 1990. A economia mundial se voltou ao consumo de combustíveis fósseis como fonte de energia, com destaque para o setor de transportes. A primeira crise do petróleo de 1973 e os debates sobre a consciência ecológica acionaram um alerta sobre a predominância do transporte rodoviário de pessoas e mercadorias nos países desenvolvidos e em desenvolvimento. O aumento no preço dos combustíveis encareceu os custos dos transportes e, conseqüentemente, das mercadorias, gerando significativos efeitos inflacionários. As administrações públicas passaram a integrar outros meios de transporte para além do rodoviário durante o governo Médici em 1973, pois as importações foram diretamente afetadas pela falta crônica de combustível. O segundo choque do petróleo em 1979, no final do governo Geisel, enfraqueceu as intervenções estatais devido ao fracasso das tentativas de mudar a matriz do transporte rodoviário para outros meios utilizando fontes alternativas de energia.

A indústria automobilística se voltou com maior intensidade à produção de caminhões e ônibus que transitavam pela malha viária em expansão, sendo que a instalação de montadoras de veículos nesses segmentos avançou de forma contida entre as décadas de 1970 e 1980, período em que as empresas estrangeiras procuraram países recém-industrializados para expandir seus mercados, e cresceu exponencialmente entre 1990 e 2000 por meio do incentivo do governo Franco às montadoras automobilísticas nacionais para combater a inflação e superar a crise após o *impeachment* de Collor (Rodrigues-Filho, 2019). Contudo, a piora na qualidade das estradas pela falta de investimentos nas rodovias e a adoção pelo Estado de um novo modelo de intervenção pública através das agências reguladoras resultaram na privatização das rodovias e na modernização da estrutura de transportes no Brasil. A partir da reformulação da gestão das empresas de transporte o conceito de logística passou a ser utilizado no setor. As empresas se tornaram operadores logísticos com

participação em todas as etapas do processo de distribuição de mercadorias, desde o embalamento até o destino final (Kapron, 2021).

Nesse sentido, Rafael Antônio Kapron (2012) elucida que novas propostas de gestão do setor de transporte rodoviário de cargas se inseriram a partir da década de 1990, introduzindo formas inovadoras para a organização do setor através da reorganização institucional e da modernização empresarial. Tais mudanças não foram prescindidas de regulamentação ou formalização, se trataram de iniciativas das próprias empresas para ampliar o transporte rodoviário de cargas no cenário internacional e utilizar o transporte multimodal, combinando outros meios de transporte para evitar a dependência exclusiva do modal rodoviário para o escoamento das cargas.

O desenvolvimento da infraestrutura de transportes brasileira esteve minimamente voltado à integração dos espaços nacionais, pois sempre tinha, e ainda tem, como principal objetivo atender aos interesses de grupos sociais e políticos hegemônicos e suas novas demandas para a circulação de mercadorias entre os principais espaços econômicos do país. A readaptação das ferrovias e das rodovias no país foi realizada pelo Estado com grande volume de recursos públicos e beneficiou principalmente os poucos grupos dominantes que implantaram o modal de seu interesse e formaram diversas localidades produtivas instaladas pelo país para unificar o mercado nacional e integrar a economia com a demanda internacional, estando sujeitas ao processo de acumulação de cada localidade.

A seguir são descritas as primeiras tentativas de regulação no setor de transportes, sendo que as normas inicialmente possuíam caráter meramente administrativo no que diz respeito ao trânsito e ao transporte. Com o decorrer dos anos a figura do motorista passa a se fazer presente na legislação e as condições de trabalho passam a ser regidas pelo Estado.

1.2 PRIMEIRAS TENTATIVAS DE REGULAÇÃO

O modelo legislado das relações de trabalho no Brasil se centra sobretudo na dualidade entre emprego e informalidade, sendo que no transporte rodoviário de cargas a informalidade se fez expressivamente presente com a utilização de caminhoneiros autônomos e até 2012 não havia sido garantida proteção trabalhista aos caminhoneiros, tanto empregados quanto autônomos.

Magda Barros Biavaschi (2005) e Vólia Bomfim Cassar (2017) elucidam que durante a transição da escravidão para o trabalho livre as relações de trabalho se sujeitavam às disposições do Código Comercial de 1850, voltadas ao trabalho no comércio. Apenas em 1890 foram editadas normas voltadas aos ferroviários da Estrada de Ferro Central do Brasil, principal investimento brasileiro no setor dos transportes que começou durante o Governo Imperial. Para Adalberto Moreira Cardoso (2019), enquanto a escravidão pode ser considerada o ponto de partida das relações raciais, a sociedade do trabalho no Brasil foi constituída pela imigração europeia por estar ligada à expansão do trabalho livre. Nesse sentido, João Manuel Cardoso de Mello (1991) identifica que o trabalho assalariado se tornou dominante e o fim da escravidão recebeu o respaldo das classes proprietárias. Pela perspectiva da abolição não restava outra solução a não ser a imigração.

Nascimento, Ferrari e Martins Filho (2011) ressaltam que após a proclamação da República a maior parte da população brasileira operária era formada por estrangeiros. A expansão do proletariado exigia a regulação por leis para proteção do trabalho subordinado nas fábricas, mas o Poder Público resistia em promover as reivindicações operárias, que ocorriam através de greves e movimentos políticos. Acerca disso, Alain Supiot (2016) esclarece que as relações de trabalho passam a ser legalizadas por um ramo jurídico específico a partir do momento em que o Direito Civil não mais se adere aos fatos sociais. Dessa forma, o Direito do Trabalho se difere dos outros ramos do direito privado porque nasce da revolta.

O trabalho passa a ganhar importância a partir do avanço capitalista. Se na fase pré-capitalista o trabalho era mal visto e ligado à “vadiagem”, a configuração do assalariamento na era industrial passa a dar um duplo sentido para o trabalho: direito e dever. Ademais, com o processo de expansão da cidadania novos direitos passaram a ser incorporados a mais pessoas (Rossi, 2016). Nessa toada, o Direito do Trabalho, aponta Celso Soares (2015, p. 25) possui duas finalidades: “[...] contribuir para que a economia funcione e garantir a proteção do trabalho a fim de contrabalancear o poder empresarial (limitação da autonomia da vontade)”. Dessa forma, o autor aponta que a relação capital-trabalho é mediada pela intervenção estatal para atender aos interesses tanto do capital quanto dos trabalhadores, em maior ou menor medida, a depender do momento histórico.

Desde a década de 1920, quando o transporte rodoviário de cargas começou a desenvolver suas bases no Brasil, a figura do motorista já se fazia presente no setor,

sob a denominação de “carreteiro” e “caminhoneiro”, sendo que ambos os termos derivam do próprio instrumento de trabalho – o caminhão – e podem diferenciar a variedades de ofícios do motorista, tais quais, “[...] dirigir um caminhão com diferente tamanho, potência para quantidade de carga, tipo de carga, preço salarial ou como em viagens de maior ou menor distância entre carga e descarga” (Kapron, 2012, p. 38). Até 1940 a maioria das empresas do setor de transporte de cargas utilizava a mão de obra dos caminhoneiros autônomos por não possuir frota própria. Ademais, a divisão social do trabalho pressupunha a existência de mais dois agentes centrais no transporte rodoviário de cargas brasileiro além do motorista autônomo: o motorista empregado e os proprietários de empresas (Huertas, 2018).

Em 1934, antes de a legislação previdenciária assegurar direitos aos cidadãos independentemente da categoria profissional à qual pertenciam, a Constituição reconheceu a obrigação social do Estado na regulação do exercício das profissões (Santos, 1979). A principal legislação trabalhista do país, o Decreto nº 5.452 (CLT), promulgado em 1943 durante o governo de Getúlio Vargas, foi formulada a partir de uma estrutura protetiva que alcançava um pequeno quantitativo. Por se tratar de um conjunto regulamentador do Direito do Trabalho brasileiro, o objetivo era a regulação do trabalho formal nos setores da indústria e do comércio, afastando seu conteúdo para determinadas ocupações ainda em desenvolvimento (Souto Maior, 2017). Assim sendo, determinadas formas de prestação laboral foram regulamentadas através de lei específica, como é o caso dos empregados rurais (Lei nº 5.889/1973) e, no século seguinte, das empregadas domésticas (LC nº 150/2015). A proteção social é estendida a esses trabalhadores com a Constituição Federal de 1988, que eleva os direitos sociais à categoria de direitos fundamentais (Luzes, 2021).

Sobre isso, Souto Maior (2017) faz ressalva ao afirmar que o surgimento da legislação trabalhista no Brasil não pode ser atribuído a Getúlio Vargas, pois derivou do contexto econômico mundial, do aumento dos movimentos operários e das necessidades econômicas internas, de modo que a tarefa de legislar sobre o trabalho teria sido apenas facilitada pela influência positiva de Vargas. Por sua vez, Nascimento, Ferrari e Martins Filho (2011) entendem que independentemente se as políticas levadas a cargo por Vargas buscavam dominar ou elevar os trabalhadores, esse período resultou na reestruturação da ordem jurídica trabalhista, cujas bases se mantêm até hoje.

Para José Osório do Nascimento Neto (2016) a regulação do trabalho no Brasil visa proteger os trabalhadores e os interesses do mercado, servindo a lei trabalhista como contraponto entre capital e trabalho no ciclo econômico. Por meio de atos e normas estatais a atividade econômica dos particulares é normatizada, fiscalizada, planejada, mediada e recebe incentivo e fomento para que os princípios que norteiam a ordem econômica sejam observados, os serviços públicos sejam prestados da forma correta e devida e as políticas públicas em cada setor da economia sejam implementadas, sendo conjugados os interesses privados e os interesses públicos e coletivos nesse processo.

Durante a vigência da Constituição de 1967-1969 foi editada a primeira lei que dispôs sobre o transportador rodoviário de cargas: a Lei nº 6.813/1980. A norma foi influenciada pelo apoio da intervenção do Estado no domínio econômico, visando nacionalizar as pessoas jurídicas que se dedicassem à atividade de transporte rodoviário de cargas. As disposições da lei foram consideradas incompatíveis com o texto constitucional de 1988, que institui como fundamento da República Federativa do Brasil a valorização social do trabalho, mas continuaram em vigor até a revogação da norma em 2007. Já a Lei nº 7.290/1984 foi aprovada com o objetivo de regular a relação autônoma de trabalho, sem vínculo empregatício, mas com foco na relação trabalhista. A normativa considera transportador autônomo rodoviário a pessoa física, proprietário ou coproprietário de um único veículo e cadastrado no órgão competente, sendo que a contratação para o serviço de frete, carga ou passageiro se dá de forma direta ou por meio de empresa de transporte (Nahas, 2014).

Cumprir destacar que em 1994 a CLT passou a prever que o trabalho externo seria incompatível com o controle de jornada, incluindo os motoristas profissionais na previsão do art. 62, I¹ (Brasil, 1943). Dessa forma, os empregadores invocaram tal exceção para não pagarem as horas extras aos motoristas empregados, ainda que a denúncia de exaustivas jornadas de trabalho ocorra até hoje e permeie o trabalho no transporte rodoviário. Conforme explica Gláucio Araújo de Oliveira (2020), a ocorrência de elevados números de acidentes nas rodovias é a realidade dos caminhoneiros, cujo trabalho pressupõe que trafeguem diariamente pelas rodovias. A

¹ Art. 62 - Não são abrangidos pelo regime previsto neste capítulo: I - os empregados que exercem **atividade externa incompatível com a fixação de horário de trabalho**, devendo tal condição ser anotada na Carteira de Trabalho e Previdência Social e no registro de empregados; [...] (Brasil, 1943, grifo nosso).

resistência em aplicar a lei de forma a regular a jornada do motorista, resguardando sua saúde e evitando novos acidentes que possam envolver terceiros, é voltada unicamente aos interesses econômicos.

A exigência de jornadas extensas aos motoristas era inclusive chancelada judicialmente. Além da presunção relativa da incompatibilidade do trabalho externo com o controle de jornada, o precedente firmado em 2003 pelo Colendo TST² não reconhecia como meios de controle aqueles utilizados para segurança e controle do veículo. Porém, Tereza Aparecida Asta Gemignni e Daniel Gemignani (2019) apontam que a incompatibilidade da atividade externa com o controle de jornada não era unânime nos tribunais trabalhistas, que autorizavam a utilização de rastreadores, tacógrafos, bip e telefones celulares como possíveis mecanismos de controle de jornada, sendo identificadas jornadas extensas realizadas diariamente, das 05h00min às 23h00min, normalmente sem intervalo para refeição e descanso intersemanal, resultando num número extremamente elevado de horas extras realizadas.

Destaca-se que a competência da Justiça do Trabalho passou a ser prevista constitucionalmente a partir da EC nº 45/2004, que representa um marco para a ampliação da resolução de conflitos decorrentes das relações de trabalho para além da relação de emprego (Gemignani; Gemignani, 2019). A partir de então as empresas passaram a ter duas opções de contratação para a realização do transporte rodoviário de cargas: ou firmavam contratos de prestação de serviço com motoristas autônomos ou contratavam o motorista por meio de um contrato de trabalho com vínculo empregatício. Contudo, a atividade do motorista ainda não possuía regulamentação específica sob o viés trabalhista (Passos; Passos; Nicoladeli; Nascimento, 2020).

Até então as normativas vigentes do transporte rodoviário de cargas eram voltadas à natureza civil e empresarial, seguindo a tendência nacional de proteção trabalhista restrita às relações de emprego.

Para os trabalhadores do transporte rodoviário a Lei nº 11.442/2007 representa a primeira iniciativa legislativa de normatização da atividade profissional. Ela institui o Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas, de

² OJ nº 332, da SDI-1, do TST. MOTORISTA. HORAS EXTRAS. ATIVIDADE EXTERNA. CONTROLE DE JORNADA POR TACÓGRAFO. RESOLUÇÃO Nº 816/86 DO CONTRAN. O tacógrafo, **por si só**, sem a existência de outros elementos, **não serve** para controlar a jornada de trabalho de empregado que exerce atividade externa (Brasil, 2003, grifo nosso).

inscrição obrigatória para os transportadores rodoviários remunerados de cargas³ e mantido pela autarquia federal Agência Nacional de Transportes Terrestres, a quem compete a regulação, a supervisão e a fiscalização das atividades de transporte no Brasil. A lei também prevê a classificação utilizada pela ANTT que divide os sujeitos que compõem a organização do trabalho no transporte remunerado rodoviário de cargas em três categorias: o Transportador Autônomo de Cargas, a Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas e a Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas. O primeiro, trabalhador autônomo pessoa física, presta atividade à segunda, empresa pessoa jurídica que possui como atividade principal o transporte rodoviário de cargas. A CTC, por sua vez, é a sociedade cooperativa pessoa jurídica formada por pessoas físicas e/ou jurídicas que exercem a atividade de transporte rodoviário de cargas (Brasil, 2024c).

Em 2011 a Lei nº 12.551 alterou o art. 6º da CLT e incluiu o parágrafo único⁴, dispondo acerca da possibilidade da supervisão do trabalho por meios telemáticos e informatizados, não havendo distinção entre o trabalho realizado na empresa, no domicílio do empregado ou a distância (Brasil, 1943). A redação deu nova configuração jurídica ao conceito tradicional de subordinação e nova interpretação ao art. 62, I, da CLT ao possibilitar a compatibilidade entre o controle de jornada e o exercício de atividade externa, influenciando diretamente o texto que regulamentou a atividade de motorista profissional aprovado no ano seguinte. (Gemignani; Gemignani, 2019).

Por sua vez, a regulamentação profissional dos motoristas foi resultado da Ação Civil Pública ajuizada no ano de 2007 pelo MPT no Mato Grosso denunciando a submissão dos motoristas a jornadas de trabalho extenuantes e sem controle pelas

³ 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: I - Transportador Autônomo de Cargas - TAC, pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional; II - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC, pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal. 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; [...] (Brasil, 2007, grifo nosso).

⁴ Art. 6º **Não se distingue** entre o trabalho realizado no estabelecimento do empregador, o executado no domicílio do empregado e o realizado a distância, desde que estejam caracterizados os pressupostos da relação de emprego. Parágrafo único. Os meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão **se equiparam**, para fins de subordinação jurídica, aos meios pessoais e diretos de comando, controle e supervisão do trabalho alheio (Brasil, 1943, grifo nosso).

empresas de transporte, desencadeando o uso de drogas entre os trabalhadores. Após debates e negociações, restou decidido que a saída negocial envolveria tanto a solução judicial do conflito quanto a elaboração de projeto de lei para a regulamentação do controle de jornada: o PLC nº 319/2009, convertido no PL nº 99/2007 e aprovado por meio da Lei nº 12.619/2012. As disposições da lei alcançavam somente os motoristas empregados⁵ nas atividades de transporte rodoviário de passageiros e de cargas, prevendo direitos específicos para a categoria e incluindo a Seção IV-A na CLT. Foi posteriormente revogada pela Lei nº 13.103/2015 devido à pressão do agronegócio (Passos; Passos; Nicoladeli; Nascimento, 2020).

Em suma, as primeiras tentativas de regulação no setor dos transportes começaram timidamente no fim do período colonial e avançaram durante a modernização dos transportes no país. A industrialização, a inserção do trabalho livre e a escolha do modal rodoviário como principal forma de escoamento da produção foram fatores que resultaram na normatização da atividade de transporte rodoviário de cargas, inicialmente de caráter civil para atender ao setor empresarial, sendo que aos motoristas empregados cabiam as disposições previstas na CLT.

A regulação trabalhista de cunho protetivo se deu a partir do século XX por meio de normas específicas que asseguraram patamar civilizatório mínimo aos motoristas profissionais, empregados ou não, especialmente no que diz respeito à limitação da jornada de trabalho. Dito isso, a lei passa a enquadrar os motoristas profissionais como categoria diferenciada a partir da atividade que exercem, com disposições contidas em estatuto próprio.

1.3 PROFISSÃO MOTORISTA E ENQUADRAMENTO JURÍDICO DO MOTORISTA PROFISSIONAL COMO CATEGORIA DIFERENCIADA

A partir de 2012 os motoristas profissionais empregados que exerciam atividade no transporte rodoviário de cargas eram considerados pertencentes a categoria diferenciada, de modo que as peculiaridades da profissão exigiam estatuto

⁵ Art. 1º [...] Parágrafo único. Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas profissionais de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a atividade **mediante vínculo empregatício**, nas seguintes atividades ou categorias econômicas: I - transporte rodoviário de passageiros; II - **transporte rodoviário de cargas**; [...] (Brasil, 2012, grifo nosso).

próprio. Após 2015 a categoria passou a ser composta também pelos motoristas autônomos, destinatários de apenas alguns direitos, sendo que a proteção jurídica permaneceu voltada em grande parte para a relação de emprego.

O governo Vargas interveio na organização e na ação sindical através de uma estrutura legal heterônoma que integrou as classes trabalhistas e empresariais por meio de categorias delimitadas pelo enquadramento sindical. A intervenção do Estado visou impedir o avanço das ideologias revolucionárias entre os trabalhadores em meio ao avanço da industrialização do país, caracterizando a fase intervencionista do direito sindical no Brasil, cujos traços persistem na legislação e na visão do movimento sindical sobre as relações coletivas de trabalho até hoje (Nascimento; Ferrari; Martins Filho, 2011).

Após a década de 1930 até 1945, o corporativismo, influenciado por aspectos repressivos e totalitários do período do Estado Novo, variou de intensidade e conteúdo, não havendo como sustentar que tal ordem estivesse em vigência no país por este período e após a queda de Getúlio Vargas. Desse modo, a relação das classes com o Estado não possui caráter corporativo em sentido forte, mas é utilizado como mecanismo de repressão e controle dos trabalhadores. A partir da década de 1980 em meio à transição do autoritarismo para a redemocratização se iniciou a fase do “Novo Sindicalismo” caracterizada pela realização de campanhas massivas de filiação que aumentaram exponencialmente o número de associados, desencadeando no crescimento do poder de pressão dos sindicatos sobre os empregadores e o governo (Cardoso, 2003).

Consoante Paulo Ricardo Pozzolo (2020), categoria e sindicato são conceitos complementares, mas diferentes, tendo em vista que a formação da primeira antecede a do segundo. Na relação capital-trabalho se formam espontaneamente subdivisões pela semelhança das atividades desenvolvidas, que, quando organizadas, se tornam fato social e reverberam no ordenamento jurídico. O Direito do Trabalho considera que a categoria é formada pelo conjunto de trabalhadores ou de empregadores unidos por um interesse comum, enquanto o sindicato personifica a categoria ou confere forma jurídica aos movimentos sociais informais e relevantes aos quais é atribuída juridicidade. O ordenamento jurídico brasileiro adota o enquadramento sindical como forma de organização das categorias e dos sindicatos, posto que a Convenção nº 87 da OIT não foi ratificada pelo Estado brasileiro, de modo que não vigora no país a ampla liberdade sindical e o enquadramento segue as determinações previstas na lei

(OIT, 1948). A CLT define que a categoria profissional deriva da categoria econômica⁶, ou seja, a legislação trabalhista estabelece como regra geral que a homogeneidade que une trabalhadores deriva da atividade econômica preponderante desenvolvida pela empresa ou de cada segmento econômico de prestação de serviços⁷, independentemente do serviço prestado ou da função desempenhada pelo trabalhador (Brasil, 1943). Logo, o interesse público incorpora os interesses das classes econômicas no que diz respeito à representação dos interesses dos trabalhadores.

Acerca disso, Felipe Mendes (2018) explica que o conceito de categoria antecede a construção jurídica, possuindo feição sociológica. O Direito confere ao termo aspectos formalmente jurídicos quando passa a utilizá-lo como a base da organização sindical brasileira. Da perspectiva do Direito Sindical, os contornos da noção de categoria são delineados pela legislação como sendo o interesse que incrementa a formação de um grupo pela reunião dos indivíduos.

Tal regra não é absoluta, a exceção é expressamente prevista na legislação e se trata da categoria diferenciada, formada pelo conjunto de empregados que exercem profissões disciplinadas por estatuto profissional especial ou que decorrem de condições de vida similares⁸. O conceito de categoria diferenciada é desenvolvido a partir das ocupações que possuem características muito próprias, peculiares e exclusivas a tal ponto que os trabalhadores que as exercem estão inseridos em circunstâncias muito distintas em relação ao demais empregados da empresa, atraindo a incidência de tratamento jurídico diferenciado que não se estende a outras classes profissionais, como é o caso dos motoristas profissionais (Belmonte, 2016).

A categoria dos caminhoneiros se constitui em um grupo diverso de trabalhadores cujas características objetivas e subjetivas diferem, especialmente no

⁶ Art. 511. [...] 1º A solidariedade de interesses econômicos dos que empreendem atividades idênticas, similares ou conexas, constitui o vínculo social básico que se denomina **categoria econômica** (Brasil, 1943, grifo nosso).

⁷ Art. 581. [...] § 1º Quando a empresa realizar **diversas atividades econômicas**, sem que nenhuma delas seja preponderante, cada uma dessas atividades será incorporada à respectiva categoria econômica, sendo a contribuição sindical devida à entidade sindical representativa da mesma categoria, procedendo-se, em relação às correspondentes sucursais, agências ou filiais, na forma do presente artigo. § 2º Entende-se por **atividade preponderante** a que caracteriza a unidade de produto, operação ou objetivo final, para cuja obtenção todas as demais atividades converjam, exclusivamente em regime de conexão funcional (Brasil, 1943, grifo nosso).

⁸ Art. 511. [...] § 3º **Categoria profissional diferenciada** é a que se forma dos empregados que exerçam profissões ou funções diferenciadas por força de estatuto profissional especial ou em consequência de condições de vida singulares (Brasil, 1943, grifo nosso).

que diz respeito à consciência de classe. A organização da categoria se caracteriza pela heterogeneidade a partir da fragmentação dos trabalhadores.

De acordo com Paula Hypólito Araújo (2010), pensar que o caminhoneiro se insere na produção capitalista por meio da produção, distribuição, troca ou consumo é reproduzir uma visão distorcida da realidade desse trabalhador, pois o transporte perpassa diretamente por todas as esferas da produção, não uma ou outra. Ademais, outro elemento que evidencia a fragmentação da categoria diz respeito à relação do trabalhador com seu instrumento de trabalho, o caminhão. No cotidiano quem dirige caminhão é considerado caminhoneiro, independentemente se é proprietário, arrendatário, não-proprietário de contrato formal ou se contratado informalmente. Logo, na realidade concreta o não cumprimento dos requisitos da ANTT para os operadores de transporte não descaracterizaria a figura do caminhoneiro, pois, conforme Moysés Moreira Santos (2007), apesar do RNTRC ser obrigatório para o transporte de mercadorias nem todos os transportadores e veículos em circulação no país estão cadastrados, trabalhando sem registro.

Para Thereza Christina Nahas (2014) em razão da especialidade e das adversidades da profissão de motorista não seria crível que a regulamentação trabalhista nacional se restringisse às disposições da CLT. A inserção do caminhoneiro no mercado de trabalho pode se dar mediante vínculo de emprego ou por conta própria, sendo que, independentemente da forma de assalariamento, o trabalhador motorista gera renda através de seu trabalho.

As entidades sindicais ligadas ao transporte rodoviário de cargas no Brasil se organizam em três tipos de representação: sindicatos patronais, de motoristas empregados e de motoristas autônomos. A regionalização das bases sindicais se inicia a partir de 1980, sendo que o texto constitucional de 1988 passa a prever os limites territoriais para a organização dos sindicatos⁹ (Brasil, 1988). A nível nacional de representação, os sindicatos dos motoristas empregados se unificaram na CNTTT ou na CNTTL, enquanto a representatividade dos motoristas autônomos e dos empregadores se concentra na CNT (Kapron, 2011).

⁹ Art. 8º É livre a associação profissional ou sindical, observado o seguinte: [...] II - é vedada a criação de mais de uma organização sindical, em qualquer grau, representativa de categoria profissional ou econômica, na mesma base territorial, que será definida pelos trabalhadores ou empregadores interessados, não podendo ser inferior à área de um Município; [...] (Brasil, 1988).

Segundo dados de 2024, das 18.419 organizações de representação de interesses profissionais no país, assim consideradas associações profissionais de primeiro grau reconhecidas na forma do Decreto-lei nº 1.402/1939¹⁰ e com registro no MTE, 12.852 (69,7%) são sindicatos dos trabalhadores. Destes, 705 representam categorias diferenciadas com regulação prevista em lei, dentre os quais 48 abrangem a categoria dos trabalhadores motoristas (Brasil, 2024b).

Nas últimas décadas a prioridade dos sindicatos dos trabalhadores tem sido definir piso salarial e adicionais para os motoristas empregados através da negociação coletiva, além de assegurar o cumprimento das leis trabalhistas. A fragmentação observada no transporte rodoviário de cargas por tipo de caminhão, capacidade de carga e tipos de carga cria categorias internas com um valor salarial para cada uma delas, sendo que o piso salarial varia entre os sindicatos uma vez que determinadas regiões concentram tipos de cargas e outras variam entre locais de produção, carga e descargas. Já no caso dos motoristas autônomos, a remuneração é calculada pela porcentagem deduzida do valor do frete de carga transportada (Kapron, 2011).

A definição de uma política tabelada e efetiva fretes é a principal pauta reivindicatória que liga motoristas autônomos e empregados e empregadores, pois nessa situação a remuneração dos autônomos é majoritariamente composta por comissões enquanto os empregados têm a remuneração composta por piso salarial e adicionais previstos em lei. Logo, apesar de as ações sindicais voltadas aos motoristas empregados serem distintas das direcionadas aos autônomos, as condições de trabalho são muito próximas, apesar de historicamente os interesses sindicais dos motoristas autônomos estarem mais próximos do empresariado. (Kapron, 2011).

A variedade de cargas transportadas e de modelos de caminhões são fatores determinantes para a formação de grupos de motoristas, pois os veículos são adaptados para determinado transporte que atende a um setor do mercado de carga. Para Mauro Cherobim (1984, p. 115) a consequência é a especialização do

¹⁰ Art. 5º As associações profissionais deverão satisfazer os seguintes **requisitos** para ser reconhecidas como **sindicatos**: a) reunião de um terço, no mínimo, de empresas legalmente constituídas, sob a forma individual ou de sociedade, si se tratar de associação de empregadores: ou de um terço dos que exercem a profissão, si se tratar de associação de empregados ou de trabalhadores por conta própria ou de profissão liberal; b) duração não excedente de dois anos para o mandato da diretoria; c) exercício do cargo de presidente por brasileiro nato, e dos demais cargos de administração e representação por brasileiros (Brasil, 1939, grifo nosso).

caminhoneiro no transporte de um tipo de carga: “Os motoristas ao se especializarem em determinados setores do mercado de carga, reúnem-se em grupos de preocupações semelhantes”. Desse modo, para além do enquadramento em categorias econômicas, os próprios motoristas desenvolvem relações sociais entre si, o que revela a subjetividade de cada trabalhador.

A frota do setor de transporte rodoviário de cargas é formada por: caminhão, caminhão trator, semirreboque e reboque. O caminhão é o veículo automotor fixo¹¹ composto por cabine, motor e unidade de carga (carroceria), com dois ou três eixos, sendo que a capacidade de carga depende da quantidade e do tipo de eixos e pode chegar ao peso máximo de vinte e nove toneladas. O caminhão trator é o veículo automotor que traciona ou arrasta outro (semirreboque, semirreboque e reboque ou dois semirreboques), sendo necessária autorização especial de trânsito quando o peso bruto total é superior a setenta toneladas. O semirreboque e o reboque são implementos rodoviários engatados no veículo automotor (CNT, 2022).

Entre os anos de 2013 e 2022 a frota rodoviária cresceu 3,9% ao ano, sendo que o número de caminhões aumentou de 4,9 milhões para 7,2 milhões num período de dez anos (Brasil, 2022b). Entre os transportadores autônomos predomina como veículo o caminhão simples e tanto nas empresas quanto nas cooperativas o automotor que compõe a maior parte da frota é o caminhão trator, sendo que o semirreboque é implemento rodoviário mais utilizado por todos os transportadores (Brasil, 2024c).

Por sua vez, a carga a ser transportada é determinada por peso, volume e distância, e define o tipo de veículo e o serviço a ser prestado pelo motorista, sendo que a pesagem considera os eixos do caminhão e cada eixo ou conjunto de eixos possui limite de peso máximo a ser transportado, de acordo com as normas de trânsito e transporte. Segundo Paula Hypólito de Araújo (2010), tudo que circula para o consumo final ou produtivo é produto industrializado transportado, que varia de gênero (alimentício, têxtil, químico, eletrônico, automobilístico, etc.), matéria-prima utilizada (mineral, extrativa ou vegetal) ou se é manufaturado. Os produtos a granel líquido são combustíveis, químicos, leite, entre outros. Já granel gasoso diz respeito ao transporte de gases. Por sua vez, granel sólido pode ser açúcar, trigo, laranja, adubo, minério de

¹¹ Nota da autora: Quando a cabine desengata da carroceria e possui flexibilidade de articulação para diferentes lados o veículo é denominado cavalo mecânico (Araújo, 2010).

ferro, carvão, areia, pedra, entre outros. Quando as cargas unitizadas são denominadas carga geral, como o transporte de botijões de gás, caixas ou sacos de leite, sacos de açúcar, papel e celulose, entre outros.

Quanto ao tipo de carga transportada, a pesquisa da CNT constata a predominância do transporte de carga geral (64,7%) nas empresas. Ademais, o transporte de granéis sólidos (22,8%) e líquidos (12,1%) e de carga frigorificada (8,8%) evidencia que a base do perfil produtivo nacional é formada por produtos agropecuários. O transporte de carga perigosa também se destaca (16,6%) (CNT, 2022).

São perceptíveis as peculiaridades inerentes à atividade do motorista profissional no transporte de cargas, pois as condições de trabalho dependem do instrumento de trabalho (caminhão), da carga transportada e do tipo de contratação (empregado ou autônomo). A aparente fragmentação da atividade de transporte e do trabalho do caminhoneiro diz respeito às experiências diferenciadas e configuram a organização econômica e política da categoria.

1.4 MOTORISTAS AUTÔNOMOS E EMPREGADOS

A fragmentação presente na atividade de motorista, especialmente no que tange ao tipo de contratação, confere proteção jurídica distinta para os motoristas autônomos e empregados, os quais compartilham poucas disposições legislativas que a ambos sejam aplicáveis, uma vez que no Brasil a proteção à relação de emprego se faz pressuposto para as leis protetivas.

A indústria brasileira, como ocorre nos países de América Latina, vivenciou processos de modernização tardios em comparação com a Europa, sendo que o processo de assalariamento não foi o mesmo em todos os países industrializados e ocorreu de forma desigual até mesmo para os diferentes povos que habitam o território brasileiro. A título de exemplo, a população negra enfrentou dificuldades para que os ex-escravos fossem inseridos no mercado de trabalho (Marques, 2021). As consequências do trabalho escravo¹² impactam diretamente as relações de trabalho

¹² Nota da autora: Um dos efeitos culturais da escravidão é descrito por Jorge Luiz Souto Maior (2017) no acesso à Justiça do Trabalho na atualidade. Não é incomum que o trabalhador seja visto como ingrato ao ingressar com reclamação trabalhista contra o empregador, como se apesar de ter direito de fazê-lo não o devesse, pois o correto seria se mostrar grato e reconhecer o “favor” de ter sido contratado

através da articulação entre formas precárias de assalariamento e antigas relações baseadas no mando e na propriedade.

Ao longo do século XX, sobretudo a partir da segunda década, a indústria e o processo de trabalho nos principais países capitalistas se consolidaram através do fordismo, regime de acumulação e processo produtivo que começou na indústria automobilística e se expandiu para grande parte do setor de serviços. Em conjunto com o controle do tempo de trabalho pelo modelo taylorista, o binômio taylorismo/fordismo predominou na grande indústria capitalista, sendo que este padrão produtivo foi estruturado no trabalho parcelar e fragmentado, de modo a combater o “desperdício” na produção, reduzir o tempo e aumentar o ritmo de trabalho com vistas à intensificação das formas de exploração (Antunes, 2009). O fordismo viabilizou o desenvolvimento da periferia capitalista, eis que amplamente voltado ao setor industrial, propiciando o desenvolvimento de um operário industrial periférico, que é o subproletariado tardio, de estatuto salarial precário. Devido à mundialização do capital, as empresas, conglomerados e corporações transnacionais instaladas nos países de Terceiro Mundo tendem a adotar os mesmos padrões tecnológico-organizacionais do centro capitalista, enfraquecendo o mundo do trabalho (Alves, 1999).

Partindo-se do pressuposto que a condição de assalariado é suporte de identidade social e de integração comunitária, na sociedade industrial as relações que o mundo do trabalho mantém com a sociedade global se dá através de três figuras irreduzíveis: condição proletária, condição operária e condição salarial. O proletário ocupa a base da escala social e é essencial para o processo de industrialização, mas está fadado a trabalhar para se reproduzir, em uma condição de quase exclusão do social. Por meio da condição salarial o salário deixa de ser meramente uma retribuição pela atividade desempenhada, mas assegura direitos, permite o acesso à proteção social e maior participação na vida social, de modo que a classe operária vive a participação na subordinação. Com o advento da sociedade salarial, a condição de assalariado é generalizada e a sociedade passa a ser movida pela noção de acumular bens e riquezas, criar novas posições e oportunidades inéditas, ampliar os direitos e

para o trabalho. Esse traço cultural escravagista se mostra mais evidente no trabalho doméstico e na atuação do MPT no combate às condições análogas à escravidão.

as garantias, multiplicar as seguridades e as proteções. Logo, a posição ocupada na condição de assalariado define a identidade social (Castel, 2010).

A parcela expressiva dos trabalhadores mais pobres que existe em praticamente todos os países se insere de diferentes maneiras no setor informal por meio do “processo de informalidade”, não estando adstrito somente ao assalariamento ilegal que ocorre às margens das normas trabalhistas. Assim, o setor informal é delimitado por meio de unidades econômicas voltadas ao mercado, sendo que quem detém o negócio exerce simultaneamente as funções de patrão e empregado, não havendo separação entre as atividades de gestão e produção (Cacciamali, 2000).

O conceito de setor informal adotado pela OIT em 1972 foi cunhado pelo economista Keith Hart a partir de estudo sobre atividades econômicas no Gana, estando a informalidade diretamente ligada às repercussões da crise financeira e econômica global, cujos efeitos transcendem os indivíduos e afetam empresas, o Estado, o mercado de trabalho e as instituições. Se trata da realidade de metade da população ativa mundial, que se vê vulnerável e insegura frente ao mercado de trabalho, pois no contexto de informalidade o trabalho digno não é assegurado, os postos de trabalho possuem baixa qualidade, a pobreza, a discriminação e a exclusão permeiam a classe trabalhadora e há baixa produtividade. Nesse sentido, o objetivo dos estudos da OIT baseados no debate realizado na Conferência Internacional do Trabalho de 2002 sobre o Trabalho Digno e a Economia Informal estabeleceu, por meio do consenso tripartite entre trabalhadores, empresas e governos, o objetivo de combater todas as formas de informalidade e apoiar os países na transição para a economia formal (OIT, 2012).

No Brasil, apesar de o trabalho ser considerado um direito fundamental e social, a proteção conferida ao trabalhador está voltada ao setor formal, herança do modelo adotado quando da entrada em vigor da CLT em 1943. Desde então, a legislação trabalhista não tem acompanhado as novas formas de trabalho que perpassam pela informalidade, estando enrijecida pelo conceito formal de emprego (Antunes, 2016). Pelo padrão CLT e as mudanças legislativas introduzidas ao longo dos anos, os empregados cujo contrato não seja estabelecido por prazo indeterminado, com carteira de trabalho assinada, são considerados informais, em uma dualidade formal/informal. O trabalho formal possui apenas uma forma, enquanto os padrões contratuais da informalidade são variados, sendo que o debate acerca da

informalidade não deve estar restrito a um mesmo conceito que serve para classificar diversos fenômenos (Noronha, 2003).

Sob a perspectiva econômica a contratação de motoristas de caminhão com vínculo de emprego pelos patrões CLT representa um complexo problema de organização empresarial devido aos custos envolvidos: a responsabilidade pela posse, manutenção, depreciação e abastecimento do caminhão é da empresa, pois constitui seu ativo físico. Já no caso dos motoristas autônomos, estes detêm a posse de seu caminhão, de modo que o investimento e a manutenção são transferidos da empresa para o trabalhador e a forma de capitalização pode ser usada de forma mais flexível, mas a subordinação permanece. A dependência estabelecida entre a empresa e o caminhoneiro autônomo pode esconder uma relação de assalariamento, o que é favorável à empresa, que controla o processo do trabalho e reduz os custos da mão de obra (Chahad; Cacciamali, 2005).

Paula Hypólito de Araújo (2008) define o motorista empregado como sendo aquele que é contratado, a prazo de determinado ou não, com vínculo empregatício baseado na CLT por uma empresa do ramo de transporte, logística ou portadora da mercadoria. O caminhoneiro empregado não possui o caminhão (meio de trabalho) nem a mercadoria a ser transportada (objeto do trabalho), ou seja, não detém os meios de produção para realizar o processo do trabalho nem os meios de subsistência. A venda da força de trabalho em troca de salário desempenhando atividade específica na empresa torna proletário o motorista empregado.

No acumulado do ano de 2024, considerando os dados de janeiro a abril, o segmento do transporte rodoviário de cargas gerou 31.532 empregos. Em termos regionais, a criação de novos postos de trabalho se concentra nas regiões Sudeste (17.886), Sul (6.831) e Centro-Oeste (5.614). Nas regiões Norte e Nordeste os empregos gerados reduzem significativamente, tendo inclusive saldo negativo nos estados da Paraíba, Rio Grande do Norte, Pernambuco, Tocantins, Alagoas e Maranhão (CNT, 2024).

A condição de assalariado não está adstrita à relação salarial “fordista”, uma vez que “vestígios” do assalariamento existem desde a sociedade pré-industrial e negar a realidade das situações salariais que não se enquadram na definição trazida pela “sociedade salarial” desconsideraria outras culturas, povos e etnias. A fim de acompanhar as demandas do capitalismo, o trabalho assalariado passou por transformações ao longo dos anos, sendo que a condição de assalariado esteve

inicialmente ligada às situações vulneráveis e ocupava uma posição inferior entre as demais, contrastando com a “sociedade salarial” em que o simples fato de participar dessa condição assegurava garantias à maioria dos sujeitos sociais (Castel, 2010).

Para Rafael Antônio Kapron (2021) o motorista autônomo não é assalariado, mas compõe uma camada subordinada no processo global de produção capitalista. Os autônomos trabalham por conta própria, dispõem de elementos de produção, da força de trabalho e de seus caminhões, sendo que a estrutura de suas empresas se limita a esses elementos. No processo de trabalho o objeto transportado apenas permanece na posse do autônomo durante o tempo/espaço dos deslocamentos, ou seja, não é de sua propriedade jurídica. A partir da criação da figura do TAC pela Lei nº 11.442/2007 o motorista autônomo pode possuir mais de um caminhão, enquanto proprietário, coproprietário ou arrendatário¹³ (Brasil, 2007).

Consoante os dados da ANTT (Brasil, 2024d), atualmente estão cadastrados no RNTRC cerca de 625.684 transportadores autônomos de cargas. Os contratos celebrados são regidos pela Lei nº 11.442/2007, que prevê a natureza comercial de prestação de serviços das relações jurídicas estabelecidas entre os contratantes, afastando o vínculo empregatício do padrão CLT e sinalizando nitidamente seu caráter protetivo aos tomadores de serviços para disfarçar uma relação trabalhista sob a forma de um contrato de serviço (Brasil, 2007).

A Lei nº 11.442/2007 distingue o TAC-agregado do TAC-independente¹⁴. O primeiro é aquele que coloca seu veículo a serviço do contratante, com exclusividade e mediante remuneração certa. O caminhão pode de propriedade ou posse do TAC-agregado e conduzido por ele mesmo ou seu preposto. Por sua vez, o TAC-independente é contratado de forma eventual e sem exclusividade por meio de frete ajustado com o contratante a cada viagem (Brasil, 2007).

¹³ Art. 2º [...] § 1º O TAC deverá: I - comprovar ser proprietário, co-proprietário ou arrendatário de, **pelo menos**, 1 (um) veículo automotor de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito, como veículo de aluguel; [...] (Brasil, 2007, grifo nosso).

¹⁴ Art. 4º O contrato a ser celebrado entre a ETC e o TAC ou entre o dono ou embarcador da carga e o TAC definirá a forma de prestação de serviço desse último, como agregado ou independente. § 1º 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. § 2º Denomina-se **TAC-independente** 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 (Brasil, 2007, grifo nosso).

O TAC pode ainda ceder o seu veículo, em regime de colaboração, a outro profissional denominado TAC-Auxiliar¹⁵ para o exercício da atividade de transporte rodoviário remunerado de cargas, podendo cadastrar até dois motoristas simultaneamente, sem que seja caracterizada relação de emprego, o que reitera a imputação de natureza comercial ao contrato de transporte rodoviário de cargas. A figura jurídica do TAC-Auxiliar é introduzida pela Lei nº 13.103/2015 como o profissional que não é contratado em regime de exclusividade, podendo ser cadastrado por mais de um transportador, e contribui para a previdência social enquanto contribuinte individual (Brasil, 2007).

Sobre isso, entende Paula Hypólito de Araújo (2010) que o contrato de serviço é um contrato de trabalho disfarçado, pois o caminhoneiro é remunerado conforme o valor do deslocamento da carga, ou seja, o salário é por peça com base no sistema *just-in-time*. O tempo de entrega exigido pelas empresas é cada vez menor e o valor da carga transportada é reduzido. Caso a empresa exija que o TAC aumente a quantidade de carga a fim de aumentar a produtividade, o próprio motorista é responsabilizado. José Paulo Zeetano Chahad e Maria Cristina Cacciamali (2005) explicam que com a utilização de caminhoneiros autônomos o investimento e a manutenção do caminhão, instrumento de trabalho do caminhoneiro, são transferidos para o trabalhador, de maneira que a forma de capitalização se torna mais flexível com o repasse dos riscos da atividade para o caminhoneiro, ainda que a empresa continue exercendo pressão sobre as condições de trabalho.

O TAC-independente detém maior autonomia em relação ao TAC-agregado e ambos são subordinados às empresas contratantes que pagam por seus serviços de deslocamento de mercadorias. O TAC-Auxiliar, por sua vez, se assemelha ao motorista com registro em carteira de trabalho, pois não dispõe dos meios de produção e de subsistência, podendo ser remunerado por tempo ou peça, com renda fixa e variável. Os TACs não são dotados de plena autonomia, pois se condicionam aos preços dos fretes, aos horários a serem cumpridos, pelas tarefas e funções que realizam para além da condução dos veículos e pelo rastreamento/vigilância das operações, se submetendo ao controle disciplinador das empresas (Kapron, 2021).

¹⁵ Art. 4º [...] § 3º Sem prejuízo dos demais requisitos de controle estabelecidos em regulamento, é facultada ao TAC a cessão de seu veículo em regime de colaboração a outro profissional, assim denominado **TAC - Auxiliar**, não implicando tal cessão a caracterização de vínculo de emprego (Brasil, 2007, grifo nosso).

Consoante Ricardo Antunes (2009) todos que vendem sua força de trabalho tendo o salário como contraprestação pertencem à classe trabalhadora, sendo que a organização da luta operária perpassa pelas categorias de trabalhadores. Em meio à reestruturação produtiva do capital, iniciada em escala mundial a partir dos anos 1970, a divisão internacional do trabalho foi redefinida sobretudo no Brasil, período em que o país buscou se reinserir no sistema produtivo global do capital. Tal conjuntura associada às condições econômicas, sociais e políticas particulares do país impactaram diretamente os movimentos operário e sindical.

Adalberto Moreira Cardoso (2003) explica que desde a década de 1990 houve a redução expressiva do número de assalariados, o deslocamento do emprego da indústria para comércio e serviços e o desemprego estrutural, transformações oriundas das reformas neoliberais, sendo que o número de associados a sindicatos reduziu drasticamente. Conforme Claudio Salvadori Dedecca (2005), na atual crise econômica as economias nacionais são afetadas na totalidade, mas cada país enfrenta consequências diferenciadas a depender da região. A desregulação e a flexibilização das relações trabalhistas tem sido a resposta comum dos governos às pressões exercidas pelas empresas e pelos próprios sindicatos para enfrentar as situações de ocupação e de desemprego.

Os dados da última pesquisa nacional com caminhoneiros realizada pela CNT em 2018 confirmam esse quadro. Dos 1.066 motoristas entrevistados, entre autônomos e empregados, 86,1% não estão filiados a algum sindicato. A taxa de filiação sindical é baixa tanto entre motoristas autônomos (12,1%) quanto empregados (14,8%). Ademais, entre os caminhoneiros não filiados aos sindicatos, 54,1% não tem interesse de se filiar e 35,2% acreditam que os sindicatos não são confiáveis (CNT, 2019).

Já o número de motoristas cooperados no setor é significativo. Segundo dados do Anuário do Cooperativismo Brasileiro 2023, em 2022 o ramo do transporte foi o segundo maior em número de cooperativas registradas no Brasil, atrás somente do ramo agropecuário, contando com 886 cooperativas, 96.697 cooperados e 5.748 empregados. O segmento do transporte rodoviário de cargas liderou as atividades do ramo, pois representou 49% das cooperativas de transporte, somando 438 cooperativas de caminhoneiros autônomos (OCB, 2023).

O pós-guerra foi caracterizado pelo crescimento das empresas desenvolvidas e a estruturação de sistemas que possibilitaram a sustentação dos níveis de emprego

e renda. A instabilidade econômica que resultou na crise da década de 1970 foi associada a problemas de funcionamento desse mercado de trabalho estruturado no pós-guerra, sendo que as relações de trabalho passaram a ser vistas como um entrave para um ambiente fortemente competitivo. Os Estados nacionais reduziram a intervenção sobre as relações de trabalho e as empresas concentraram um padrão privado de gestão e uso do trabalho, tendência esta que ocorreu em *timings*, graus e ritmos distintos, mas pode ser observada em todas as economias desenvolvidas (Dedecca, 2005).

Wilson Ramos Filho (2012) explica que o texto da Constituição Federal de 1988 reincorporou elementos próprios das doutrinas fordista e neofordista e manteve os elementos característicos do modelo corporativista característico do Direito do Trabalho brasileiro, criando um hibridismo constitucional. Ainda, para Souto Maior (2017), a noção de flexibilização se inseriu no próprio processo de interpretação da Constituição através de concepções ideológicas dominadas pelo ideário neoliberal, de maneira que o texto constitucional deveria ser interpretado de forma restritiva a partir do princípio da flexibilização a fim de modernizar as relações de trabalho no Brasil e superar a “crise econômica”, mas isso não ocorreu.

Os motoristas empregados são destinatários de regulação própria por meio da Lei nº 13.103/2015 e as disposições celetistas, sendo assim considerados os profissionais que não possuem caminhão e são contratados pelas empresas para exercer o transporte rodoviário de cargas, mediante registro em carteira de trabalho. Já a Lei nº 11.442/2007 considera que todas as pessoas físicas que celebram contrato de transporte rodoviário de cargas prestam serviço mediante as relações estabelecidas com outras empresas do setor. Ou seja, os caminhoneiros autônomos são trabalhadores, mas não assalariados pelo afastamento do vínculo de emprego, de modo que é tênue a linha que separa os motoristas empregados e autônomos.

Apesar de a categoria dos motoristas profissionais passar a ser composta em 2015 por motoristas autônomos e empregados, tal abrangência não representou melhoria para os trabalhadores, uma vez que a Lei nº 13.103/2015 reduziu os direitos que haviam sido conquistados pelo diálogo tripartite, representando retrocesso para os trabalhadores.

1.5 A LEI Nº 13.103/2015

Se a Lei nº 12.619/2012 surgiu através de pressões da classe trabalhadora e foi resultado de um acordo entre a classe empresarial e a classe operária mediado pelo MPT, a nova regulamentação foi favorecida através de um *lockout*, sendo que a reunião final que pôs fim ao movimento de paralisação dos caminhoneiros contou com representações sindicais majoritariamente de autônomos.

A regulação do trabalho rodoviário foi produzida através de negociações entre representantes dos empregados e dos empregadores ratificadas pelo Poder Executivo, sendo que “[...] raramente uma lei é fruto do consenso” (Gonçalves; Teixeira Filho, 2023, p. 140). As disposições estabelecidas foram a obrigação de o transportador controlar fidedignamente a jornada dos motoristas (excluindo-os da hipótese prevista no art. 62, I, da CLT), a delimitação de jornada pelo parâmetro constitucional de oito horas diárias com no máximo duas horas extras e a restrição ao pagamento por comissões.

Contudo, a melhoria nas condições de trabalho dos motoristas e o aumento da remuneração destes não agradou o agronegócio, em especial os embarcadores e produtores rurais, pois enquanto consumidores a aplicação da lei elevaria o custo do frete (Moraes, 2016). Ocorre que a argumentação dos “custos elevados do trabalho” levada a cabo pelo setor empresarial para se escusar das obrigações trabalhistas não prospera. As crises econômicas mundiais são reiteradamente e sem razão utilizadas como justificativa para a retirada de direitos trabalhistas. O próprio Direito do Trabalho nasce e se desenvolve em meio a um contexto de crise, de maneira que recorrer ao jurista para retrainar normas trabalhistas historicamente conquistadas não é a solução para os problemas econômicos, pois o Direito não possui tal finalidade (Souto Maior, 2017).

Celso Soares (2015) aponta que a duração da jornada de trabalho é direito fundamental positivado na Constituição Federal de 1988, fruto do movimento operário brasileiro, e indisponível, mas diante da relação capital-trabalho há a possibilidade de ser flexibilizado a fim de mediar o compromisso entre duas classes sociais, ainda que o Direito do Trabalho imponha limitações à autonomia da vontade. Dessa forma, nenhuma indisponibilidade sobre direitos é absoluta.

Segundo Hugo Sinzheimer (1984) o Direito do Trabalho eleva o valor da força de trabalho e aumenta os custos do trabalho para que o trabalhador não fique desprotegido. A ordem econômica atual dominada por forças individuais não favorece o desenvolvimento das forças produtivas existentes nem a satisfação da população

com o produto dessas forças, de modo que os empresários buscam se defender dos “fardos sociais” que exigem o reconhecimento do valor da força de trabalho. Celso Soares (2015) complementa que o princípio da proteção ao trabalho vem sendo gradualmente esvaziado e substituído pela liberdade mercantil, resultando em retrocesso social através da desvalorização dos trabalhadores, da flexibilização, do afastamento da intermediação do Estado na relação entre capital e trabalho, da desregulamentação e da autonomia da vontade das partes pela negociação individual ou coletiva.

Os movimentos de protesto começaram antes mesmo da entrada em vigor da Lei nº 12.619/2012. Em junho de 2013 houve uma paralisação de caminhoneiros autônomos nas rodovias do país, seguido por uma paralisação nacional em fevereiro de 2015 mobilizada pelos embarcadores, fator decisivo para acelerar o processo legislativo e sancionar, sem vetos, a Lei nº 13.103/2015, oriunda dos PLs nº 4.246/12 e 5.943/13 (Passos; Passos; Nicoladeli; Nascimento, 2020).

Deborah Cardoso (2016) entende que o cenário político e econômico que possibilitou a aprovação da Lei nº 13.103/2015 trouxe resultados positivos ao ordenamento jurídico, sendo que no mesmo ano foi promulgada a EC nº 90 que incluiu o transporte como direito social no art. 6º da Constituição Federal. A inclusão de estatutos específicos inerentes à profissão de motorista até então não considerados pela legislação trabalhista é considerada um avanço pela autora, como a definição de tempo de espera, tempos de descanso, elastecimento das horas extras e fracionamento dos intervalos.

Em contrapartida, para Paulo Douglas Almeida de Moraes (2020) não é crível que os próprios trabalhadores estivessem pressionando o Governo Federal para que a Lei nº 12.619/2012 fosse alterada, ou seja, para perder direitos. O que ocorre é que foi difundida na sociedade a falsa ideia de que as paralisações nas rodovias estariam sendo motivadas pelos próprios caminhoneiros. Todavia, investigações apuraram que os líderes do movimento foram o Movimento União Brasil Caminhoneiro, os donos de postos de combustíveis, os proprietários de autopeças e as cooperativas de transporte, para os quais interessava a revisão legislativa. (Jornal Nacional, 2013) (Uol, 2013).

Ademais, os sindicatos laborais não detêm mais a força que possuíam na década de 1980, inclusive entre os motoristas profissionais, e sequer tiveram poder para barrar a revogação da Lei nº 12.619/2012 frente ao setor empresarial e a

bancada ruralista no Congresso Nacional, sendo que não houve movimento de resistência por parte dos sindicatos laborais diante da baixa representatividade e da falta de autêntica legitimidade. Inclusive, esses são os mesmos sindicatos que atualmente subscrevem acordos e convenções coletivas cujo conteúdo é baseado nas regras que foram repudiadas pelas agremiações sindicais de trabalhadores em meio ao processo legislativo (Passos; Passos; Nicoladeli; Nascimento, 2020).

Quanto à percepção dos caminhoneiros sobre a nova lei, a pesquisa nacional realizada pela CNT em 2015 identificou que, dentre os entrevistados que afirmaram conhecer a Lei nº 13.103/2015, dos motoristas empregados 46,1% afirmaram que as mudanças introduzidas pela norma atenderam parcialmente às necessidades da categoria e 42,3% entenderam que as mudanças não atenderam às necessidades. Quanto aos motoristas autônomos, 61% alegaram que as necessidades não foram atendidas pela Lei nº 13.103/2015, já para 34,8% as necessidades foram atendidas parcialmente (CNT, 2016).

A principal mudança da Lei nº 12.619/2012 e a Lei nº 13.103/2015 diz respeito às flexibilizações introduzidas que impactaram diretamente as condições de trabalho do motorista empregado, com prevalência do interesse econômico sobre a saúde e a dignidade do trabalhador, como era do interesse do setor empresarial desde os protestos de junho de 2013. Nesse sentido, a constitucionalidade dos dispositivos da Lei nº 13.103/2015 passou a ser questionada por violar normas de higiene e segurança do trabalho (Pinto Júnior, 2016).

Ainda, se tornou possível a autorização por meio de cláusula em negociação coletiva para alterar a jornada de trabalho do motorista profissional de forma permanente, utilizando as convenções e os acordos coletivos, que têm um importante e complexo papel no mundo do trabalho, para legitimar o barateamento do custo da mão de obra perante o Estado. No que diz respeito à jornada de trabalho, a nova lei alterou a CLT para possibilitar, mediante negociação coletiva, o fracionamento do intervalo intrajornada¹⁶, a prorrogação da jornada por até quatro horas

¹⁶ Art. 71 - [...] § 5º O intervalo expresso no caput poderá ser reduzido e/ou fracionado, e aquele estabelecido no § 1º poderá ser fracionado, quando compreendidos entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada, **desde que previsto em convenção ou acordo coletivo de trabalho**, ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais de trabalho a que são submetidos estritamente os **motoristas**, cobradores, fiscalização de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários, empregados no setor de transporte coletivo de passageiros, mantida a remuneração e concedidos intervalos para descanso menores ao final de cada viagem (Brasil, 1943, grifo nosso).

extraordinárias¹⁷ e a adoção de jornada especial de 12 horas de trabalho por 36 de descanso¹⁸ (Brasil, 1943).

Nesse sentido, com a aprovação da Lei nº 13.467/2017, a Reforma Trabalhista, que alterou significativamente o texto celetista, foram lançadas dúvidas sobre pressupostos historicamente estabelecidos na seara trabalhista e até mesmo modificando a interpretação da legislação e do texto constitucional (Gemignani; Gemignani, 2019). Dentre as medidas flexibilizadoras introduzidas pela Reforma Trabalhista, a jornada de trabalho foi diretamente impactada pelo instituto do negociado sobre o legislado com a introdução do art. 611-A na CLT¹⁹, que prevê que o acordo entre as partes por meio de negociação coletiva prevalece sobre a lei (Brasil, 1943).

Sobre o tema, elucida Paula Cozero (2019) que um dos pontos principais pontos da Reforma Trabalhista foi o denominado instituto do “negociado sobre o legislado”, que possibilitou fraudes e exploração cada vez maiores dos trabalhadores. A prevalência da negociação coletiva não é efetiva quando os sindicatos se encontram enfraquecidos e distanciados da base social, pois não possuem real capacidade de negociação nem dispõem de mecanismos políticos e jurídicos para exercer pressão sobre os empregadores. O direito de greve vem sendo reduzido e os trabalhadores não conseguem contrapor os interesses do poder patronal, de modo que os sindicatos não possuem plenas condições de negociar as peculiaridades de cada categoria, não justificando a prevalência da negociação coletiva sobre a lei.

Enquanto os motoristas empregados foram o grupo mais impactado negativamente pelas novas disposições legais, os caminhoneiros autônomos passaram a compor a categoria profissional diferenciada, sendo suprimida a expressão “mediante vínculo empregatício”²⁰ prevista na Lei nº 12.619/2012. Nesse

¹⁷ Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será de 8 (oito) horas, admitindo-se a sua prorrogação por até 2 (duas) horas extraordinárias ou, **mediante previsão em convenção ou acordo coletivo**, por até 4 (quatro) horas extraordinárias (Brasil, 1943, grifo nosso).

¹⁸ Art. 235-F. **Convenção e acordo coletivo poderão prever** jornada especial de 12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso para o trabalho do motorista profissional empregado em regime de compensação (Brasil, 1943, grifo nosso).

¹⁹ Art. 611-A. A convenção coletiva e o acordo coletivo de trabalho têm **prevalência sobre a lei** quando, entre outros, dispuserem sobre: I - pacto quanto à jornada de trabalho, observados os limites constitucionais; II - banco de horas anual; III - intervalo intrajornada, respeitado o limite mínimo de trinta minutos para jornadas superiores a seis horas; [...] (Brasil, 1943, grifo nosso).

²⁰ Art. 1º É livre o exercício da profissão de motorista profissional, atendidas as condições e qualificações profissionais estabelecidas nesta Lei. Parágrafo único. Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas de veículos automotores cuja condução exija formação profissional

sentido, passam a ser assegurados aos autônomos alguns direitos específicos previstos entre os incisos I e IV do art. 2º, resguardados aos motoristas empregados os direitos dispostos no inciso V e a parte reservada à alteração da CLT (arts. 4º a 6º) (Brasil, 2015).

Além do encarecimento dos custos, outra razão do inconformismo com a lei de 2012 foi a impossibilidade de cumprimento dos períodos de descanso do motorista devido à insuficiência de áreas para descanso nas rodovias. A Lei nº 13.103/2015 flexibilizou as disposições trazidas pela lei anterior, considerada “excessiva”, e previu a implantação dos pontos de apoio a motoristas profissionais nas estradas (Belmonte, 2016). Contudo, Gemignani e Gemignani (2019) explicam que os postos de parada não foram adequados no prazo previsto na Lei nº 13.103/2015, sendo que em 2018 os motoristas ainda não possuíam pontos de parada para usufruir com segurança dos intervalos de descanso, e os custos da implementação foram transferidos para toda a sociedade, resultando na elevação do valor do pedágio. Inicialmente o texto da Lei nº 12.619/2012 previa que caberia ao empregador e ao tomador do serviço arcar com essa responsabilidade, mas tal disposição foi revogada.

Ao observar uma sociedade em que todas as instituições possuem eixo central econômico e que se identifica exclusivamente com o material, como ocorre nos países assolados pela crise econômica, a possível ineficácia do atual Direito do Trabalho chega a ser um pensamento e até mesmo uma crença absoluta. Isso porque a ordem econômica atual não mais cumpre com o sentido dado pela essência econômica proposta pelo Direito do Trabalho: as forças produtivas deveriam se desenvolver e as necessidades humanas serem satisfeitas com o produto dessas forças produtivas (Sinzheimer, 1984).

Para António Casimiro Ferreira (2012), atualmente o Direito do Trabalho tem sido reduzido a um fator de troca com vistas à obtenção de apoios financeiros. Além disso, a valorização do individualismo do trabalhador torna os sindicatos desqualificados enquanto parceiros de negociação. As medidas de austeridade tendem a aumentar os custos da crise a longo prazo, tornando mais difícil a tarefa de recuperar o mercado de trabalho e reduzir o desemprego.

e que exerçam a profissão nas seguintes atividades ou categorias econômicas: I - de transporte rodoviário de passageiros; II - de transporte rodoviário de cargas (Brasil, 2015).

Dessa forma, observa-se que a constitucionalidade da Lei nº 13.103/2015 é questionada desde sua aprovação, especialmente ao flexibilizar as condições de trabalho do motorista empregado, sobretudo no que diz respeito à jornada. A inclusão dos autônomos no novo texto legal não gera efeitos positivos para o grupo, destinatário de apenas alguns direitos previstos em sentido amplo para a categoria profissional. Ao final, os únicos beneficiários da alteração legislativa são os consumidores (embarcadores e produtores rurais) a partir da redução de direitos dos motoristas que geraria um aparente barateamento do frete rodoviário.

A discussão acerca da constitucionalidade dos dispositivos das Leis nº 11.442/2007 e 13.103/2015 chegam então ao STF, ainda que em momentos distintos, para traçar os limites constitucionais da profissão de motorista de acordo com a interpretação constitucional.

1.6 A INTERPRETAÇÃO DO STF NA ADC 48 E NA ADI 5.322

O conteúdo da Lei nº 11.442/2007 gerou diversas controvérsias no ordenamento jurídico, especialmente quanto ao afastamento da configuração de relação de emprego no transporte rodoviário de cargas. Logo após sua aprovação, a ANAMATRA e a ANPT ajuizaram perante o STF a ADI nº 3.961 questionando a constitucionalidade dos arts. 5º e 18 da lei.

Durante esse período as decisões da Justiça do Trabalho passaram a não aplicar a Lei nº 11.442/2007 por entenderem ser ilícita a terceirização da atividade-fim da empresa por violação à livre iniciativa e à liberdade do exercício profissional. Além disso, a atribuição constitucional da Justiça do Trabalho prevê sua competência para processar e julgar as demandas que versem sobre relação de trabalho em sentido amplo, sendo inconstitucional a norma que retira a atribuição da Justiça Especializada em todo e qualquer caso em que tenha sido firmado contrato de transporte de cargas (Gemignani; Gemignani, 2019).

Em agosto de 2017 a CNT ajuíza a ADC nº 48 buscando a declaração de constitucionalidade dos arts. 1º ao 5º da Lei nº 11.442/2007, especialmente quanto ao reconhecimento da relação comercial, de natureza civil, na contratação de motoristas autônomos no transporte rodoviário de cargas. A ação teve deferida cautelar determinando a imediata suspensão dos processos sobre a temática (Gemignani; Gemignani, 2019).

Os Ministros Roberto Barroso (Relator) e Alexandre de Moraes votaram pela procedência da ADC nº 48, pois entenderam que, além de haver compatibilidade entre os princípios constitucionais e a terceirização, o preenchimento dos requisitos previstos da Lei nº 11.442 configuraria relação comercial de natureza civil, afastando o vínculo trabalhista. O Ministro Edson Fachin votou pela improcedência da ADC nº 48, afirmando que a lei não poderia predeterminar de maneira abstrata e generalizada que toda e qualquer relação jurídica de prestação de serviços oriunda de transporte rodoviário de cargas terá natureza civil, pois os direitos fundamentais e sociais trabalhistas não poderiam ser excluídos se presentes os elementos da relação de emprego. O Relator, após a abertura de divergência, ressaltou a possibilidade de a existência de vínculo empregatício ser analisada no caso concreto se identificada fraude, não incidindo a Lei nº 11.442/2007 nessa hipótese. A Ministra Rosa Weber votou acompanhando a divergência do Ministro Edson Fachin (Brasil, 2020a).

Em abril de 2020, na sessão virtual no Tribunal Pleno para julgamento conjunto da ADC nº 48 e da ADI 3.961, o Plenário decidiu, por maioria, julgar procedente a ADC nº 48 e improcedente a ADI nº 3.961, vencidos os votos dos Ministros Edson Fachin, Ricardo Lewandowski e Rosa Weber, sendo firmada tese²¹ pelo Relator que declarou a constitucionalidade da Lei nº 11.442/2007, com a possibilidade de terceirização da atividade-meio ou fim, a validade do prazo prescricional previsto no art. 18 da lei e o reconhecimento da relação comercial de natureza civil uma vez preenchidos os requisitos da norma, sem que seja considerado vínculo trabalhista. Em outubro de 2020 a ação transitou em julgado (Brasil, 2020a).

Antes mesmo da decisão, o resultado quanto à possibilidade de terceirização das atividades no transporte de cargas já era esperado, tendo em vista as teses

²¹ 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 (Brasil, 2020, p. 56).

firmadas na ADPF nº 324²², no RE nº 958.252 (Tema 725)²³ e no ARE nº 791.932²⁴, mas a decisão não se ateve especificamente sobre o conteúdo da Lei nº 11.442/2007, apesar de declarar sua constitucionalidade, estabelecendo somente que preenchidos os requisitos da norma o vínculo trabalhista está afastado.

Ocorre que as decisões monocráticas proferidas pelo STF em sede de Reclamação Constitucional que se seguiram ao julgamento da ADC nº 48 revelam que a maioria dos Ministros da Corte²⁵ reconheceu a incompetência da Justiça do Trabalho, sem análise mais pormenorizada do caso concreto, com remessa dos autos para a Justiça Comum para exame dos pressupostos do vínculo empregatício.

Em sentido contrário, foram proferidas decisões monocráticas que mantiveram a competência da Justiça do Trabalho. Todas as decisões lavradas pela Ministra Rosa Weber foram reformadas pela Primeira Turma²⁶, por maioria, alegando ofensa ao precedente firmado na ADC nº 48. Já as decisões proferidas pelo Ministro Ricardo Lewandowski²⁷ no mesmo período foram mantidas pela Segunda Turma, por maioria, sob o fundamento de que reconhecida a presença dos elementos do vínculo de emprego não se aplica o precedente da ADC nº 48 por ausência de aderência estrita com o caso concreto.

O que se observa é a insegurança jurídica criada a partir de decisões conflitantes proferidas pelo STF em sede de Reclamação Constitucional que visavam

²² 1. **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 (Brasil, 2019b, p. 3-4, grifo nosso).

²³ **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 (Brasil, 2019c, p. 8, grifo nosso).

²⁴ 4. O PLENÁRIO DA CORTE declarou parcialmente inconstitucional a SÚMULA 331/TST e proclamou a **licitude da terceirização de toda e qualquer atividade, meio ou fim**; para afirmar a inexistência de relação de emprego entre a contratante e o empregado da contratada. RECURSO EXTRAORDINÁRIO PROVIDO (Brasil, 2019d, p. 3, grifo nosso).

²⁵ Rcl nº 43.982 (Relator: Min. Roberto Barroso, Publicado em 02/03/2021), Rcl nº 46.069 (Relator: Min. Alexandre de Moraes, Publicado em: 05/03/2021), Rcl nº 46.356 (Relatora: Min. Cármen Lúcia, Publicado em: 23/03/2021), Rcl nº 43.791 (Relator: Min. Marco Aurélio, Publicado em: 23/04/2021), Rcl nº 42.325 (Relator: Min. Dias Toffoli, publicado em: 16/08/2021), Rcl nº 47.230 (Relator: Min. Gilmar Mendes, Publicado em: 23/08/2021), Rcl nº 55.797 (Relator: Min. Luiz Fux, Publicado em: 19/10/2022).

²⁶ Rcl nº 43.544 AgR (Publicado em: 03/03/2021), Rcl nº 49.101 AgR (Publicado em: 03/03/2022), Rcl nº 49.188 AgR (Publicado em: 15/03/2022), Rcl nº 50.008 (Publicado em: 09/05/2022) e Rcl nº 52.473 AgR (Publicado em: 29/06/2022).

²⁷ Rcl nº 46.159 AgR (Publicado em: 20/10/2021), Rcl nº 48.050 (Publicado em: 28/10/2021), Rcl nº 48.618 AgR (Publicado em: 25/11/2021), Rcl nº 48.335 AgR (Publicado em: 25/11/2021), Rcl nº 49.330 (Publicado: 07/12/2021), Rcl nº 51.748 (Publicado em: 16/05/2022).

solucionar a falta de disposição expressa no acórdão da ADC nº 48 sobre a modulação dos efeitos, de modo que a competência material da Justiça do Trabalho é esvaziada quando os Tribunais Trabalhistas não são considerados competentes para apreciar a matéria fática-probatória dos casos concretos. Ademais, a via da reclamação não é adequada para que o STF se pronuncie sobre matérias não ligadas diretamente a sua competência originária (Cabús Neto; Suñe, 2024).

Jorge Luiz Souto Maior (2024), Célio Pereira Oliveira Neto e Fernando Melo Carneiro (2020) entendem que a constitucionalidade da Lei nº 11.442/2007 não afasta a competência da Justiça do Trabalho nem significa a perda automática de vigência dos arts. 2º e 3º da CLT no transporte rodoviário de cargas. Como as duas leis são contrapostas, no caso concreto apenas uma é aplicada. A Lei nº 11.442 estabelece situações específicas ligadas às relações comerciais de transporte. O TAC-agregado coloca o veículo à disposição do contratante²⁸, hipótese que mais se assemelha à locação do que à venda da força de trabalho. Por sua vez, o TAC-independente presta os serviços de forma eventual, sem exclusividade e sem ingerência na execução do serviço²⁹. A partir do momento em que os serviços de transporte de carga são prestados de forma contínua, com exclusividade e de forma subordinada, são aplicáveis os arts. 2º e 3º da CLT³⁰ por desvirtuamento do contrato de transporte, caracterizada a relação de emprego independentemente da vontade das partes ou de disposição em sentido contrário.

Logo, a tese fixada na ADC nº 48 permite aferir no caso concreto se estão presentes requisitos do vínculo de emprego ou de relação de natureza comercial, mas o entendimento majoritário da Corte nas Reclamações Constitucionais não guarda correlação com o precedente invocado, determinando que a Justiça Comum é competente para examinar a existência de vínculo empregatício, afastando a

²⁸ Art. 4º [...] § 1º 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 (Brasil, 2007, grifo nosso).

²⁹ Art. 4º [...] § 2º Denomina-se TAC-independente 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 (Brasil, 2007, grifo nosso).

³⁰ Art. 2º - Considera-se **empregador** a empresa, individual ou coletiva, que, assumindo os riscos da atividade econômica, admite, assalaria e dirige a prestação pessoal de serviço. [...] Art. 3º - Considera-se **empregado** toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário (Brasil, 1943, grifo nosso).

competência da Justiça do Trabalho para processar e julgar determinados tipos de relações de trabalho, como as do transporte rodoviário de cargas.

Outro caso submetido ao STF que impactou diretamente as condições de trabalho dos motoristas profissionais é a ADI nº 5.322, ajuizada pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres no mesmo ano em que foi aprovada a Lei nº 13.103/2015, buscando, em controle de constitucionalidade concentrado, a análise da compatibilidade da norma com a Constituição Federal de 1988. Inicialmente teve como Relator o Ministro Teori Zavascki, mas em razão de seu falecimento a relatoria do processo passou ao Ministro Alexandre de Moraes em 2017.

A referida norma, quando de sua aprovação, foi considerada um grave retrocesso jurídico, social e político para a categoria ao restringir medidas que garantiriam o trabalho digno no setor, operando a desregulamentação trabalhista no segmento. Ainda, um dos principais pontos levantados pela ADI nº 5.322 dizia respeito ao processo legislativo que culminou na aprovação da Lei nº 13.103/2015, pois não houve diálogo suficiente entre os representantes do governo, dos trabalhadores e das empresas durante a elaboração da norma, especialmente as lutas sindicais foram excluídas desse processo (Passos; Passos; Nicoladeli; Nascimento, 2020).

Dessa forma, a categoria dos motoristas profissionais teria sido inteiramente prejudicada, uma vez que as disposições da Lei nº 13.103/2015 afetam a saúde do trabalhador e a segurança nas estradas, em clara violação aos dispositivos constitucionais que protegem o valor social do trabalho e da livre iniciativa (art. 1º, inciso IV), a liberdade de profissão (art. 5º, inciso XIII), os demais direitos e garantias e fundamentais (art. 5º, § 2º), a irredutibilidade salarial (art. 7º, inciso VI), a redução dos riscos e saúde do trabalho (art. 7º, inciso XXII), a igualdade de direitos entre empregados e trabalhadores avulsos (art. 7º, XXXIV), a segurança viária (art. 144, § 10, inciso I), as garantias ao contribuinte contra tratamento desigual (art. 150, inciso II), a ordem econômica e a livre iniciativa (art. 170, *caput*) e o primado do trabalho (art. 193, *caput*) (Brasil, 2023c).

Especificamente, foi requerida a inconstitucionalidade material dos seguintes dispositivos: arts. 4º, 5º, 6º (quanto às alterações dos arts. 235-A; 235-C, *caput* e §§ 3º, 8º, 9º e 12; 235-D; 235-E; 235-F e 235-G da CLT; e nos arts. 67-A e 67-C do CTB), 9º, 15 e 22 da Lei nº 13.103/2015, e violação à Convenção nº 155 da OIT. É pedido, em caráter liminar, a suspensão da eficácia *ex nunc* da Lei nº 13.103/2015 e a repristinação dos dispositivos da Lei nº 12.619/2012 (Brasil, 2023c).

Cumpramos ressaltar que em 2020 a CNT propôs a ADC nº 75 para que o texto da Lei nº 13.103/2015 fosse declarado absolutamente constitucional, mas houve a perda superveniente da condição da ação devido ao julgamento da ADI nº 5.322. A CNT figura então como *amicus curiae* nesta demanda, requerendo sua improcedência (Gonçalves; Teixeira Filho, 2023).

A PGR se manifesta favorável à inconstitucionalidade por considerar que a Lei nº 13.103/2015 viola os direitos fundamentais à saúde e segurança dos trabalhadores, principalmente no que diz respeito à segurança rodoviária. Ademais, pede que o art. 5º, parágrafo único da Lei nº 11.442/2007 seja interpretado conforme a Constituição Federal de 1988, de modo que incida somente nas hipóteses de autonomia da relação de trabalho, sem a exclusão da competência da Justiça do Trabalho quando a causa de pedir envolva relação de emprego (Brasil, 2023c).

Das entidades que ingressaram na ação como *amici curiae*, cinco pediram a procedência da ação: quatro federações de trabalhadores (FETTRANSPORTE, FETRONORTE, FETTROMINAS e FETROPAR), e uma associação de medicina do tráfego (ABRAMET). Pela improcedência se manifestaram três entidades ligadas aos motoristas autônomos e às empresas de transporte (Sindicato Nacional dos Cegonheiros, NTU e CNT), a CFOAB e a ABRATOX (Brasil, 2023c).

Na sessão virtual do Plenário realizada em julho de 2023, sob a Presidência da Ministra Rosa Weber, os Ministros do STF decidiram pela procedência parcial da ADI nº 5.322, sendo declarada a inconstitucionalidade de 11 alterações promovidas pela Lei nº 13.103/2015, a saber: arts. 235-C, §§ 1º, 3º; 8º, 9º, 12; 235-D, *caput* e §§ 1º, 2º e § 5º; 235-E, inciso III, da CLT; e art. 67-C, § 3º, do CTB (Brasil, 2023c).

Os Ministros foram unânimes quanto a seis pontos trazidos pela CNTTT na referida ação: a inconstitucionalidade parcial do art. 235-C, § 1º quanto à expressão “e o tempo de espera”³¹; a inconstitucionalidade total do art. 235-C, § 9º (sem efeito

³¹ Art. 235-C. [...] § 1º Será considerado como trabalho efetivo o tempo em que o motorista empregado estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso e descanso e o tempo de espera (Brasil, 1943, grifo nosso).

repristinatório)³²; a inconstitucionalidade total do art. 235-D, §§ 1º, 2º e 5º³³; e a inconstitucionalidade total do art. 235-E, inciso III³⁴, todos da CLT (Brasil, 2023c).

Breno Medeiros e Celso Peel Furtado de Oliveira (2023) analisam que quatro pontos alterados pela Lei nº 13.103/2015 declarados inconstitucionais pelo STF dizem respeito à jornada de trabalho, considerando os direitos mínimos à higiene, a segurança e à saúde, a saber: tempo de espera, fracionamento ou acúmulo do descanso semanal remunerado, fracionamento do intervalo de períodos de descanso e tempo de repouso de dupla de motoristas feito com o veículo em movimento.

A ação ainda não transitou em julgado e pende de exame quanto aos Embargos de Declaração opostos contra o acórdão pleiteando a modulação dos efeitos da decisão, tendo sido agendado julgamento entre 02/08/2024 e 09/08/2024.³⁵

Ane Elise Gonçalves e Amílcar Cordeiro Teixeira Filho (2023) analisam que, sob o prisma processual e jurídico, quando ainda não há o trânsito em julgado da decisão que julga a inconstitucionalidade de norma, que é irrecorrível³⁶ e sem efeitos imediatos *ex tunc*³⁷, nesse cenário são possíveis algumas “aberturas”, em face da

³² Art. 235-C. [...] § 9º As horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas na proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal (Brasil, 1943, grifo nosso).

³³ Art. 235-D. [...] § 1º É permitido o fracionamento do repouso semanal em 2 (dois) períodos, sendo um destes de, no mínimo, 30 (trinta) horas ininterruptas, a serem cumpridos na mesma semana e em continuidade a um período de repouso diário, que deverão ser usufruídos no retorno da viagem. § 2º A cumulatividade de descansos semanais em viagens de longa distância de que trata o caput fica limitada ao número de 3 (três) descansos consecutivos. [...] § 5º Nos casos em que o empregador adotar 2 (dois) motoristas trabalhando no mesmo veículo, o tempo de repouso poderá ser feito com o veículo em movimento, assegurado o repouso mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado, a cada 72 (setenta e duas) horas (Brasil, 1943, grifo nosso).

³⁴ Art. 235-E. Para o transporte de passageiros, serão observados os seguintes dispositivos: III - nos casos em que o empregador adotar 2 (dois) motoristas no curso da mesma viagem, o descanso poderá ser feito com o veículo em movimento, respeitando-se os horários de jornada de trabalho, assegurado, após 72 (setenta e duas) horas, o repouso em alojamento externo ou, se em poltrona correspondente ao serviço de leito, com o veículo estacionado (Brasil, 1943, grifo nosso).

³⁵ Nota da autora: Até a defesa deste trabalho o julgamento dos Embargos de Declaração não havia sido encerrado. Em sessão virtual realizada entre 04/10/2024 e 11/10/2024 o Tribunal Pleno decidiu, por unanimidade, reiterar o reconhecimento da autonomia das negociações coletivas, nos termos do art. 7º, inciso XXVI, da Constituição Federal, e modular os efeitos da declaração de inconstitucionalidade, sendo-lhes atribuída eficácia *ex nunc*, de modo que estes somente passarão a contar da publicação da ata do julgamento de mérito da ADI 5.322, ou seja, a partir de 12/07/2023 (Brasil, 2023c).

³⁶ Art. 26. A decisão que declara a constitucionalidade ou a inconstitucionalidade da lei ou do ato normativo em ação direta ou em ação declaratória é **irrecorrível**, ressalvada a interposição de embargos declaratórios, não podendo, igualmente, ser objeto de ação rescisória (Brasil, 1999, grifo nosso).

³⁷ Art. 28. Dentro do prazo de dez dias após o trânsito em julgado da decisão, o Supremo Tribunal Federal fará publicar em seção especial do Diário da Justiça e do Diário Oficial da União a parte dispositiva do acórdão. Parágrafo único. A declaração de constitucionalidade ou de inconstitucionalidade, inclusive a interpretação conforme a Constituição e a declaração parcial de

ausência de coisa julgada, trazidas pela Lei nº 9.868/1999: os Embargos de Declaração opostos contra a decisão podem ser acolhidos com efeitos modificativos (infringentes)³⁸ ou o STF pode acolher a modulação dos efeitos por meio de decisão da maioria de dois terços de seus membros³⁹.

Verifica-se que nenhuma dessas hipóteses ocorreu com a decisão que julgou a ADC nº 48, em que os Embargos de Declaração sequer foram conhecidos e a Corte Suprema se valeu dos entendimentos firmados em sede de Reclamação para determinar os efeitos da decisão.

Conforme Felipe Bernardes (2021), o STF tem assumido para si o protagonismo da interpretação do Direito no país, definindo os rumos da legislação nacional trabalhista como faz em praticamente todos os ramos jurídicos. Dessa forma, o controle de constitucionalidade é utilizado como instrumento principal de uniformização da interpretação jurídica, sendo rotineiramente apreciados temas que não se relacionam diretamente com a Constituição. Conforme a Nota Técnica elaborada pela ANAMATRA (2023), o STF vem utilizando reiteradamente a decisão proferida na ADC nº 48 para afastar a competência da Justiça do Trabalho quanto às demandas que envolvem transportadores autônomos de carga, sem análise do caso concreto, sendo que se não estiverem presentes os requisitos da Lei nº 11.442/2007 é configurada fraude às normas trabalhistas, que deve ser processada e julgada pelos Tribunais do Trabalho.

Por sua vez, o julgamento da ADI nº 5.322 abre margens para diversas possibilidades até o efetivo trânsito em julgado. Consoante Medeiros e Oliveira (2023) a decisão possui caráter tanto individual, pois impacta diretamente os motoristas empregados ao assegurar direitos mínimos de saúde e segurança no trabalho, quanto público, uma vez que toda a sociedade é beneficiada pela segurança nas estradas. Para Gonçalves e Teixeira Filho (2023) pela análise do julgamento o STF não pretendeu retroceder os direitos sociais previstos no texto constitucional, mas a

inconstitucionalidade sem redução de texto, têm eficácia contra todos e efeito vinculante em relação aos órgãos do Poder Judiciário e à Administração Pública federal, estadual e municipal (Brasil, 1999).

³⁸ Art. 333. Cabem embargos infringentes à decisão não unânime do Plenário ou da Turma. [...] IV – que julgar a representação de inconstitucionalidade; [...] (Brasil, 2023e).

³⁹ Art. 27. Ao declarar a inconstitucionalidade de lei ou ato normativo, e tendo em vista razões de segurança jurídica ou de excepcional interesse social, poderá o Supremo Tribunal Federal, por maioria de dois terços de seus membros, restringir os efeitos daquela declaração ou decidir que ela só tenha eficácia a partir de seu trânsito em julgado ou de outro momento que venha a ser fixado (Brasil, 1999).

conformação com a decisão pressupõe melhorias na qualidade de vida dos trabalhadores por meio de investimentos.

Desse modo, a partir da contextualização da regulação da profissão de motorista no Brasil é possível identificar a fragmentação que permeia a categoria, tanto na legislação quanto na jurisprudência do STF. No que diz respeito aos motoristas empregados, a proteção jurídica garante aos trabalhadores um patamar mínimo civilizatório, mas é insuficiente frente às condições laborais precárias a que esses profissionais se submetem. Quanto aos motoristas autônomos, lhes é negada a condição de trabalhador pela legislação, sendo considerados prestadores de serviços sujeitos às disposições do Direito Civil e cujas demandas devem ser encaminhadas à Justiça Comum, em clara negação de direitos laborais.

Dito isso, a profissão de motorista profissional no Brasil pode ser descrita como uma ocupação precária devido aos interesses econômicos que permeiam a atividade, sendo que o contexto político, econômico e social descrito influenciaram diretamente a proteção jurídica conferida aos caminhoneiros, com a retirada sistemática de direitos básicos desses trabalhadores. Ainda, a introdução de novas tecnologias permeia a realidade da profissão no que diz respeito à organização do trabalho, devendo ser analisadas as mudanças que as novas formas de trabalho promovem na atividade do motorista profissional.

2 AS PLATAFORMAS DIGITAIS DE FRETE NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

Neste capítulo são analisadas as plataformas digitais de frete no transporte rodoviário de cargas, que estão inseridas no contexto da digitalização do trabalho e da utilização do modal rodoviário como principal meio de escoamento de mercadorias em países como o Brasil que possuem grandes extensões rodoviárias.

Inicialmente é descrito o surgimento das plataformas digitais de frete no contexto internacional, com destaque para os Estados Unidos, a Índia e a China, países onde as plataformas de frete atuam com expressividade. Ademais, são delimitados conceitos para compreender o fenômeno das plataformas digitais de trabalho, tanto no Norte quanto no Sul Global.

Em seguida são descritas as principais plataformas de frete que atuam no Brasil, sendo utilizadas como paradigmas a TruckPad e a Fretebras para compreender em que consiste o modelo de negócios das plataformas no setor de cargas e a dimensão desse segmento de plataformas digitais de trabalho no país.

Passa-se à análise das condições de trabalho descritas pelas plataformas de frete, demonstrando as particularidades em relação a plataformas de outros segmentos que atuam no Brasil. Para tanto são analisados os termos de uso das plataformas paradigmas, além da Lei nº 11.442/2007 e do CTB, tendo em vista a autonomia que permeia a relação entre os caminhoneiros e as plataformas de frete.

Para mais, são verificados os modelos de remuneração previstos nas plataformas paradigmas e na legislação que dispõe sobre os motoristas autônomos para verificar como se dá o pagamento aos motoristas cadastrados nas plataformas e a natureza jurídica da remuneração.

Além disso, a jornada de trabalho é abordada sob o enfoque das horas de trabalho, do descanso e do tempo de espera, institutos aplicáveis aos motoristas profissionais, sendo que a limitação da jornada é uma questão que permeia a atividade, tendo em vista que a realidade dos caminhoneiros perpassa por extensas horas de trabalho. No caso do motorista autônomo a ele é imputada a responsabilidade de controlar e fiscalizar sua jornada laboral.

Dessa forma, assimilar as plataformas de frete no contexto brasileiro e seus impactos nas relações de trabalho que envolvem motoristas profissionais perpassa pela conjuntura conceitual das plataformas de trabalho no contexto internacional, a

apreensão desse fenômeno pela realidade brasileira e as condições de trabalho dos caminhoneiros autônomos previstas na legislação pátria.

2.1 SURGIMENTO DAS PLATAFORMAS DIGITAIS DE FRETE

As plataformas de frete são idealizadas enquanto estratégia logística voltada às empresas transportadoras para diminuir os custos e transferir a responsabilidade pela prestação de serviços. A concentração dessas plataformas se dá em países que optaram pelo modal rodoviário para o transporte de cargas e mercadorias, com destaque para Estados Unidos, Índia e China.

No final do século XX o transporte rodoviário, assim como todos os setores da atividade econômica, teve seu mercado de trabalho impactado pelas mudanças profundas na economia mundial, de modo que o uso de mão de obra flexível se fez cada vez mais presente nas relações de emprego e no mercado de trabalho. Ao longo de toda a cadeia de valor das empresas os recursos de informática passaram a ser utilizados em larga escala, tornando o processo de movimentação de cargas por transporte terrestre menos influenciado pela legislação trabalhista e mais dependente das economias de custos e de um controle maior do tempo de transporte, adaptando as relações de emprego ao novo processo produtivo para reduzir custos e aumentar a competitividade (Chahad; Cacciamali, 2005).

Dessa forma, conforme explica Nick Srnicek (2018), o uso de dados se intensificou a partir do século XXI, eles já estavam disponíveis e eram utilizados em menor grau, o que ocorre é que a tecnologia necessária para converter atividades simples em dados registrados ficou mais barata, principalmente com a mudança para as comunicações digitais. Esses dados são explorados por novas indústrias para a otimização dos processos de produção, de modo que as empresas detêm o conhecimento acerca das preferências dos consumidores, além de poder monitorar os trabalhadores e vender seus produtos e serviços para anunciantes.

Segundo Trebor Scholz (2017), na chamada “economia do compartilhamento” (*sharing economy*) ocorre a monetização dos serviços privados. A partir de então todos podem conseguir “um bico” através das plataformas utilizando os objetos cotidianos que possuem - disponibilizar a casa para aluguel, utilizar o carro para transportar passageiros, realizar entregas com a moto/bicicleta. Dessa forma, as plataformas não possuem um império nem bens próprios, elas são indústrias de

capital de risco (*venture capital*) que operam através de outras pessoas e cobram pela intermediação, monopolizando os setores da economia (transporte, moradia, entrega, etc.).

Entender a economia de compartilhamento no contexto internacional, explica Arun Sundararajan (2016), é compreender que os aplicativos mediam atividades já existentes (pedir a casa de alguém emprestada ou pedir carona) em troca de dinheiro. Todavia, por mais que essas atividades envolvam, de certa forma, compartilhamento, os serviços não são oferecidos de graça e o indivíduo paga ao provedor pelo que é fornecido. Logo, a troca comercial através de tecnologias digitais não é inteiramente nova, mas o compartilhamento que existia entre família e amigos passa a envolver multidões de estranhos controladas digitalmente por um mercado digital, o que o autor denomina “capitalismo de multidão” (*crowd-based capitalism*). Nessas novas empresas são investidos grandes montantes de capital de risco e a maioria delas é avaliada em mais de 1 bilhão de dólares, as chamadas empresas “unicórnios”.

De acordo com Antonio A. Casilli (2020), a produção de dados brutos pode ser feita através de um simples clique (*digital labor*) e esses dados pessoais produzidos pelos usuários são utilizados pelas plataformas para melhorar seu desempenho, sendo que isso demanda habilidades empreendedoras tanto de quem comanda quanto de quem realiza o trabalho, o que resulta na fusão dos trabalhadores em empreendedores. Assim, ao analisar esse novo tipo de trabalhadores que emerge da flexibilidade dos mercados, denominados “trabalhadores do clique”, o autor explica que a prestação dos serviços beneficia apenas as grandes empresas de tecnologia, especialmente os empreendedores do Vale do Sicílio, na Califórnia.

Nesse sentido, cumpre ressaltar que, segundo a OIT, tanto o investimento em plataformas digitais de trabalho quanto as receitas geradas pelas plataformas são geograficamente desiguais, pois 96% do investimento se concentra na Ásia (56 bilhões de dólares), na América do Norte (46 bilhões de dólares) e na Europa (12 bilhões de dólares), e 70% das receitas geradas por plataformas digitais de trabalho em 2019 se concentrou nos Estados Unidos (49%) e na China (23%) (OIT, 2021).

Segundo dados divulgados pela *World Population Review* (2024), os três países com as maiores extensões rodoviárias do mundo são Estados Unidos, Índia e China. Não obstante, as plataformas de frete atuam com expressividade nesses países: *Uber Freight* (Estados Unidos), *BlackBuck* (Índia) e *Full Truck Alliance* (China). Todas essas plataformas de transporte e logística, denominadas *digital freight*

matching pelo Banco Mundial, intermediam carga, embarcadores e caminhões e se concentram em países em que a mão de obra (motoristas de caminhão) é altamente fragmentada e informal (The World Bank, 2021).

A *Uber Freight*, segmento de fretes da *Uber Technologies*, foi desenvolvida em 2017 para atuar inicialmente apenas nos Estados Unidos, passando a operar no Canadá e na Europa a partir de 2019. A plataforma se apresenta como uma das maiores redes de logística e transporte do mundo que gerencia e terceiriza as necessidades das empresas transportadoras na cadeia de suprimentos. (Uber Freight, 2024). Segundo os dados divulgados pela *Uber Technologies*, entre o quarto semestre de 2023 e janeiro de 2024 a *Uber Freight* representou a menor reserva bruta da empresa (6%) se comparado aos segmentos de transporte de passageiros (50%) e entrega/delivery (46%) (Uber, 2024a). Cumpre destacar que, segundo os dados coletados entre os anos de 2011 e 2016, cerca de 48% e 46% das cargas na América do Norte e na Europa, respectivamente, foram transportadas utilizando o modal rodoviário (IRF, 2019).

A *BlackBuck* foi fundada em 2015 e se apresenta como a maior plataforma de transporte digital de cargas da Índia, fornecendo serviços de pagamento de pedágio, rastreamento em tempo real, *marketplace* de carga, pagamento de combustível e empréstimos para financiamento de veículos para motoristas autônomos através de aplicativo (BlackBuck, 2024). Na Índia o transporte rodoviário de cargas contribui expressivamente para a economia do país: entre 2019 e 2020 o modal rodoviário representou 66,7% da participação econômica do setor de transportes no país (Government of India, 2023).

A plataforma chinesa *Manbang Group*, conhecida mundialmente como *Full Truck Alliance*, é o resultado da fusão dos dois maiores participantes chineses do setor de transporte por aplicativo, a *Yunmanman* e *Huochebang*, no ano de 2017. Se apresenta como a plataforma digital de frete líder na China, afirmando que no primeiro trimestre de 2024 foram realizados 39,3 milhões de serviços de transporte de cargas por meio da plataforma. Os serviços são fornecidos aos embarcadores e motoristas através de aplicativo (FTA, 2024). Na China o transporte rodoviário é o principal modo de transporte de cargas: em 2016 mais de 80% do volume de fretes foi transportado por rodovias e o país contava com 8,1 milhões de transportadores rodoviários de carga, dos quais 70% eram autônomos (Façanha; Delgado; Yang, 2018).

Wei Wei, Jörg Nowak e Steve Rolf (2023), ao estudarem as plataformas de caminhoneiros no Brasil e na China, identificam que nesses países houve muito mais investimento nessa forma de organização do trabalho, pois o processamento do mercado de transporte rodoviário de cargas ainda ocorria de forma bastante analógica. Em contrapartida, na Europa e na América do Norte, que são localidades geográficas em que as grandes empresas de transportes já utilizavam tecnologias mais sofisticadas, as plataformas se revelaram mais atrativas para pequenas e médias empresas, o que acentua a diferença entre economias emergentes e desenvolvidas no setor de transporte rodoviário de cargas e evidencia que o ecossistema empresarial determina o uso de novas tecnologias, o que explicaria, em parte, porque a contratação de motoristas autônomos por plataformas digitais de frete se revela mais atrativa para alguns países do que para outros.

Cada uma dessas empresas forma um verdadeiro império a partir do transporte rodoviário de cargas, contando com capital nacional e estrangeiro. A presença das plataformas de frete se dá em países que possuem grandes extensões rodoviárias e que concentram o transporte de cargas principalmente no modal rodoviário, haja vista o investimento desses países tanto em rodovias como principal meio de transporte quanto em plataformas digitais para otimização dos serviços de cargas.

No contexto das relações de emprego atuais nos Estados Unidos, David Weil (2011) utiliza o termo “postos de trabalho fissurados” (*fissured workplaces*) para descrever as relações de trabalho marcadas pela baixa remuneração da mão de obra explorada por empresas maiores que contratam empresas menores para intermediar a prestação dos serviços e manter sua hegemonia. Para explicar o processo de fissura o autor utiliza a metáfora de uma rocha que se fragmenta em micropartículas. Os trabalhadores desempenhavam suas atividades diretamente para a empresa maior (a rocha), passando a exercê-las por meio das empresas menores (micropartículas), mas ainda cumprem a função principal em prol da empresa maior.

Apesar do conceito de trabalho fissurado ser atribuído às transformações nas relações de emprego dos Estados Unidos, as empresas-plataforma utilizam essa mesma estratégia empresarial de transferir funções, deveres e custos para terceiros, que são os próprios trabalhadores. No caso das plataformas, as fissuras são ainda mais acentuadas, pois a empresa-plataforma transfere a uma multidão de trabalhadores, ditos empreendedores, a execução das atividades. A figura do

empregador desaparece, mas o trabalhador exerce praticamente as mesmas atividades que desempenharia se fosse empregado.

Isto posto, Patrick Dieuaide e Christian Azaïs (2020) identificam que houve um alargamento do princípio da triangulação, uma vez que as empresas-plataforma fizeram surgir um modelo alternativo em que os serviços são prestados entre clientes e uma empresa autônoma contrata independentes. Assim, as empresas-plataforma são difíceis de serem definidas. Elas possuem um número mínimo de trabalhadores permanentes e a maioria do seu orçamento deriva de mecanismos de busca e *marketing*. Essas empresas se beneficiam da digitalização e da transformação para se libertarem de diversos marcos legais e regulatórios, pois seus nuances ainda são imprecisos. Os autores defendem que o efeito disruptivo das plataformas digitais não deve ser subestimado, haja vista que não são empresas comuns. Elas mediam a produção de serviços de informação e baseiam suas decisões nas informações coletadas, de modo que os trabalhadores se encontram entre a autonomia e a subordinação e as empresas não são exatamente intermediárias de mercado nem empregadoras.

Simon Deakin e Christopher Markou (2018) elucidam que a relação entre direito e tecnologia é cíclica (*law-technology cycle*), uma vez que a lei não apenas responde às inovações tecnológicas, mas também acaba por criar mecanismos que possibilitam a inserção de novas tecnologias. A tecnologia não deve ser vista como uma força totalmente disruptiva, como se todas as empresas que não se adequassem aos novos mecanismos de interação devessem ser removidas do mercado, pois ela só é disruptiva na medida em que permite a apropriação privada do conhecimento coletivo. Desse modo, a tecnologia não opera em um vácuo legal, posto que o sistema legal possibilita que novas formas de regulamentação sejam legitimadas e as antigas sejam evadidas. A evolução legal é a solução para as mudanças resultantes do ciclo direito-tecnologia, e não a desregulamentação, uma vez que o sistema jurídico possui meios de se adequar às transformações tecnológicas.

A partir da transnacionalização do trabalho por plataformas cria-se uma divisão internacional do trabalho digital em que a demanda está concentrada e a oferta dispersa, e a extração do valor do trabalho ocorre de forma desigual em cada país e região. Dessa forma, as empresas operam mundialmente e de forma ilimitada, mas as atividades de trabalho estão localizadas diante das cadeiras de valor espacial e

socialmente, de modo que as desigualdades configuram a plataformização do trabalho (Grohmann, 2020).

Em diversos setores e mercados as plataformas buscam obter o monopólio ou duopólio do trabalho. Segundo o relatório elaborado em 2023 pelo projeto Fairwork, em regiões como a América Latina diversas empresas vêm se consolidando num mercado e não competem em outros. Já em lugares da Europa a competição é deixada de lado em detrimento de aquisições significativas por parte das empresas. O que é comum a quase todos os mercados é a luta das plataformas para serem rentáveis, pois muitas registram perdas operacionais significativas desde que foram fundadas (Fairwork, 2024).

As novas modalidades de trabalho que dependem de estruturas informacionais, tecnologias digitais e extração e processamento de dados possuem determinadas peculiaridades no contexto latino americano. Conforme Ludmila Costhek Abílio, Henrique Amorim e Rafael Grohmann (2021) o termo *gig economy* (economia de bico) é utilizado para explicar o fenômeno da informalização e da precarização do trabalho pelo uso de tecnologias digitais nos países do Norte, mas não deve ser importado para descrever o trabalho por plataformas digitais no Sul Global, pois desconsidera as desigualdades geográficas da internet na divisão social do trabalho e o fato de que os mercados nesses países se estruturam no trabalho precário, informal, de baixa qualificação e baixo rendimento, obscurecendo os modos de vida que são tipicamente periféricos.

Sobre isso, Antonio A. Casilli (2018) explica que na Bolívia a expansão e o desenvolvimento das tecnologias de informação e comunicação impactaram diretamente a sociedade boliviana, sendo que as políticas públicas do Estado têm considerado como paradigma a soberania tecnológica, que deve se adaptar à história e ao contexto social do país. Por sua vez, Andrea Del Bono (2023) disserta que na Argentina houve a crescente expansão das plataformas digitais de entregadores durante a pandemia de Covid-19. O mercado de trabalho argentino é caracterizado pelo aumento da informalidade, do trabalho por conta própria e também do subemprego, de maneira que as plataformas no país proliferam as ocupações eventuais e precárias, se apresentando como refúgio para os trabalhadores que não estavam inseridos no mercado de trabalho.

Nesse ínterim, Ludmila Costhek Abílio, Henrique Amorim e Rafael Grohmann (2021) descrevem, ao analisar o processo que culmina na uberização e na

plataformização do trabalho, que é preciso desvendar esse tipo de organização do trabalho que é estabelecido a nível global, identificando suas determinações socioespaciais e como ele se insere na divisão internacional do trabalho. As análises feitas a partir da periferia, especialmente do Sul Global, ganham centralidade nos fenômenos globais contemporâneos, podendo ser traçados paralelos entre as transformações e as permanências das formas de controle e de organização do trabalho no Sul.

Dessa forma, as especificidades nacionais como desigualdades, injustiças e determinadas formas de reprodução social formam as generalizações de elementos tipicamente periféricos, conferindo centralidade ao Sul no debate sobre as plataformas digitais a partir das especificidades da periferia, que se estrutura na informalidade, na ausência de direitos e na flexibilidade.

Nesse sentido, a atuação das plataformas digitais de frete se dá a partir da participação expressiva do transporte rodoviário de cargas na economia do país, sendo que o uso de novas tecnologias para organizar o trabalho dos trabalhadores autônomos é uma realidade que também ocorre no Brasil.

2.2 PRINCIPAIS PLATAFORMAS ATUANTES NO BRASIL

No Brasil as plataformas do modelo de fretes encontraram terreno fértil para sua expansão, tendo em vista a extensão rodoviária no território nacional e o crescente uso de tecnologias da informação para a organização do trabalho no país desde o início do século XXI.

Ludmila Abílio (2020) compreende a uberização do trabalho como uma tendência global que impacta diversas ocupações, independentemente das qualificações e rendimentos, tanto em países centrais quanto periféricos. Ainda que as inovações tecnológicas tenham possibilitado às plataformas digitais reorganizar o trabalho, a uberização do trabalho deve ser entendida como uma consequência de processos já existentes no mundo do trabalho. No Brasil, a uberização começou com a terceirização dos trabalhadores e trabalhadoras do setor de beleza em 2016, um presságio do que viria com a implantação da Reforma Trabalhista no ano seguinte. Tal cenário possibilitou às empresas utilizarem as plataformas digitais para subordinar, gerenciar e organizar milhões de profissionais transformados em trabalhadores autônomos. A empresa transfere os custos e riscos para os prestadores

de serviços, os quais denomina parceiros, enquanto mantém os ganhos e o controle sobre a produção. Essas empresas possuem empregados em seus quadros funcionais, mas em quantitativo muito inferior aos milhares de autônomos conectados.

Para Rita de Cássia Nogueira de Moraes Scarpa (2023) a Reforma Trabalhista trouxe como uma de suas principais bases a prevalência do negociado sobre o legislado, que, acompanhada da possibilidade de alteração do contrato de trabalho entre as partes sem a presença do sindicato, está aliada à ideologia neoliberal no que tange ao fortalecimento da liberdade contratual e da autonomia privada. Este cenário aproxima as relações laborais do Direito Civil, ampliando a desregulamentação dos direitos trabalhistas em detrimento das liberdades individuais, o que possibilita a consolidação de uma racionalidade neoliberal pautada no empreendedorismo. Inclusive, segundo Paulo Douglas Almeida de Moraes (2016), o texto da Lei nº 13.103/2015, aprovado dois anos antes da Reforma Trabalhista, já condicionava a validade das flexibilizações no segmento do transporte rodoviário à negociação coletiva. A norma ampliou o alcance da autonomia coletiva dos sindicatos para reduzir direitos fundamentais trabalhistas, o que diminuiu o nível de proteção conferido pelas convenções e acordos coletivos de trabalho.

Marcio Pochmann (2020) explana que a introdução da Reforma Trabalhista em 2017 favoreceu o avanço do emprego assalariado informal e das ocupações por conta própria, formas de trabalho estas que se encontram à margem da regulação e não possuem acesso à totalidade dos direitos sociais e trabalhistas previstos em lei. Diante da falta de dinamismo econômico e desregulamentação do trabalho, as taxas de desemprego e de subutilização da mão de obra disponível aumentam, dificultando o acesso às proteções sociais e trabalhistas para as maiores parcelas da força de trabalho. Isso resulta na desestruturação do mercado de trabalho, que vinha ocorrendo desde a desindustrialização precoce no país e a transição para a sociedade de serviços de forma antecipada.

Para Rodrigo de Lacerda Carelli (2018) a categoria dos caminhoneiros vem sofrendo nos últimos anos os resultados do processo de uberização que foi legalizado no setor principalmente com a criação da figura legal do TAC, excluindo o vínculo de emprego nas relações que decorrem do contrato de transporte de cargas. Os instrumentos de trabalho são de posse ou propriedade dos trabalhadores, os quais são economicamente dependentes daqueles que detêm os verdadeiros meios de produção e exercem o controle (clientes, fluxos, preços, prazos, organização do

trabalho, entre outros). Os riscos anteriormente assumidos pelas empresas são assumidos pelos trabalhadores, os quais concorrem entre si resultando na pauperização da categoria. Por estarem excluídos da regulação estatal do trabalho as condições para o exercício da profissão são cada vez mais precárias.

Segundo a pesquisa realizada em 2024 pela ITS Rio acerca da percepção dos brasileiros sobre o trabalho realizado por aplicativos, 33% das respostas obtidas a partir de 2.005 entrevistados associa caminhoneiros diretamente com trabalho por aplicativo (ITS Rio; IPEC, 2024). Ademais, de acordo com os dados da pesquisa da Clínica Direito do Trabalho, que analisou os aplicativos de frete através do algoritmo Similarweb, a estimativa do número de trabalhadores brasileiros nas plataformas do grupamento de entregas no modelo frete foi de, aproximadamente, 104 mil trabalhadores no primeiro trimestre móvel analisado (novembro de 2020 a janeiro de 2021). Esse quantitativo aumenta para 139 mil no trimestre móvel finalizado em maio de 2021 e diminui para 117 mil no trimestre móvel finalizado em agosto de 2021. A estimativa considera a sobreposição de trabalhadores que utilizam mais de uma plataforma (Manzano; Krein, 2022).

Para as plataformas digitais de trabalho atuantes no Brasil, a classificação adotada pela Clínica Direito do Trabalho considera as plataformas de caminhoneiros como pertencentes ao grupamento de entregas, no modelo de fretes. Nesse modelo predomina o transporte de grandes cargas entre diferentes cidades ou estados, sendo o caminhão o principal veículo utilizado para a prestação dos serviços. A oferta de fretes é feita pelas plataformas conforme a localização, disponibilidade e capacidade ou características do veículo. Pela sobreposição de trabalhadores que utilizam mais de uma plataforma no grupamento de entregas no modelo frete, os aplicativos de referência para o cálculo da sobreposição foram a TruckPad e a Fretebras (Manzano; Krein, 2022).

A empresa TruckPad Tecnologia e Logística S.A. se apresenta como o primeiro aplicativo brasileiro a aproximar cargas e caminhoneiros, tendo sido fundada em 2013 por Carlos Mira, atual CEO da empresa. A plataforma e o aplicativo foram desenvolvidos para que o caminhoneiro “não desperdice tempo nem dinheiro” buscando a próxima carga e para que as empresas de transporte possam “contratar motoristas autônomos” para o transporte de cargas (TruckPad, 2019b). A matéria da IstoÉ Dinheiro que entrevista o CEO da TruckPad o descreve da seguinte forma: “Ele tem uma das maiores transportadoras do Brasil, sem ter sequer um caminhão” (IstoÉ

Dinheiro, 2020). A TruckPad mantém site e outros canais de comunicação com empresas e motoristas onde são veiculadas informações sobre a plataforma: blog, canal no YouTube e redes sociais (Facebook, Instagram, LinkedIn e X).

No final de 2019 a TruckPad passa a ser uma das investidas da chinesa *Full Truck Alliance*. Os chineses queriam expandir sua atuação para o mercado de logística brasileiro e latino-americano, enquanto a TruckPad buscava utilizar a capitalização para expandir seu mercado na América Latina, de modo que os interesses convergiram. Os recursos deveriam cobrir a necessidade de caixa da empresa brasileira por 18 meses. À época a TruckPad concorria diretamente com a CargoX nos serviços de transporte rodoviário de cargas por meio de plataforma (Riveira, 2020).

A pandemia de Covid-19 interrompeu os planos de expansão da empresa, que passou a investir em outras estratégias. Em 2020 foi lançada a carteira digital TruckPad Pay, aplicativo gratuito que realiza operações financeiras para os motoristas cadastrados na TruckPad em duas modalidades: pré-paga e pós-paga (TruckPad, 2020a). No mesmo ano a TruckPad passa a vender produtos e serviços de empresas parceiras para os caminhoneiros cadastrados: Michelin (pneus), Mercedes-Benz (peças e serviços), ZF (autopeças), Sarcar (rastreadores de veículos) (Riveira, 2020).

No ano de 2022 a TruckPad e a TruckPad Pay foram adquiridas pela JSL S.A., empresa de transportes do grupo Simpar, pelo valor simbólico de R\$ 10 milhões. Em comunicado ao mercado foi informado que com o negócio a JSL adquiriu 100% das ações da TruckPad e assumiu as dívidas da empresa, que totalizavam cerca de R\$ 10 milhões. Foi definida como uma transação altamente estratégica, combinando o volume de carga e os insumos da JSL com a tecnologia da TruckPad (Simpar S.A., 2022).

Por sua vez, a Fretebras é apontada pela pesquisa da Clínica Direito do Trabalho como a maior plataforma de fretes em atuação no Brasil. No período inicial de coleta de dados da pesquisa da Clínica, a estimativa do número de cadastrados na Fretebras no primeiro trimestre móvel terminado em janeiro de 2021 era de 35 mil trabalhadores, esse quantitativo subiu para 52 mil no trimestre móvel finalizado em maio de 2021 e, no último trimestre móvel analisado que terminou em agosto de 2021, o número caiu para 48 mil (Manzano; Krein, 2022).

A empresa Fretebras Internet e Serviços Ltda. se apresenta como uma empresa-plataforma de divulgação de fretes para o transporte rodoviário de cargas

fundada em 2006 em Catalão (Goiás) e com atuação nacional. O nome dos sócios-fundadores não é divulgado. Em 2000 a empresa já havia iniciado sob o nome Fretenet, mas o projeto foi interrompido e retomado somente em 2006. Em 2008 o site foi lançado, o aplicativo Fretebras Checkin foi desenvolvido em 2013 e o site foi reformulado em 2015 para acesso via celular. Conforme a própria plataforma afirma, a Fretebras é voltada para as empresas transportadoras e tem como foco principal a divulgação de fretes (Fretebras, 2024i). A empresa mantém site e também possui canais de comunicação com motoristas e empresas: blog, canal no YouTube e redes sociais (Instagram, Facebook, LinkedIn e X).

Em 2021 as empresas CargoX, FreteBras e FretePago se uniram para formar o grupo Frete.com, uma *holding* que utiliza Inteligência artificial para desenvolver tecnologia em logística, sendo o fundador da CargoX, o argentino Federico Veiga, o diretor executivo do grupo. Segundo as informações veiculadas pela plataforma em seu site, alguns dos investidores da Frete.com são o ex-Governador da Flórida (Jeb Bush), o co-fundador da Uber (Oscar Salazar) e o fundador da 99 (Paulo Veras), entre outras empresas internacionais e nacionais do setor financeiro. O grupo Frete.com recebeu um aporte de R\$ 1,14 bilhão do fundo japonês *SoftBank Latin Fund* e da empresa chinesa de tecnologia *Tencent*. Com a união das empresas, o grupo Frete.com passou a realizar intermediação financeira (FretePago), encontro de cargas (FreteBras) e digitalização das operações (CargoX) (Agrela, 2021).

David Silva Franco, Deise Luiza da Silva Ferraz e Janaynna de Moura Ferraz (2023), ao proporem três formas de intermediação do trabalho nas empresas-plataforma, utilizaram o exemplo da plataforma de fretes CargoX para explicar a forma de intermediação em que o produto ou serviço intermediado é parte de processos de trabalho de um capital industrial. Isto é, a atividade uberizada é inserida em determinada etapa do processo de produção ou circulação do capital e transformada em mercadoria, sendo que as empresas terceirizadas comandam o trabalho realizado. Nesses casos, o trabalhador uberizado executa a atividade predominantemente fora do ambiente virtual e os serviços intermediados são vendidos pelas plataformas intermediadoras para outras empresas. O efeito útil que resulta do trabalho não é constituído imediatamente como mercadoria, mas é uma atividade necessária ao processo geral de produção ou circulação de outros capitais.

A subcontratação é elemento característico do transporte rodoviário de cargas em todo o território brasileiro. Até mesmo transportadoras que operam com frotas

próprias utilizam motoristas autônomos para suprir demanda a um custo menor. O que ocorre é a terceirização da atividade principal (transporte de cargas) para que as despesas não sejam suportadas pela empresa, mas pelo subcontratado. Então, da perspectiva econômica, a subcontratação é explicada devido às oscilações do mercado, à intensa sazonalidade e ao nível de demanda do setor. Se forma então uma cadeia de subcontratações em que o motorista autônomo ocupa posição subalterna, ainda mais quando o contrato de transporte é intermediado por agenciadores de carga, que captam caminhoneiros para a prestação de serviço às embarcadoras e cobram comissão pela intermediação (Huertas, 2018).

Segundo Daniel Monteiro Huertas (2018), os agenciadores são aqueles que detêm os principais dados da carga (destino, peso, se tem seguradora ou agenciadora de risco, valor do frete, tipo de veículo), anunciam a oferta de frete e, ao acertarem o serviço, recebem comissão e emitem ordem de coleta para que o motorista autônomo se apresente na transportadora e realize o carregamento. A TruckPad e a Fretebras, apesar de se definirem enquanto marketplaces de fretes, se aproximam mais da figura do agenciador. A plataforma TruckPad afirma que substitui os agenciadores sem a cobrança de taxa de agenciamento. Caso um agenciador de cargas tente se cadastrar na plataforma não será aprovado e se qualquer motorista encontrar agenciadores cadastrados na plataforma deve denunciar para que a empresa seja bloqueada (TruckPad, 2017). No caso da plataforma Fretebras, a mesma autoriza em seus termos de uso que agenciadores se cadastrem na plataforma como empresas mediante adesão a um dos planos de assinatura, podendo cobrar taxa de agenciamento prevista na Central do Assinante (Fretebras, 2024j). Conforme informação veiculada pela plataforma no Facebook em 2020, o agenciador não poderia cobrar mais de R\$ 150,00 por frete, sob pena de exclusão da plataforma (Fretebras, 2020b).

Apesar de existirem plataformas marketplaces, como Americanas, Mercado Livre e Magazine Luiza, para Rodrigo de Lacerda Carelli e Murilo Carvalho Sampaio Oliveira (2021) as plataformas que se apresentam como intermediárias entre trabalhadores e demandantes de serviços, publicando anúncios que conectam empresas em busca de trabalhadores e profissionais que precisam de uma vaga de trabalho, buscam replicar a ideia de mercado ou feira sem envolver o comércio, ofertando a prestação de serviços realizados pelo elemento humano (trabalhador). Logo, a empresa oferece um ambiente para a realização dos negócios

(plataforma/aplicativo) sem participar ativamente da negociação, mas a prestação diz respeito a um serviço específico. Traçando um paralelo, é como se os trabalhadores fossem negociados como mercadoria sem regulação específica, o que contraria o princípio fundamental da OIT.

Acerca disso, Florian Alexander Schmidt (2017) explica que as grandes plataformas digitais rompem com os modelos de negócios existentes, que são considerados endurecidos, excessivamente regulamentados e ineficientes. Assim, através da acumulação massiva de capital de risco os modelos de negócios que emergem da economia de plataforma se baseiam na coordenação comercial de vários serviços oferecidos às empresas e aos trabalhadores tidos como independentes a custo quase zero. De acordo com Tom Slee (2017), na atualidade dentre as empresas mais valiosas e poderosas estão as empresas-plataforma, que possuem a particularidade de não deter patrimônio, propriedades, estoques, almoxarifados, frota de caminhões, máquinas nem instalações custosas.

Todas as plataformas envolvem a prestação de algum tipo de serviço e, conseqüentemente, dependem do trabalho de pessoas para seu pleno funcionamento. Dito isso, em cada plataforma o trabalho exerce um papel diferente, o que gera desafios a sua regulação (Carelli; Oliveira, 2021). A título de exemplo, nas empresas de transporte e de entrega os trabalhadores realizam trabalho intensivo, mas os bens aportados pelo prestador de serviços possuem pouco valor ou nenhum capital é agregado quando o serviço é prestado pelo trabalhador. Para Trebor Scholz (2017), a inovação é voltada para os investidores e proprietários das empresas enquanto a força de trabalho carece de proteções sociais mínimas. Dessa forma, o capitalismo de plataforma não atende às necessidades do bem comum, mas aumenta a desigualdade de renda por meio da extração de valor que beneficia poucos.

A partir da análise das plataformas TruckPad e Fretebras o que se constata é a subcontratação no transporte a frete potencializada pelo uso da tecnologia. A empresa de transporte contrata a plataforma de frete, que por sua vez contrata o autônomo que realizará o serviço contratado pela primeira. A transportadora não contrata diretamente o caminhoneiro, pois o primeiro contato se dá através da plataforma.

As plataformas de frete utilizam os vazios legislativos e as reformas flexibilizadoras para afastar o reconhecimento de vínculo de emprego com os motoristas cadastrados, transferindo para os caminhoneiros e empresas de transporte

a responsabilidade pela observância da lei, inclusive sobre as condições de trabalho que devem ser respeitadas na prestação do serviço.

2.3 CONDIÇÕES DE TRABALHO

Nas plataformas de frete os trabalhadores são caminhoneiros autônomos que se cadastram para terem acesso aos anúncios de frete conforme a localização, a disponibilidade ou as características do veículo, cuja posse ou propriedade é detida pelo motorista, que assume todos os custos e riscos da prestação de serviços.

Os Direitos Humanos e o Direito do Trabalho se relacionam na medida em que a igualdade e a dignidade humana do trabalho devem ser protegidas, pois somente a partir do trabalho digno e igualitário o ser humano será considerado um fim em si mesmo e não um meio para outros fins. Não é todo trabalho que dignifica o homem, mas somente aquele que é exercido nos moldes de uma regulação trabalhista que assegure melhores condições de vida e da pactuação da força laboral (Alvarenga, 2021). A precarização do trabalho no Brasil representa um processo que constitui um novo metabolismo social manifestado através da reestruturação produtiva do capital e da formação do Estado neoliberal no país. A base desse processo consiste em intensificar a exploração da força de trabalho, desmontar formas de resistência coletiva e fragmentar a sociedade através do aumento expressivo do desemprego em massa (Alves, 2009).

O motorista profissional está sujeito a diversos riscos no desempenho da profissão, pois o trabalho é penoso e submete o caminhoneiro a sobrecarga física e mental. A pesquisa da Clínica Direito do Trabalho, ao verificar os impactos do trabalho por plataformas na saúde, constata que somente 13,6% dos trabalhadores da modalidade *location-based* alegam não terem vivenciado problemas de saúde durante o trabalho. No que diz respeito à saúde mental, os trabalhadores se submetem a um estado permanente de ansiedade causado, por exemplo, pela distribuição do trabalho e os ganhos para sua sobrevivência (Abílio, 2022).

Nesse sentido, Thereza Christina Nahas (2014) pontua que os novos modelos contratuais não estão previstos na legislação nacional, de modo que o legislador ignorou a categoria intermediária de trabalhadores que se situa entre os absolutamente dependentes e o trabalhador autônomo. Para a autora, a proteção sobre as relações de trabalho deve progredir a fim de abranger os avanços

experimentados pelas sociedades. Acerca disso, Dieuaide e Azaïs (2020) utilizam a noção de zona cinzenta para compreender as forças extrajurídicas e como as dinâmicas da regulação social coexistem com a regulação jurídica. As zonas cinzentas vêm a ser um espaço de natureza política habitado por figuras emergentes e não emergentes, podendo ser uma zona de conflito ou de cooperação social a depender das estratégias e dos interesses divergentes. Essa noção permite entender e caracterizar as novas figuras profissionais podendo refletir uma tensão na busca por um equilíbrio sociopolítico entre o trabalho por necessidade e o trabalho como instrumento de emancipação e/ou liberdade. O conceito é extraído da geopolítica e pretende descrever as formas de emprego e trabalho que não se encaixam na interpretação binária formal/informal.

Segundo dados do IBGE por meio da PNAD Contínua, no 4º trimestre de 2022 dentre a população brasileira ocupada com 14 anos de idade ou mais estimada em 87,2 milhões de pessoas, cerca de 1,49 milhão trabalhavam por meio de plataformas digitais (1,7% da população ocupada no setor privado), sendo que o maior percentual registrado foi na Região Sudeste (2,2%), que concentra 57,9% dos trabalhadores por plataformas no Brasil. As mulheres representaram 18,7% dos trabalhadores plataformizados, sendo que apenas 0,8% delas afirmou ter nas plataformas seu trabalho principal (IBGE, 2023).

De acordo com João Machado Borges Neto (2002), por meio do conceito de trabalho abstrato tem-se que quando o desenvolvimento da economia capitalista permite que o produto de um trabalho possa ser sempre substituído por outro, o trabalho é reduzido a puro dispêndio produtivo do corpo humano, promovendo nos trabalhadores e nos donos de empresas a indiferença quanto ao conteúdo concreto do trabalho. O trabalhador torna-se dispensável, pois o aumento da produção mercantil generalizada somente depende da capacidade de produzir, independentemente do conteúdo concreto, o que reduz o trabalho humano a um simples gasto de força de trabalho.

Sobre isso, Ludmila Costhek Abílio (2020) explica que em um cenário que engloba inúmeros processos de transformação do trabalho está o *crowdsourcing*, através do qual o trabalho perde alguns elementos socialmente regulados pelo Estado e vira trabalho amador. Há uma linha tênue entre o que é e não é trabalho. As atividades desenvolvidas não possuem mais o estatuto de trabalho bem definido, o que as torna mais maleáveis e suscetíveis às formas de exploração que utilizam

mecanismos informais para intensificar o trabalho e aumentar o tempo de trabalho. Os limites que definem o controle sobre o trabalho ficam menos visíveis quando aparentemente a empresa não exige nada do trabalhador: se cadastra quem quiser, trabalha quando e da forma que quiser, podendo parar de trabalhar quando quiser.

Na TruckPad os produtos e serviços são acessados pelo cadastro das empresas e dos motoristas, que pode ser feito pelo site ou aplicativo, este último disponível apenas para dispositivos com sistema operacional Android. Para criar a conta é necessário que o motorista informe número de celular e CPF. Criada a conta é necessário cadastrar o caminhão⁴⁰, o tipo de carroceria⁴¹ e as regiões de preferência do motorista (TruckPad, 2016a). Segundo a plataforma, o motorista deve completar o cadastro para ter acesso antecipado aos melhores fretes, aumentando as chances de ser contratado por uma transportadora. Para tanto devem ser inseridos dados complementares como cidade residencial, CNH, inscrição no RNTRC como TAC, gerenciadora de risco, documentação (pessoa jurídica, emissora de CT-e para fins fiscais, curso MOPP para transportar produtos perigosos), telefone principal e e-mail. Também podem ser enviadas fotos dos documentos do veículo (TruckPad, 2016c).

A intermediação de frete na TruckPad envolve três figuras (plataforma, transportadora e motorista) e pode ser feita através do perfil do motorista ou da empresa. O motorista cadastrado acessa as funcionalidades pelo aplicativo ao informar os dados da viagem. Realizada a busca são gerados resultados com informações sobre o frete e o motorista entra em contato com a empresa por meio do aplicativo para enviar mensagens e tirar dúvidas. O frete é negociado diretamente entre a empresa e o caminhoneiro, o qual, aceitando a carga, se desloca até o local do carregamento e faz o transporte até a entrega no destino final, devendo registrar a conclusão de cada etapa no aplicativo. Já o funcionamento para as empresas cadastradas inicia com a inserção das informações sobre o frete no site: tipo de carga, data, local de origem e destino. Os motoristas selecionados pela TruckPad têm acesso ao anúncio e entram em contato com a transportadora para mais informações e para

⁴⁰ Nota da autora: Tipos de veículos aceitos pela plataforma TruckPad: Qualquer Tipo de Cavalo, Van, VUC/HR, Toco, Toco 3/4, Truck, Bi-Truck, Só Cavalo Mecânico, Só Cavalo Mecânico LS, Carreta, Carreta LS, Vanderleia, Bitrem, Bitrenção (9 eixos), Rodotrem, Tritrem (TruckPad, 2016b, 00min53s).

⁴¹ Nota da autora: Tipos de carroceria aceitos pela plataforma TruckPad: Baú, Aberto/Grade Baixa, Granelero/Grade Alta, Frigorífico, Refrigerado, Sider, Caçamba/Basculante Traseiro, Caçamba/Basculante Lateral, Prancha, Plataforma, Munck, Silo, Bug/Porta Container, Boiadeiro, Gaiola (TruckPad, 2016b, 1min03s).

negociar o frete. As etapas que forem sendo concluídas pelo motorista durante o transporte da carga são acessadas pela transportadora contratante no site (TruckPad, 2019a).

O funcionamento da Fretebras é realizado pela plataforma (site) e pelo aplicativo, sendo que a primeira é voltada para as empresas e o segundo é feito para caminhoneiros. Os motoristas se cadastram gratuitamente pelo site ou aplicativo (apenas dispositivos com sistema operacional Android), informando seus dados pessoais (CPF, nome completo, número de celular e endereço), o tipo de veículo (pesado⁴², médio⁴³ ou leve⁴⁴), a carroceria (fechada⁴⁵, aberta⁴⁶ ou especial⁴⁷), se o veículo possui rastreador, a placa do caminhão e o número de inscrição do RNTRC como TAC. Ao final deve ser enviada foto da CNH atual e foto do motorista (Fretebras, 2024e). Segundo a plataforma, é necessária a atualização do cadastro para que o caminhoneiro tenha o seu perfil verificado, o que lhe dá direito a prioridade na busca por fretes e mais visibilidade pelas empresas, aumentando as chances de o motorista fechar melhores fretes (Fretebras, 2022b).

A relação na Fretebras envolve três figuras: o motorista, a plataforma e a empresa transportadora. Para acessar as funcionalidades da plataforma o motorista cadastrado informa a localização do veículo para visualizar as cargas disponíveis nas proximidades ou recebe oferta de carga ao realizar check-in no aplicativo. Caso tenha interesse no anúncio o motorista entra em contato diretamente com a empresa para negociar o valor do frete. O caminhoneiro então se desloca até o local do carregamento e transporta a carga até o destino. No caso da empresa cadastrada, ela anuncia o frete na plataforma e em seguida verifica se os veículos próximos são compatíveis com as especificidades da carga. A transportadora entra em contato

⁴² Nota da autora: Veículos pesados aceitos pela plataforma Fretebras: Bitrem, Carreta, Carreta LS, Rodotrem, Vanderleia (Fretebras, 2024e, 00min47s).

⁴³ Nota da autora: Veículos médios aceitos pela plataforma Fretebras: Bitruck, Truck (Fretebras, 2024e, 00min47s).

⁴⁴ Nota da autora: Veículos leves aceitos pela plataforma Fretebras: 3/4, Fiorino, Toco, VLC (Fretebras, 2024e, 00min47s).

⁴⁵ Nota da autora: Tipos de carroceria fechada aceitas pela plataforma Fretebras: Baú, Baú Frigorífico, Sider (Fretebras, 2024e, 00min48s).

⁴⁶ Nota da autora: Tipos de carroceria aberta aceitas pela plataforma Fretebras: Caçamba, Grade Baixa, Graneleiro, Prancha (Fretebras, 2024e, 00min48s).

⁴⁷ Nota da autora: Tipos de carroceria especial aceitas pela plataforma Fretebras: Apenas Cavalo, Bug Porta Container, Cavaqueira, Cegonheiro, Gaiola, Munk, Silo, Tanque (Fretebras, 2024e, 00min48s).

diretamente com o motorista para negociar os termos da entrega, o motorista realiza o carregamento e transporta a carga para o destino final (Fretebras, 2019).

Em 2022 o Ipea identificou que a atividade de motorista de caminhão que perfaz rotas regionais e internacionais foi uma das mais atingidas fatalmente pela pandemia de Covid-19, com taxa de mortalidade 3,5 vezes maior do que a média da população e 3.110 desligamentos por óbito em 2020 (Galindo; Silva; Pedreira Junior, 2022). Apesar da pesquisa considerar apenas as ocupações formais, a prestação de serviços pelos motoristas formais e informais envolve intenso contato social e intensa circulação de pessoas. Logo, o trabalho não poderia ter sido realizado remotamente durante a pandemia e, por isso, dificilmente seria interrompido, sendo possível inferir que os motoristas autônomos também foram diretamente afetados pela pandemia no exercício da profissão.

Nesse ínterim, Ruth Dukes e Wolfgang Streeck (2023b) ao tratarem sobre o processo de despolitização promovido pelo neoliberalismo no Direito do Trabalho, explicam que com a derrocada do Estado neoliberal, em que predominava a liberdade do mercado, o Estado passou a exercer um papel mínimo nas questões econômicas e promover a desregulamentação das normas trabalhistas. Nesse contexto, o populismo de direita, que tem ganhado espaço em países como Estados Unidos, Reino Unido e Polônia, visa suplantando o papel do neoliberalismo e, para tanto, faz uso da estrutura do Estado forte, e nela atua, buscando propiciar melhores condições para os trabalhadores nacionais.

Em relação à conjuntura brasileira, os caminhoneiros compunham uma importante base eleitoral do ex-presidente Jair Bolsonaro, tendo parte expressiva da categoria o apoiado nas eleições de 2018 e 2022 devido às pautas defendidas por Bolsonaro e às ações e aos benefícios concedidos durante seu mandato, ainda que superficiais e provisórios como foi o Auxílio Caminhoneiro (Braun, 2022).

Devido ao estado de emergência no país pela elevação extraordinária e imprevisível do preço dos combustíveis como reflexo da pandemia de Covid-19⁴⁸, foi

⁴⁸ Nota da autora: Após a decretação da pandemia de Covid-19 o preço do petróleo cai e se mantém estável, sendo que tanto os barris de petróleo Brent (Reino Unido) e WTI (Estados Unidos) fecham o ano de 2020 com uma queda de, respectivamente, 21,5% e 20,5%, se comparados aos preços de 2019, e o preço médio da gasolina e do diesel nas refinarias brasileiras também apresenta queda de 4,2% e 13,7%, respectivamente (Rocha, 2020). Em 2021 os preços sobem expressivamente. Os barris de petróleo apresentam alta de 66% (WTI) e 57% (Brent). Com a conversão do preço internacional do barril em reais, o diesel sobe 65% e a gasolina 73% nas refinarias brasileiras. A

criado o Auxílio Caminhoneiro enquanto um benefício emergencial devido aos caminhoneiros autônomos cadastrados no RNTRC⁴⁹. O crédito foi efetivado a aproximadamente 402.773 beneficiários, sendo que a investigação da CGU constatou em 2024 que o pagamento à época teria sido feito de forma indevida a 110.051 pessoas (Brasil, 2023a). Assim como o Auxílio Brasil, o Auxílio Emergencial e o Vale Gás, o Auxílio Caminhoneiro foi uma política distributiva criada e expandida durante o governo do ex-presidente Jair Bolsonaro para mitigar os efeitos econômicos decorrentes da pandemia de Covid-19 (Parreira, 2023).

Os trabalhadores de plataforma, diante da ausência de regulamentação, podem ter acesso aos benefícios da seguridade social se contribuírem para a previdência como contribuintes individuais, eis que considerados trabalhadores por conta própria, sendo que a contribuição varia de 5% a 20% sobre o salário de contribuição. No caso dos motoristas autônomos, o art. 18-F da LC nº 123/2006, incluído pela LC nº 188/2021, cria o MEI Caminhoneiro destinado ao TAC. O diferencial é que nessa modalidade o motorista paga contribuição de 12% sobre o salário mínimo mensal⁵⁰ (Brasil, 2006).

Apesar dos benefícios assegurados, os dados da PNAD Contínua identificaram que em 2022 somente 35,7% dos trabalhadores por plataforma contribuíram para algum instituto de previdência social, considerando a média de 60,8% dos trabalhadores do setor privado, plataformizados e não plataformizados. Ou seja, dos 1,49 milhão de trabalhadores plataformizados no Brasil apenas 532 mil estariam assegurados pela previdência social (IBGE, 2023). Ademais, uma vez considerados autônomos, incumbe aos próprios motoristas contribuir para a previdência social para terem acesso a benefícios previdenciários e à aposentadoria. A maioria dos autônomos não possui planos de aposentadoria nem contribuíram para

rápida subida de preços é atribuída à retomada econômica após a vacinação, de modo que os produtores não conseguiram acompanhar a alta demanda do mercado (Elias, 2021).

⁴⁹ Art. 5º Observado o disposto no art. 120 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, a União, como únicas e exclusivas medidas a que se refere o parágrafo único do referido dispositivo, excluída a possibilidade de adoção de quaisquer outras: [...] III - concederá, entre 1º de julho e 31 de dezembro de 2022, aos **Transportadores Autônomos de Cargas** devidamente cadastrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) até a data de 31 de maio de 2022, auxílio de R\$ 1.000,00 (mil reais) mensais, até o limite de R\$ 5.400.000.000,00 (cinco bilhões e quatrocentos milhões de reais); (Brasil, 2022a, grifo nosso).

⁵⁰ Art. 18-F. Para o **transportador autônomo de cargas inscrito como MEI**, nos termos do art. 18-A desta Lei Complementar: [...] III - o valor mensal da contribuição de que trata o inciso X do § 1º do art. 13 desta Lei Complementar corresponderá ao valor resultante da aplicação da alíquota de 12% (doze por cento) sobre o salário-mínimo mensal (Brasil, 2006, grifo nosso).

a previdência desde o início da profissão, o que eleva a idade de parada do trabalho (Childhood Brasil, 2021). Em 2015 o tempo médio de profissão era maior entre os autônomos (21,54 anos), sendo os motoristas autônomos geralmente mais velhos (média de 44,75 anos) (Childhood Brasil, 2015). Em 2019 a idade média dos motoristas autônomos foi 46,5 anos de idade (CNT, 2019).

Conforme Maria Augusta Tavares (2002), uma das estratégias de algumas grandes indústrias instaladas no Brasil e no mundo tem sido explorar o trabalho na esfera da mais valia absoluta por meio da mudança da fisionomia do trabalhador coletivo visando a articulação da grande indústria com o trabalho informal, como se ao invés de estar comprando a força de trabalho estivesse comprando outra mercadoria. Velhas e novas formas de articulação fracassam em alterar o conteúdo da relação capital-trabalho, mas também preservam e intensificam a exploração laboral. Ademais, para Patrick Dieuaide e Christian Azaïs (2020), a partir da digitalização do trabalho o emprego e o salário tiveram que se ajustar à lógica de rede, sendo que a oferta e demanda de serviços passam a compor a nova estrutura organizacional do trabalho. O vínculo de emprego deixa de ser regra em meio à flexibilidade e ao grande fluxo de informações que são inerentes a esse novo modelo de negócio.

Faz-se breve menção às mulheres caminhoneiras, as quais ainda representam uma minoria na profissão, mas têm presença constante nas estradas. Em 2022 o estudo realizado com 1.000 caminhoneiros autônomos entrevistados em cinco pontos do país (Porto de Santos, Contagem, Porto de Paranaguá, Feira de Santana e São Paulo Capital) identificou que 1% dos entrevistados eram do sexo feminino (CNTA, 2022). Por sua vez, a amostra da Clínica Direito do Trabalho constatou que são raros os casos de mulheres que atuam nas plataformas do segmento de entregas (que engloba o modelo frete), sendo que cerca de 18,5% dos trabalhadores são mulheres (Machado; Zanoni, 2022). A TruckPad não divulga dados sobre o número de mulheres cadastradas na plataforma, já a Fretebras afirmou em 2023 que possuía 10 mil caminhoneiras cadastradas na plataforma (Fretebras, 2023a). No entanto, nenhuma das plataformas possui ações específicas voltadas à questão do gênero na profissão.

A governança, principal forma administrativa do neoliberalismo contemporâneo, promove a responsabilização do indivíduo enquanto sujeito individual e autossuficiente, adentrando também no local de trabalho. A solidariedade e o

sacrifício que antes eram direcionados aos sindicatos por meio de movimentos de resistência são redirecionados para o capital por meio da redução de direitos. Isso pode explicar a tolerância da classe trabalhadora diante da substituição do trabalho assalariado pelo trabalho informal (Brown, 2018).

Logo, restam evidenciadas as condições de trabalho nas plataformas de frete, especialmente no que diz respeito à ausência de regulamentação trabalhista em detrimento de contrato comercial de natureza civil, sendo que tal conjuntura é potencializada pelas plataformas digitais de frete.

Toda a negociação é realizada fora da plataforma de frete diretamente entre as partes, sendo que o encontro entre motorista e empresa de transporte no ambiente virtual da plataforma é considerada mera intermediação, sem que seja implicada qualquer responsabilidade, inclusive pela remuneração do motorista.

2.4 MODELOS DE REMUNERAÇÃO

Sendo enquadrado como transportador autônomo de cargas, o motorista cadastrado nas plataformas de frete está sujeito às disposições legais que determinam a sua remuneração pelo pagamento de frete, sendo que o valor mínimo e a forma de pagamento já geravam controvérsias antes do advento das plataformas digitais de frete no Brasil.

O trabalho por plataformas viabiliza que os produtos e serviços sejam oferecidos aos consumidores em detrimento das condições laborais, tendo em vista a promessa de menor custo. A precificação enquanto forma de organização do trabalho se traduz na imposição de baixas remunerações aos trabalhadores que precisam trabalhar mais para ganhar mais. Tal flexibilização que resulta na precarização e na intensificação do trabalho (Oitaven; Carelli; Casagrande, 2018).

Na TruckPad, segundo os termos de uso e política de privacidade, o pagamento é feito por frete e a empresa transportadora é exclusivamente responsável por realizar o pagamento ao caminhoneiro em conformidade com as regras e limitações legais e normativas emitidas pelas autoridades competentes, sendo que a plataforma cobra um percentual, entre 0,1% a 10%, sobre o valor do frete efetivamente pago ao motorista. A plataforma atribui exclusivamente às partes contratantes (caminhoneiro e transportadora) o estabelecimento de regras quanto à prestação do serviço, devendo a empresa de transporte efetuar o pagamento diretamente ao

motorista, fora da plataforma ou por meio do aplicativo TruckPad Pay, de uso gratuito (TruckPad, 2024b). Esse modelo de pagamento, em que o anunciante oferece na plataforma o preço do serviço e negocia diretamente com o trabalhador, havendo cobrança de porcentagem pela plataforma sobre o valor negociado, não é exclusivo da TruckPad. Por exemplo, na InDrive, plataforma de transporte de passageiros, o valor da viagem é negociado diretamente entre o motorista e o passageiro, a plataforma cobra comissão de até 9,5% sobre o valor da viagem e o pagamento pode ser feito diretamente entre o passageiro e o motorista ou pelo aplicativo (Tagiaroli, 2022). O mesmo ocorre na 99, através do serviço de negociação de tarifas 99Negocia lançado no final de 2023, em que o passageiro e o motorista negociam o preço da viagem, a plataforma cobra dos motoristas a taxa de 0,99% por corrida e o passageiro pode efetuar o pagamento no aplicativo ou direto para o motorista (Brêtas, 2023).

No caso da Fretebras, nos termos de uso da plataforma consta que a mesma não se responsabiliza pelos pagamentos, que são de responsabilidade integral e exclusiva das partes interessadas (motorista e transportadora), às quais incumbe respeitar todas as normas legais, administrativas e regulatórias aplicáveis que sejam emitidas pelas autoridades competentes em relação aos preços, devendo o pagamento ser feito fora da plataforma ou pela Conta Digital Fretebras, serviço disponibilizado gratuitamente no aplicativo (Fretebras, 2024j). Para que as empresas possam anunciar fretes na plataforma e ter acesso a benefícios e ferramentas exclusivas devem contratar plano de assinatura (Plano Essencial, Plano Avançado e Plano Completo), não sendo cobrado valor dos motoristas pelo uso da plataforma, a não ser que sejam contratados benefícios opcionais (Fretebras, 2024f). Os valores das mensalidades não são disponibilizados pela plataforma no site nem em seus canais de comunicação, apenas para as empresas no momento do cadastro. Assim como demonstrado no caso da TruckPad, o sistema de pagamento da Fretebras também não é novidade entre as plataformas que atuam no Brasil. No caso da plataforma de delivery iFood, a empresa ao se cadastrar deve aderir a um dos planos de assinatura disponíveis: Plano Básico ou Plano Entrega, e a comissão é cobrada diretamente do estabelecimento a partir de trinta pedidos no mês (iFood, 2024b). A plataforma afirma não cobrar percentual do entregador sobre o valor pago, pois os entregadores são pagos por quilômetro rodado (iFood, 2024a).

Tanto a TruckPad quanto a Fretebras afirmam que o pagamento é realizado diretamente entre o motorista e a empresa anunciante do frete, sendo possível a

intermediação do pagamento através de funcionalidades da plataforma, além de transferirem às partes a responsabilidade pela observância do preço a ser pago pelos serviços prestados. Sobre isso, Vitor Filgueiras e Ricardo Antunes (2020) entendem que uma das contradições que emergem da uberização do trabalho é a negação da natureza assalariada das relações laborais, pois a exploração do trabalhador se torna mais explícita e, considerando a individualização dos serviços e da remuneração, é possível saber a produtividade de cada um e qual porcentagem será repassada para a empresa.

O pagamento justo é um dos cinco princípios de trabalho justo do projeto Fairwork para a avaliação das condições de trabalho nas plataformas digitais, que se subdivide em dois subprincípios: garantia aos trabalhadores de salário mínimo acrescido de custos e garantia de salário mínimo local acrescido de despesas. Quanto ao primeiro subprincípio, ele se justifica na medida em que com frequência os trabalhadores plataformizados cobrem custos consideráveis relacionados com o trabalho, como combustível, seguro e manutenção de veículos. Sobre o segundo subprincípio do pagamento justo, o salário pago ao trabalhador deve cobrir as despesas básicas para uma vida digna, de modo que, após deduzidos os custos laborais, os trabalhadores não recebam menos que o salário mínimo local. Logo, para que o pagamento seja considerado justo as plataformas devem adotar medidas que garantam o pagamento integral e dentro do prazo pelo menos do salário mínimo local, que seja digno, pelas horas ativas e após deduzidos os custos (Fairwork, 2024).

A peculiaridade que diferencia plataformas de frete como TruckPad e Fretebras de outras plataformas quanto à remuneração dos trabalhadores reside na exigência de que os motoristas cadastrados confirmem junto à plataforma a inscrição no RNTRC enquanto TAC, de modo que a remuneração é realizada por frete por força de previsão legal.

A Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, instituída pela MP nº 832/2018 (convertida na Lei nº 13.703/2018), foi o resultado da paralisação nacional dos caminhoneiros autônomos em 2018, que durou de 21 a 30 de maio em meio ao governo do ex-presidente Michel Temer. A principal denúncia do movimento era a insatisfação com o preço do óleo diesel, que sofria reajustes frequentes e imprevisíveis (Salgueiro, 2018). A norma fixa que o frete é remunerado em patamar igual superior aos pisos mínimos de frete, que devem refletir os custos

operacionais totais do transporte, priorizados os custos com óleo diesel e pedágios⁵¹, sendo editada a tabela de preços semestrais pela ANTT⁵². A norma foi alterada em 2021 pela MP nº 1.051 (convertida na Lei nº 14.206/2021) e em 2022 pela MP nº 1.117 (convertida na Lei nº 14.445/2022), ambas editadas e promulgadas durante o governo do ex-presidente Jair Bolsonaro (Brasil, 2018a).

Na TruckPad ao motorista é permitido consultar calculadora de frete disponibilizada gratuitamente na plataforma. Ao informar na ferramenta os locais de origem e destino da carga, o tipo de automóvel, o tipo de carga, o consumo médio do veículo em quilômetros ou litros e o preço do diesel, o motorista tem acesso ao preço mínimo do frete de acordo com a tabela da ANTT. De acordo com a plataforma, a ferramenta é uma forma fácil e rápida de o motorista autônomo calcular o frete (TruckPad, 2024b). Já a Fretebras oferece ao motorista autônomo uma calculadora de custo operacional, considerando o valor do veículo, a quantidade de viagens do mês, o consumo do veículo em quilômetros ou litros, o valor do diesel, a distância em quilômetros e a quantidade de pneus. Segundo a plataforma, ao calcular o custo operacional o motorista pode descobrir se vale a pena ou não aceitar o frete anunciado (Fretebras, 2024a). Ocorre que as duas funcionalidades não consideram para o custo operacional do transporte valores gastos com diárias e pedágio, cabendo ao próprio motorista calcular tais valores aos custos do transporte calculados pela plataforma conforme a distância e a rota de cada frete anunciado que tenham interesse em negociar.

A Lei nº 13.703/2018 determina que a tabela de fretes mínimos é obrigatória e deve ser observada pelos embarcadores, sendo que a realização de transporte sem observar o piso mínimo da tabela vigente gera indenização em favor do motorista⁵³. A

⁵¹ Art. 4º O transporte rodoviário de cargas, em âmbito nacional, deverá ter seu frete remunerado em patamar igual ou superior aos **pisos mínimos de frete** fixados com base nesta Lei. § 1º Os pisos mínimos de frete deverão refletir os custos operacionais totais do transporte, definidos e divulgados nos termos de regulamentação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), com priorização dos custos referentes ao **óleo diesel e aos pedágios** (Brasil, 2018a, grifo nosso).

⁵² Art. 5º Para a execução da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a ANTT publicará norma com os **pisos mínimos** referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas definidas no art. 3º desta Lei, bem como **planilha de cálculos** utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos. § 1º A publicação dos pisos e da planilha a que se refere o caput deste artigo ocorrerá até os dias 20 de janeiro e 20 de julho de cada ano, e os valores serão válidos para o semestre em que a norma for editada (Brasil, 2018a, grifo nosso).

⁵³ Art. 5º [...] § 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o caput deste artigo têm natureza vinculativa e sua não observância, a partir de 20 de julho de 2018, sujeitará o infrator a **indenizar o transportador** em valor equivalente a 2 (duas) vezes a diferença entre o valor pago e o que seria

constitucionalidade da medida é objeto da ADI nº 5.956, sendo que inicialmente foi deferida liminar suspendendo a aplicação de multas em razão do tabelamento de fretes, mas a pedido da AGU tal decisão foi reconsiderada pelo Relator Ministro Luiz Fux. Até o julgamento do mérito da ação pelo STF estão suspensos nas instâncias inferiores todos processos judiciais que versem sobre a aplicação da Lei nº 13.703/2018, da MP nº 832/2018, da Resolução nº 5.820/2018 da ANTT ou de outros atos normativos decorrentes (Brasil, 2018b).

Nesse sentido, segundo apontam Tereza Aparecida Asta Gemignani e Daniel Gemignani (2019), pela perspectiva dos motoristas autônomos o valor do frete é insuficiente para cobrir os custos operacionais da atividade, pois a eles incumbe arcar com os custos de combustível, pedágio e manutenção do veículo, sendo que este último é agravado pelas condições das estradas. No Brasil 78,5% das rodovias não são pavimentadas e a maior parte das pavimentadas são classificadas como regular (34,2%), ruim (16,8%) e péssima (5,8%) (CNT, 2023).

O principal custo dos motoristas autônomos com o veículo é o combustível. Segundo dados da CNT, em 2015 os gastos com abastecimento representaram 94,5% dos custos operacionais dos caminhoneiros, que despendiam em média R\$ 6.485,55 com combustível por mês (CNT, 2016), sendo que em 2018 os custos relativos ao abastecimento se mantiveram altos (92,7%), com gasto médio aproximado de R\$ 7.966,41 por mês de prestação do serviço (CNT, 2019). Ademais, de acordo com o estudo da Childhood Brasil (2021), uma das maiores dificuldades do trabalho relatadas pelos caminhoneiros em 2021 foi o elevado preço do combustível (83,6% das reclamações), sendo um dos principais fatores que contribuiu para a diminuição considerável da renda do motorista.

Nas plataformas predomina a linguagem do empreendedorismo, que descreve o trabalho como sendo flexível e dotado de autonomia, o oposto do emprego tradicional visto como obsoleto e rijo. Nesse sentido, a figura do empregador desaparece e é substituída pela plataforma intermediadora, enquanto o status de trabalhador autônomo ou colaborador evita as proteções conferidas pela lei trabalhista. O peso das escolhas recai exclusivamente sobre o trabalhador, e elas envolvem riscos que somente por ele serão suportados (Scholz, 2017).

devido, anistiadas as indenizações decorrentes de infrações ocorridas até 31 de maio de 2021 (Brasil, 2018a, grifo nosso).

Na aba “Para Caminhoneiro” do site da Fretebras são veiculadas frases como “Aumente seus ganhos em cada viagem”, “Tenha mais segurança e fique longe dos calotes” e “Tenha o poder das melhores negociações na palma das mãos” (Fretebras, 2024h), transmitindo as ideias de autonomia e liberdade para o trabalhador, além da promessa de a plataforma ser uma opção rentável e segura aos motoristas.

Através do neoempreendedorismo as oportunidades para pequenos negócios foram ampliadas pelo uso das tecnologias, de modo que os meios de produção foram democratizados para a produção autônoma de renda, sob a promessa de que cada um é o único responsável por seu sucesso ou fracasso. As empresas, ao disponibilizarem aplicativos ou plataformas digitais para a prestação de serviços, defendem que os trabalhadores seriam seus clientes. Os riscos da atividade são transferidos para os trabalhadores, cabendo a eles assumir os custos pela aquisição e manutenção dos instrumentos de trabalho (celular, computador, veículos, etc.), os quais são transformados em capital constante. Dessa forma, através do controle e da subordinação, as empresas não assumem qualquer risco nem precisam ter propriedade formal dos instrumentos de trabalho (Filgueiras; Antunes, 2020).

Na Fretebras o cadastro é gratuito para que o caminhoneiro possa utilizar os serviços da plataforma, mas é disponibilizada uma funcionalidade paga mensalmente, denominada Assinatura Motorista VIP ou Plano VIP, que promete benefícios exclusivos para o assinante: visualizar os fretes antes dos outros motoristas, um selo de destaque junto às transportadoras anunciantes, calculadora de custos e lucro direto do frete, acesso às avaliações dos motoristas, acesso ao perfil das empresas, atendimento prioritário e cashback em postos de combustível parceiros, além de visualizar os preços da tabela ANTT e ver avaliações sobre empresas. O serviço pode ser adquirido mensalmente por R\$ 29,90, pelo plano semestral no valor de R\$ 143,90, ou pelo plano trimestral por R\$ 79,90⁵⁴. Ao clicar em “assinar” o motorista automaticamente concorda com os termos de serviço e após o pagamento o acesso já é liberado. O plano é pré-pago e a cobrança é renovada de forma automática até que seja cancelada (Fretebras, 2024c). Pelos termos e condições do plano, os benefícios e funcionalidades específicas da assinatura são temporários e podem ser alterados, restringidos, suspensos ou revogados pela empresa a qualquer momento

⁵⁴ Nota da autora: Preços divulgados na plataforma da FreteBras em 24/07/2024 (Fretebras, 2024c).

(Fretebras, 2023c). Segundo informações veiculadas pela plataforma, o motorista que utilizar a assinatura teria mais chances de fechar um frete ao vê-lo antes de 70% dos outros caminhoneiros (Fretebras, 2023b). O Plano VIP é disponibilizado apenas aos motoristas que possuem perfil completo e é indicado para os caminhoneiros que necessitam de uma alta demanda de cargas (Fretebras, 2024g). Essas informações contrastam com os termos e condições de uso da assinatura, em que a FreteBras informa que não garante o fechamento do negócio nem representa qualquer vantagem competitiva ao VIP, não se responsabilizando pelo desfecho do negócio (Fretebras, 2023c).

Observa-se que a plataforma oferece uma vantagem competitiva ao motorista que adquirir o Plano VIP, com o oferecimento de benefícios exclusivos mediante pagamento, devendo o motorista pagar mais para ganhar mais. A estratégia de oferecer programa de vantagens para os trabalhadores cadastrados não é exclusiva da Fretebras. No caso da Uber, por exemplo, o programa Uber Pro promete vantagens exclusivas como descontos com combustíveis, academias, planos de saúde, planos de internet, entre outros benefícios. A diferença é que a Uber, ao invés de cobrar assinatura para a adesão do programa, condiciona o acesso às categorias do Uber Pro a determinados critérios a serem atendidos pelo motorista (acúmulo de pontos por viagem, baixa taxa de cancelamento, alta taxa de aceitação e ótimas avaliações) (Uber, 2024b).

De acordo com os dados da Clínica Direito do Trabalho, 47,8% dos entrevistados de plataformas *location-based* possuíam no trabalho por plataformas sua única fonte renda, enquanto 26,1% responderam que a plataforma é a fonte principal, mas possuíam outras atividades remuneradas, e 26,1% afirmaram que o trabalho nas plataformas oferecia renda complementar (Abílio, 2022). Ademais, segundo pesquisa realizada em 2022 pela CNTA com 1.000 caminhoneiros autônomos, 10% das principais menções dos entrevistados sobre como conseguir o frete diziam respeito aos aplicativos, sendo que a maioria das menções (25%) combinava agenciador de cargas, aplicativo de frete, contato direto com embarcador e indicação (CNTA, 2022). A partir de tais dados, a hipótese é de que os motoristas que trabalham em plataformas de frete não possuem nos aplicativos sua fonte de renda principal, ao contrário do que ocorre nas demais plataformas *location-based*, sendo combinadas outras estratégias para buscar fretes.

Diante do exposto, os caminhoneiros que se ativam pelas plataformas TruckPad e Fretebras são remunerados por frete, cujo preço é negociado e pago diretamente entre empresa de transporte e motorista. Por serem considerados pelas plataformas enquanto motoristas autônomos, o valor do anúncio na plataforma deve obedecer aos pisos mínimos de frete estabelecidos semestralmente pela ANTT. Logo, no que tange aos modelos de remuneração, as plataformas de frete se diferenciam de plataformas de outros seguimentos atuantes no Brasil porque o valor mínimo do serviço prestado já é previsto em lei e fiscalizado pelo órgão competente, uma vez reconhecida a natureza comercial do contrato de transporte estabelecido entre o motorista e o embarcador através da plataforma.

No mesmo sentido, a jornada de trabalho dos motoristas profissionais também se encontra prevista em lei, mas ao caminhoneiro autônomo é transferida a responsabilidade sobre a fiscalização e o controle da jornada, dotando-o de autonomia no que tange à observância da legislação.

2.5 HORAS DE TRABALHO, DESCANSO E TEMPO DE ESPERA

Nas plataformas de frete ora analisadas, TruckPad e Fretebras, os motoristas cadastrados são tidos como autônomos, sendo necessário confirmar junto à plataforma a inscrição no RNTRC enquanto TAC, o que leva à hipótese de que a esses motoristas são aplicáveis quanto à jornada de trabalho as disposições legais dos motoristas profissionais autônomos.

Nesse sentido, Deborah Cardoso (2016) explica que com o advento da Lei nº 13.103/2015 os motoristas autônomos também passaram a ser abarcados pelos institutos específicos da jornada de trabalho previstos para os motoristas profissionais. Para além dos limites laborais, horas extras e intervalos já previstos na legislação trabalhista, os direitos ao tempo de espera, ao intervalo do tempo de direção e ao fracionamento dos intervalos são destinados à categoria.

A Lei nº 12.619/2012 inseriu o Capítulo III-A no CTB, cujos artigos 67-A a 67-E tratam sobre a condução de veículos por motoristas profissionais. Os dispositivos foram modificados com o advento da Lei nº 13.103/2015, cuja redação dispõe que a duração do tempo de direção em veículo rodoviário de carga não pode exceder cinco

horas e trinta minutos⁵⁵, podendo esse tempo pode ser prorrogado em situações excepcionais quando não houverem pontos de parada e de descanso na rota programada ou, se houverem, as vagas de estacionamento estiverem todas ocupadas⁵⁶. A redação da Lei nº 13.103/2015 imputou ao motorista profissional, enquanto condutor, se responsabilizar pelo controle e registro do tempo de condução⁵⁷, estando sujeito às penalidades do art. 230, inciso XXIII, do CTB⁵⁸ e da Resolução nº 525/2015 do CONTRAN (Brasil, 1997).

Tereza Aparecida Asta Gemignani e Daniel Gemignani (2019) elucidam que como as disposições estão inseridas no CTB são aplicáveis a todos os motoristas, tanto autônomos como empregados. Enquanto a exigência quanto à observância do tempo de direção recai sobre o empregador no caso do motorista empregado, ao autônomo foi atribuída a responsabilidade de controlar e registrar sua jornada, podendo ter inclusive o veículo apreendido caso tal disposição não seja respeitada. No mesmo sentido entende Alexandre Agra Belmonte (2016), para quem as alterações promovidas pela Lei nº 13.103/2015 ampliaram seu alcance para trabalhadores, autônomos e empregados, e terceiros que trafegam pelas estradas, de maneira que o controle de jornada e o respeito aos períodos de descanso são normas de ordem pública que protegem toda a sociedade. Nesse sentido, o autor entende que o legislador considerou as distâncias a serem percorridas e o desgaste físico causado pelas longas distâncias, equalizando os custos operacionais e a legislação trabalhista,

⁵⁵ 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 (Brasil, 1997, grifo nosso).

⁵⁶ Art. 67-C. [...] § 2º Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção, devidamente registradas, o **tempo de direção poderá ser elevado** pelo período necessário para que o condutor, o veículo e a carga cheguem a um lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados, desde que não haja comprometimento da segurança rodoviária. [...] § 8º Regulamentação do Contran definirá as situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção e de descanso pelos motoristas profissionais condutores de veículos ou composições de transporte rodoviário de cargas justificadas por indisponibilidade de pontos de parada e de descanso na rota programada para a viagem ou por exaurimento das vagas de estacionamento neles disponíveis (Brasil, 1997, grifo nosso).

⁵⁷ 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 (Brasil, 1997, grifo nosso).

⁵⁸ Art. 230. [...] XXIII - **em desacordo com as condições estabelecidas no art. 67-C**, relativamente ao tempo de permanência do condutor ao volante e aos intervalos para descanso, quando se tratar de veículo de transporte de carga ou coletivo de passageiros: Infração - média; Penalidade - multa; Medida administrativa - retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso aplicável (Brasil, 1997, grifo nosso).

tendo em vista as peculiaridades do transporte rodoviário e o meio ambiente em que ele se processa.

Após a alteração do CTB pela Lei nº 13.103/2015 considera-se como tempo de direção o período entre a origem e o destino em que o motorista estiver efetivamente ao volante⁵⁹, A cada seis horas na condução do veículo será concedido descanso de trinta minutos, desde que não sejam ultrapassados cinco horas e trinta minutos contínuos na condução do veículo⁶⁰ (Brasil, 1997). O texto da Lei nº 12.619/2012 estabelecia que o motorista profissional deveria perfazer, no mínimo, trinta minutos de descanso a cada quatro horas na condução do veículo⁶¹ e que em situações excepcionais o tempo de direção poderia ser estendido por até uma hora até a chegada em local seguro⁶² (Brasil, 2012). A Lei nº 13.103/2015 manteve parcialmente essas determinações. Para os motoristas em transporte rodoviário de passageiros o intervalo de descanso de trinta minutos a cada quatro horas de condução foi mantido, sendo retirada a expressão “intervalo mínimo”⁶³, enquanto para os motoristas em transporte rodoviário de carga e coletivo de passageiros o tempo de direção foi aumentado para cinco horas e meia até o efetivo gozo do intervalo de trinta minutos. Quanto às situações excepcionais, a Lei nº 13.103/2015 ampliou a possibilidade do tempo de direção, retirando a expressão “prorrogado por até 1 (uma) hora” e admitindo a elevação do tempo de direção pelo período necessário à chegada

⁵⁹ Art. 67-C. [...] § 4º Entende-se como **tempo de direção ou de condução** apenas o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante, em curso entre a origem e o destino (Brasil, 1997, grifo nosso).

⁶⁰ Art. 67-C. [...] § 1º Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso dentro de **cada 6 (seis) horas na condução de veículo de transporte de carga**, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção desde que não ultrapassadas 5 (cinco) horas e meia contínuas no exercício da condução (Brasil, 1997, grifo nosso).

⁶¹ Art. 67-A. [...] § 1º Será observado **intervalo mínimo** de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas ininterruptas na condução de veículo referido no caput, sendo facultado o fracionamento do tempo de direção e do intervalo de descanso, desde que não completadas 4 (quatro) horas contínuas no exercício da condução (Brasil, 2012, grifo nosso).

⁶² Art. 67-A. [...] § 2º Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção estabelecido no caput e desde que não comprometa a segurança rodoviária, o tempo de direção poderá ser **prorrogado por até 1 (uma) hora**, de modo a permitir que o condutor, o veículo e sua carga cheguem a lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados (Brasil, 2012, grifo nosso).

⁶³ Art. 67-C. [...] § 1º-A. Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas na **condução de veículo rodoviário de passageiros**, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção (Brasil, 1997, grifo nosso).

em local seguro, sem definir um limite mínimo de prorrogação da jornada⁶⁴ (Brasil, 1997).

Deborah Cardoso (2016) afirma que o respeito à extensão da jornada em situações excepcionais depende do “bom senso” do motorista e do empregador, no caso de motorista empregado, para que a exceção não seja transformada em justificativa para jornadas de trabalho ilimitadas e excessivas, uma vez que situações frequentes que ocorrem nas estradas (acidentes, chuva torrencial, ausência de locais de parada, entre outras) são frequentes na realidade da profissão. Já Paulo Douglas Almeida de Moraes (2020) entende serem absurdas situações como essa em que não é estabelecido limite de jornada para o trabalhador, pois a lei, ao possibilitar a extensão indeterminada na jornada, permite que uma norma infraconstitucional viole o direito fundamental à limitação da jornada prevista constitucionalmente⁶⁵. Segundo o autor, a resolução das situações excepcionais deve ser feita pela ponderação dos interesses envolvidos no caso concreto, não através de uma previsão legal que nega vigência a um dispositivo constitucional pétreo.

Após as alterações promovidas pela Lei nº 13.103/2015, as regras que determinam os intervalos de descanso tiveram sua eficácia condicionada ao decurso do tempo e à homologação estatal do trecho rodoviário tido como apto para o descanso adequado do motorista⁶⁶. Acerca disso, Paulo Douglas Almeida de Moraes (2020) explica que a previsão legal tornou inviável e até mesmo impossível o efetivo controle do tempo de direção pelo motorista, violando os direitos constitucionais à saúde e à duração mínima do trabalho. Para o autor a Lei nº 13.103/2015 introduziu uma modalidade de *vacatio legis* que não existia até então, condicionando a eficácia da norma ao decurso do tempo e à homologação estatal.

⁶⁴ Art. 67-C. [...] § 2º Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção, devidamente registradas, o tempo de direção poderá ser **elevado pelo período necessário** para que o condutor, o veículo e a carga cheguem a um lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados, desde que não haja comprometimento da segurança rodoviária (Brasil, 1997, grifo nosso).

⁶⁵ Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social: [...] XIII - **duração do trabalho normal** não superior a oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, facultada a compensação de horários e a redução da jornada, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho; (Brasil, 1988, grifo nosso).

⁶⁶ Art. 12. O disposto nos §§ 2º e 3º do art. 235-C do Capítulo I do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e no **caput e nos §§ 1º e 3º do art. 67-C** do Capítulo III-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, produzirá efeitos: I - a partir da data da publicação dos atos de que trata o art. 11, para os trechos das vias deles constantes; II - a partir da data da publicação das relações subsequentes, para as vias por elas acrescidas (Brasil, 2015, grifo nosso).

A norma buscou contornar a falta de estrutura nas rodovias para locais de descanso adequados ao motorista, mas não considerou que o motorista trabalha em um ambiente laboral móvel, o caminhão, e durante o desempenho da função pode passar tanto por trechos homologados quanto não homologados e tais fatores não dependem do motorista e são inerentes à rota percorrida. Logo, até que todos os trechos fossem homologados não seria possível determinar quando o caminhoneiro se abstém da prestação dos serviços, ou seja, quando efetivamente inicia o intervalo. Atualmente a disposição legal está com a eficácia suspensa, porque nenhum trecho de rodovia foi homologado dentro do prazo estipulado pela norma⁶⁷ (Moraes, 2020).

Ainda, quanto aos períodos de descanso do caminhoneiro, a lei também previu o intervalo interjornada, de modo que o condutor deve descansar no mínimo onze horas dentro de vinte e quatro horas. Inicialmente a redação da Lei nº 12.619/2012 previa a possibilidade de fracionamento desse intervalo em dois períodos, um de nove horas e outro de duas horas⁶⁸ (Brasil, 2012). A Lei nº 13.10/2015 retirou a expressão “em 9 (nove) horas mais 2 (duas), no mesmo dia” e acrescentou a possibilidade de o intervalo ser usufruído no interior do veículo e coincidir com o intervalo do tempo de direção, desde que respeitadas oito horas ininterruptas de descanso⁶⁹ (Brasil, 1997).

Com a procedência parcial da ADI nº 5.322, a redação do § 3º do art. 67 do CTB foi declarada parcialmente inconstitucional quanto à parte final que dispõe sobre o fracionamento do intervalo interjornadas, o descanso do motorista com o veículo em movimento e a possibilidade de o intervalo interjornadas coincidir com o intervalo do tempo de direção, uma vez que restou decidido que tais disposições violam as normas

⁶⁷ Art. 11. Atos do órgão competente da União ou, conforme o caso, de autoridade do ente da federação com circunscrição sobre a via publicarão a relação de trechos das vias públicas que disponham de pontos de parada ou de locais de descanso adequados para o cumprimento desta Lei. § 1º A primeira relação dos trechos das vias referidas no caput será publicada no prazo de **até 180 (cento e oitenta) dias a contar da data da publicação desta Lei** (Brasil, 2015, grifo nosso).

⁶⁸ Art. 67-A. [...] § 3º O condutor é obrigado a, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, observar um intervalo de, no mínimo, 11 (onze) horas de descanso, podendo ser **fracionado em 9 (nove) horas mais 2 (duas), no mesmo dia** (Brasil, 2012, grifo nosso).

⁶⁹ Art. 67-C. [...] § 3º O condutor é obrigado, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, a observar o mínimo de 11 (onze) horas de descanso, que podem ser fracionadas, **usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º**, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso (Brasil, 1997, grifo nosso).

constitucionais de proteção à saúde do trabalhador⁷⁰ e prejudicam seu efetivo descanso (Brasil, 2023c).

No que se refere aos intervalos intrajornada de uma hora e intersemanal de trinta e cinco horas, a Lei nº 12.619/2012 previa tal garantia para os motoristas profissionais⁷¹ (Brasil, 2012). A disposição foi alterada pela Lei nº 13.103/2015, limitando expressamente a aplicação do intervalo intrajornada para os motoristas empregados⁷² e condicionando o intervalo intersemanal às viagens de longa distância com duração superior a sete dias⁷³ (Brasil, 1997). A ADI nº 5.322 declarou a inconstitucionalidade parcial do trecho final do caput art. 235-D, quanto à fruição do intervalo intersemanal no retorno do motorista à base ou ao seu domicílio ou se empresa oferecesse condições adequadas para o repouso, e total dos §§ 1º, 2º e 5º do art. 235-D da CLT⁷⁴ (Brasil, 1943).

Quanto à aplicação dos referidos intervalos para o motorista autônomo há controvérsias, já que nem a Lei nº 11.442/2007 nem o CTB tratam sobre a matéria. Acerca disso, Tereza Aparecida Asta Gemignani e Daniel Gemignani (2019) elucidam que a doutrina majoritária entende que há uma lacuna na lei do TAC, de modo que devem ser concedidos aos motoristas autônomos os intervalos intrajornada de uma hora intersemanal de trinta e cinco horas. Então, por analogia, durante a vigência da

⁷⁰ Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social: [...] XXII - redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança; (Brasil, 1988).

⁷¹ Art. 235-C. [...] § 3º Será assegurado ao motorista **profissional intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição**, além de intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas a cada 24 (vinte e quatro) horas e **descanso semanal de 35 (trinta e cinco) horas** (Brasil, 2012, grifo nosso).

⁷² Art. 235-C. [...] § 2º Será assegurado ao **motorista profissional empregado** intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo esse período coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, exceto quando se tratar do motorista profissional enquadrado no § 5º do art. 71 desta Consolidação (Brasil, 1943, grifo nosso).

⁷³ Art. 235-D. Nas viagens de longa distância com **duração superior a 7 (sete) dias**, o repouso semanal será de 24 (vinte e quatro) horas por semana ou fração trabalhada, sem prejuízo do intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas, totalizando 35 (trinta e cinco) horas, usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso (Brasil, 1943, grifo nosso).

⁷⁴ Art. 235-D. [...] § 1º É permitido o fracionamento do repouso semanal em 2 (dois) períodos, sendo um destes de, no mínimo, 30 (trinta) horas ininterruptas, a serem cumpridos na mesma semana e em continuidade a um período de repouso diário, que deverão ser usufruídos no retorno da viagem. § 2º A cumulatividade de descansos semanais em viagens de longa distância de que trata o caput fica limitada ao número de 3 (três) descansos consecutivos. [...] § 5º Nos casos em que o empregador adotar 2 (dois) motoristas trabalhando no mesmo veículo, o tempo de repouso poderá ser feito com o veículo em movimento, assegurado o repouso mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado, a cada 72 (setenta e duas) horas (Brasil, 1943).

Lei nº 12.619/2012 deveria ser aplicado o art. 235-C, § 3º, da CLT e após a entrada em vigor da Lei nº 13.103/2015 seria devida a aplicação dos arts. 235-C, § 2º, e 235-D da CLT.

Também há que se falar do tempo de espera, outro instituto específico da profissão, que é o período em que o motorista fica aguardando a carga ou descarga do veículo ou a fiscalização aduaneira. No que diz respeito aos motoristas empregados, a Lei nº 12.619/2012 já previa o tempo de espera, sendo que a Lei nº 13.103/2015 excluiu esse período do cômputo da jornada de trabalho e das horas extras⁷⁵ (Brasil, 1943), resultando em grave precarização para os motoristas empregados. A ADI nº 5.322 declarou a inconstitucionalidade da redação dos §§ 1º, 8º, 9º e 12 do art. 235-C da CLT⁷⁶, respectivamente, parcial e por arrastamento, total, e parcial, de maneira que o tempo de espera passa a compor a jornada de trabalho do motorista profissional empregado (Brasil, 2023c).

Sobre os motoristas autônomos, a Lei nº 13.103/2015 acrescentou os §§ 5º e 9º ao art. 11 da Lei nº 11.442/2007, estabelecendo o prazo máximo de cinco horas para a carga e descarga do veículo de transporte rodoviário de cargas a partir da chegada ao endereço de destino, de forma que extrapolado esse período passou a ser devido ao TAC R\$ 1,38 por tonelada/hora ou fração, considerando a capacidade de transporte do veículo⁷⁷. Caso o embarcador e o destinatário da carga não informem ao motorista autônomo documento hábil que comprove o horário de chegada aos

⁷⁵ Art. 235-C. [...] § 1º Será considerado como trabalho efetivo o tempo em que o motorista empregado estiver à disposição do empregador, **excluídos** os intervalos para refeição, repouso e descanso e o **tempo de espera** (Brasil, 1943, grifo nosso).

⁷⁶ Art. 235-C. [...] § 1º Será considerado como trabalho efetivo o tempo em que o motorista empregado estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso e descanso e o **tempo de espera**. [...] § 8º São considerados tempo de espera as horas em que o motorista profissional empregado ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, **não sendo computados como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias**. § 9º As horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas na proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal. [...] § 12. Durante o tempo de espera, o motorista poderá realizar movimentações necessárias do veículo, **as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas aludido no § 3º** (Brasil, 1943, grifo nosso).

⁷⁷ Art. 11 [...] § 5º O **prazo máximo para carga e descarga** do Veículo de Transporte Rodoviário de Cargas será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada do veículo ao endereço de destino, após o qual será devido ao Transportador Autônomo de Carga - TAC ou à ETC a importância equivalente a R\$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos) por tonelada/hora ou fração (Brasil, 2007, grifo nosso).

estabelecimentos terão que pagar multa a ser aplicada pela ANTT de até 5% correspondente ao valor da carga⁷⁸ (Brasil, 2007).

Tal previsão legal sobre o pagamento de hora parada na carga e descarga aos motoristas autônomos é reiteradamente descumprida pelas empresas transportadoras. Em 2015, 82,7% dos 729 motoristas autônomos entrevistados pela CNT afirmaram nunca terem recebido as horas paradas na carga e descarga e apenas 6,2% responderam que sempre receberam a importância devida (CNT, 2016). Em 2018, dos 714 motoristas autônomos entrevistados pela CNT, a maioria (73,6%) alegou nunca ter recebido as horas paradas na carga e descarga e 9,8% sempre receberam a importância devida (CNT, 2019). Observa-se que em 2018 o número de motoristas que nunca receberam a verba ainda continuou representando a maioria dos caminhoneiros autônomos. Gláucio Araújo de Oliveira (2020) explica que apesar dos motoristas autônomos estarem reféns aos contratos de transporte celebrados com os embarcadores, quando a conduta dos tomadores de serviço afronta o ordenamento jurídico e configura fraude da legislação não está descartada a possibilidade de atuação ministerial, com a responsabilização de todos os agentes que causaram a lesão trabalhista.

Inclusive, a terceira edição da Operação Jornada Legal, parceria entre o MPT, a PRF e o MTE que implementa e viabiliza a fiscalização e garante a efetividade da legislação aplicada aos motoristas empregados e autônomos em todo o país, constatou em 2023 que para 37,74% dos motoristas o tempo médio de espera é de seis horas aguardando entre uma carga e outra (Operação..., 2023). A Operação também constatou que os motoristas autônomos, por controlarem a própria jornada, trabalham muitas vezes além do que é seguro, havendo casos em que o caminhoneiro dirige a carreta por até quarenta horas sem parar. Geralmente os autônomos prestam serviço para transportadoras, de modo que o retorno financeiro está condicionado ao número de viagens (PRT Belo Horizonte, 2023). Consoante explicam José Paulo Zeetano e Maria Cristina Cacciamali (2005), a realização de extensas jornadas de trabalho é a realidade da profissão do motorista no transporte de cargas, especialmente do autônomo, cuja intensidade no trabalho é maior do que a

⁷⁸ Art. 11. [...] § 9º O embarcador e o destinatário da carga são obrigados a informar ao transportador em campo específico do DT-e o horário de chegada do caminhão nas dependências dos respectivos estabelecimentos, sob pena de serem punidos com **multa** a ser aplicada pela ANTT, que não excederá a **5% (cinco por cento) do valor da carga** (Brasil, 2007, grifo nosso).

experimentada pelos motoristas empregados, além de as condições de trabalho serem mais precárias. Conforme a pesquisa da CNTA (2022), apenas 8,8% dos 1.000 caminhoneiros entrevistados afirmou realizar até oito horas de trabalho diárias. A maioria perfaz de nove a doze horas (54,6%), de treze a dezesseis horas (25,3%) e mais de dezesseis horas (11,3%) diárias de trabalho.

Para mais, no caso dos motoristas que têm nas plataformas sua fonte de renda principal, a duração da jornada de trabalho e a renda são fatores diretamente impactados pela sujeição do trabalhador às formas de distribuição e precificação que as empresas estabelecem, reforçando sua condição de trabalhador sob demanda. Conforme a amostra da Clínica Direito do Trabalho (Machado; Zanoni, 2022), os trabalhadores no setor de entregas perfazem em média 49,72 horas de trabalho semanal, ultrapassando visivelmente a limitação constitucional.

Nos termos de uso da TruckPad e da Fretebras não há qualquer disposição quanto à jornada de trabalho, cabendo ao motorista e à transportadora a observância das normas aplicáveis. As plataformas de frete se diferenciam, por exemplo, da Uber, que atua no setor de transportes de passageiros no Brasil e possui uma ferramenta de limite de tempo que notifica o motorista quando ele se aproxima do limite de doze horas online conduzindo o veículo em um único dia. Atingido esse limite o motorista é desconectado e não pode utilizar o aplicativo por seis horas seguidas nem recebe solicitações de viagem durante esse período (Uber, 2020). O que se pretende ao trazer o exemplo da Uber não é afirmar que o uso da ferramenta tornou as condições de trabalho mais dignas na plataforma, até porque doze horas diárias de trabalho ultrapassa o limite de jornada constitucional. O que se tem por objetivo é demonstrar que as plataformas digitais possuem meios de limitar o período que o motorista se mantém on-line, não havendo entrave para que as do setor de transporte, sobretudo do modelo frete, adotem ações para fiscalizar e limitar a jornada de trabalho dos motoristas.

Inclusive, nas plataformas de frete ora estudadas cada etapa do transporte da carga é fiscalizada. No caso da TruckPad, é disponibilizada às empresas a funcionalidade “Torre de Controle”, que monitora em tempo real a realização das cargas, a gestão dos prazos, a identificação de eventuais desvios de rota e a resolução de problemas imprevistos (TruckPad, 2023). A Fretebras disponibiliza aos motoristas e transportadoras a funcionalidade “Gestão de Viagens” para acompanhamento do rastreo da carga, sendo que algumas etapas da entrega

precisam ser atualizadas manualmente pelo motorista (indo para a coleta, saindo da coleta e entrega finalizada) e outras são feitas automaticamente na plataforma pelo rastreamento via GPS (chegando na coleta e chegando ao destino) (Fretebras, 2022a). Portanto, as plataformas detêm meios eletrônicos hábeis para controle da jornada de trabalho do caminhoneiro e os disponibilizam às transportadoras, de modo que não deve ser imputado apenas ao motorista a responsabilidade pelo registro e controle dos tempos de trabalho.

Portanto, constata-se pela análise da legislação aplicada ao motorista profissional no que diz respeito à jornada de trabalho, sobretudo as Leis nº 11.442/2007, 13.103/2015 e o CTB, que os caminhoneiros são destinatários de direitos específicos inerentes à profissão no setor de transporte rodoviário de cargas. Os principais impactos constatados na interpretação e aplicação dessas normas com o advento das plataformas digitais de frete diz respeito ao fato de os motoristas serem considerados autônomos por essas empresas, inclusive sendo necessária inscrição no RNTRC como TAC para a prestação dos serviços.

Dessa forma, a situação dos caminhoneiros autônomos continua complexa com o uso das plataformas, pois o contrato de transporte é considerado de natureza civil, incumbindo aos próprios motoristas controlar e fiscalizar a jornada de trabalho, sendo penalizados em caso de descumprimento (multa e apreensão do veículo) e não recebendo adequadamente o pagamento quando descumprido o prazo máximo para a carga e descarga do veículo de transporte rodoviário de cargas. De fato, imputar ao próprio trabalhador o controle da jornada de trabalho é expor sua vida a risco, mas as plataformas, os embarcadores e os destinatários da carga têm se eximido da responsabilidade pelo cumprimento das obrigações trabalhistas.

A partir da verificação do funcionamento das plataformas de frete e das condições a que os motoristas cadastrados estão submetidos, tem-se que estes são considerados como trabalhadores autônomos, inclusive sendo aplicadas as normas que dizem respeito ao caminhoneiro autônomo no transporte rodoviário de cargas. A vinculação entre o trabalhador e as plataformas se dá pelos termos de uso, na forma de contrato de adesão, atribuindo toda a responsabilidade para o caminhoneiro e a empresa anunciante, de modo que a plataforma de frete se apresenta enquanto mera intermediária do serviço.

3 IMPACTOS DAS PLATAFORMAS DIGITAIS NAS DISPUTAS JURÍDICAS

As disputas jurídicas em torno da relação de trabalho no transporte de cargas têm permeado a Justiça do Trabalho e a Justiça Comum quanto à competência material e, conseqüentemente, aos institutos jurídicos aplicáveis. No que diz respeito ao trabalho por plataformas digitais, ainda que mais recente se comparado ao transporte rodoviário de cargas, a judicialização dos conflitos perpassa pela mesma inconsistência que vem sendo observada desde a EC nº 45/2004.

Primeiramente, este capítulo aborda as disputas de competência entre a Justiça do Trabalho e a Justiça Comum, demonstrando que são proferidas decisões conflitantes no que diz respeito à competência para processar e julgar as demandas que envolvam trabalhadores em plataformas digitais, inclusive as que versam sobre o reconhecimento do vínculo de emprego.

Ademais, é analisado como se dá o enquadramento jurídico dos motoristas profissionais perante as plataformas, uma vez que não é reconhecida a subordinação jurídica clássica nessa relação, sendo que as novas formas de trabalho, como a plataformização, são caracterizadas pela autonomia do trabalhador frente à empresa, de modo que se vislumbram entraves quanto à aplicação das disposições atinentes à proteção jurídica da relação de emprego clássica a esses trabalhadores.

A terceirização irrestrita da mão de obra e a responsabilidade das empresas-plataforma também são descritas a partir das reformas neoliberais promovidas pelo Estado, sendo que até mesmo no transporte rodoviário de cargas a terceirização da mão de obra nas atividades-meio e fim é considerada lícita e as plataformas digitais têm se utilizado dessa possibilidade para se esquivarem das responsabilidades advindas da relação de trabalho.

Nesse sentido, as recentes tendências legislativas e jurisprudenciais nas relações individuais e coletivas de trabalho revelam que a competência da Justiça do Trabalho vem sendo esvaziada, o que coloca em xeque o papel do Direito do Trabalho enquanto garantia estatal de proteção jurídica à prestação de mão de obra. Diante das novas formas de trabalho, é mantida interpretação legislativa que atualmente não as comporta e sequer abarcava o caminhoneiro autônomo quando a profissão passou a ser regulada pelo Estado.

3.1 DISPUTAS DE COMPETÊNCIA ENTRE JUSTIÇA DO TRABALHO E JUSTIÇA COMUM E DECISÕES CONFLITANTES

Os trabalhadores plataformizados se encontram em um limbo jurídico, desprovidos de garantias laborais mínimas, de modo que os tribunais são convocados a legislar sobre a situação para inseri-los de alguma maneira na proteção conferida pelo Direito do Trabalho. No tocante à competência para processar e julgar as demandas que versam sobre a temática, é analisado o posicionamento mais recente no âmbito do TST, do STF e do STJ sobre a matéria, tribunais estes que são as cúpulas do Poder Judiciário brasileiro em matéria trabalhista, constitucional e civil, respectivamente.

Em 1º de maio de 1941 foi instalada oficialmente a Justiça do Trabalho no Brasil, organizada em três graus de jurisdição, sendo o TST criado em 1946 em Brasília (DF) enquanto terceira e última instância. A partir da Constituição promulgada no mesmo ano a Justiça do Trabalho passou expressamente a integrar o Poder Judiciário enquanto Justiça Especializada, com competência para conciliar e julgar os dissídios individuais e coletivos provenientes das relações de emprego e das relações de trabalho regidas por lei especial. A Constituição de 1988 manteve a estrutura original da Justiça do Trabalho em três níveis de jurisdição e a competência material foi ampliada pela EC nº 45/2004 para abranger também os conflitos decorrentes das relações de trabalho em sentido amplo. Como as decisões proferidas pelo TST são irrecuráveis, exceto por violação à Constituição Federal, no ordenamento jurídico-laboral infraconstitucional o Tribunal passa a ser reconhecido como seu intérprete máximo, de maneira a evitar que o STF e o TST exerçam as mesmas funções na conformação exegética da ordem legal trabalhista (Nascimento; Ferrari; Martins Filho, 2011).

O TST, conforme seu Regimento Interno, é composto por vinte e sete Ministros e dividido em órgãos que desenvolvem as atribuições jurisdicionais: Tribunal Pleno, Órgão Especial, SDC, SDI (dividida em duas subseções) e oito Turmas⁷⁹. A

⁷⁹ Art. 65. São órgãos do Tribunal Superior do Trabalho: I - Tribunal Pleno; II - Órgão Especial; III - Seção Especializada em Dissídios Coletivos; IV - Seção Especializada em Dissídios Individuais, dividida em duas subseções; V - Turmas (Brasil, 2017).

Corte é competente para processar, conciliar e julgar, dentre outros casos, as controvérsias que decorrem da relação de trabalho⁸⁰ (Brasil, 2017).

As Turmas possuem competência para julgar Recurso de Revista interposto contra decisão do TRT proferida em dissídios individuais, tendo o recurso como objetivos principais a uniformização da jurisprudência pátria trabalhista e o restabelecimento da norma nacional que foi violada. A análise do recurso fica adstrita à revisão das questões jurídicas que foram apreciadas pela segunda instância, sem a possibilidade de revolver o conteúdo fático-probatório do caso recorrido. Dito isso, as razões devem se limitar às hipóteses previstas no texto celetista⁸¹ (Brasil, 1943). Cabe Agravo de Instrumento contra a decisão que denega seguimento ao Recurso de Revista, sendo o mérito deste deliberado se provido o agravo⁸² (Brasil, 1943).

O entendimento acerca da existência do vínculo de emprego no trabalho por plataformas digitais atualmente não se encontra pacificado nas Turmas do TST: as decisões proferidas pelas 1^a, 4^a, 5^a e 8^a Turmas rejeitaram o reconhecimento do vínculo entre trabalhadores e plataformas digitais, enquanto as 2^a, 3^a e 6^a Turmas decidiram pela existência do vínculo. A 7^a Turma ainda não enfrentou o mérito expressamente acerca da matéria⁸³.

⁸⁰ Art. 74. Compete ao Tribunal Superior do Trabalho processar, conciliar e julgar, na forma da lei, em grau originário ou recursal ordinário ou extraordinário, as demandas individuais e os dissídios coletivos que excedam a jurisdição dos Tribunais Regionais, os conflitos de direito sindical, assim como **outras controvérsias decorrentes de relação de trabalho**, e os litígios relativos ao cumprimento de suas próprias decisões, de laudos arbitrais e de convenções e acordos coletivos (Brasil, 2017, grifo nosso).

⁸¹ Art. 896 - Cabe Recurso de Revista para Turma do Tribunal Superior do Trabalho das decisões proferidas em grau de recurso ordinário, em dissídio individual, pelos Tribunais Regionais do Trabalho, quando: a) derem ao mesmo dispositivo de lei federal interpretação diversa da que lhe houver dado outro Tribunal Regional do Trabalho, no seu Pleno ou Turma, ou a Seção de Dissídios Individuais do Tribunal Superior do Trabalho, ou contrariarem súmula de jurisprudência uniforme dessa Corte ou súmula vinculante do Supremo Tribunal Federal; b) derem ao mesmo dispositivo de lei estadual, Convenção Coletiva de Trabalho, Acordo Coletivo, sentença normativa ou regulamento empresarial de observância obrigatória em área territorial que exceda a jurisdição do Tribunal Regional prolator da decisão recorrida, interpretação divergente, na forma da alínea a; c) proferidas com violação literal de disposição de lei federal ou afronta direta e literal à Constituição Federal (Brasil, 1943).

⁸² Art. 897 - Cabe agravo, no prazo de 8 (oito) dias: [...] b) de instrumento, dos despachos que denegarem a interposição de recursos. [...] § 7º Provido o agravo, a Turma deliberará sobre o julgamento do recurso principal, observando-se, se for o caso, daí em diante, o procedimento relativo a esse recurso (Brasil, 1943).

⁸³ Nota da autora: Até a defesa deste trabalho verificou-se que a judicialização acerca da existência de relação de emprego entre as plataformas de frete e os motoristas não havia chegado ao TST, de modo que optou-se por analisar o posicionamento do Tribunal nos casos que envolvem outros segmentos de plataformas digitais, especificamente transporte de passageiros e delivery.

Contra decisões divergentes das Turmas é possível opor Embargos perante a SDI-1 para que a jurisprudência seja uniformizada. Foram submetidos à SDI-1 dois embargos contra decisões divergentes sobre o reconhecimento de vínculo empregatício no trabalho por plataformas digitais. No julgamento do RR 100353-02.2017.5.01.0066 a 3ª Turma do TST reconheceu o vínculo de emprego (Brasil, 2022c). Já a 5ª Turma entendeu, ao julgar o RR 1000123-89.2017.5.02.0038, pela não existência da relação empregatícia (Brasil, 2020b). Os dois casos foram retirados de pauta em agosto de 2023 para inclusão em sessão da SDI-1 com composição plena.

Ademais, diante da multiplicidade de Recursos de Revista fundados na mesma questão de direito, um dos Ministros que compõe a Seção Especializada pode afetar a questão, por decisão da maioria simples de seus membros, para julgamento na SDI ou no Tribunal Pleno, sob o rito dos recursos repetitivos⁸⁴ (Brasil, 1943). Para o Ministro Alexandre Agra Belmonte, a fixação de tese vinculante sobre o trabalho por plataformas não resolveria a controvérsia principal que permeia a Justiça do Trabalho sobre os direitos aplicáveis, pois isso caberia ao legislador, apenas seria decidido se a relação é de emprego, autônoma ou colaborativa. Já para a Ministra Maria Cristina Peduzzi, a fixação de tese pelo Tribunal Pleno resolveria teoricamente a questão, pois vincularia toda a Justiça do Trabalho (Higídio, 2022).

O Tribunal Pleno e a SDI ainda não se pronunciaram sobre a existência ou não do vínculo de emprego entre as plataformas digitais e os trabalhadores, pois não foram remetidos processos à SDI ou ao Tribunal Pleno para serem julgados como recursos repetitivos, não sendo possível determinar atualmente a orientação jurisprudencial do TST sobre o vínculo de emprego no trabalho por plataformas digitais.

No que diz respeito ao STF, Aliomar Baleeiro (1968) explica que a função máxima da Corte é defender a Constituição e assegurar as liberdades públicas nela contidas, sendo o mais alto tribunal brasileiro. Esse papel pode ser observado a partir da transição de regime político e da elaboração de uma nova Constituição. O Brasil

⁸⁴ Art. 896-C. Quando houver multiplicidade de recursos de revista fundados em **idêntica questão de direito**, a questão poderá ser afetada à Seção Especializada em Dissídios Individuais ou ao Tribunal Pleno, por decisão da maioria simples de seus membros, mediante requerimento de um dos Ministros que compõem a Seção Especializada, considerando a relevância da matéria ou a existência de entendimentos divergentes entre os Ministros dessa Seção ou das Turmas do Tribunal (Brasil, 1943, grifo nosso).

herdou um direito escrito e codificado do ordenamento jurídico português, diferentemente de outros países em que predomina o *common law*. Nesse sentido, incumbe ao STF manter a uniformidade na interpretação e na aplicação das normas vigentes no país.

Para Flávia Danielle Santiago Lima e José Mário Wandeley Gomes Neto (2018) compete ao Tribunal o julgamento das grandes causas nacionais, sendo que seu desenho institucional concentra as decisões sobre os conflitos de relevância política e jurídica. Para mais, o exercício da jurisdição constitucional impõe o respeito às decisões majoritárias e à separação dos poderes, de modo que os autores demonstram que o STF tende a evitar conflitos com outros ramos jurídicos para manter o equilíbrio democrático e econômico.

Em 29 de junho de 2023 a Uber do Brasil interpôs o RE nº 1.446.336 perante o STF contra o acórdão proferido pela 8ª Turma do TST no processo 0100853-94.2019.5.01.0067, de relatoria do Ministro Alexandre de Souza Agra Belmonte, que manteve a decisão do TRT da 1ª Região que reconheceu a existência de relação de emprego no caso de trabalhadora motorista que prestou serviços à Uber entre 2018 e 2019. O RE foi admitido pela Vice-Presidência do TST por possível violação ao art. 170, inciso IV, da Constituição Federal⁸⁵ (Brasil, 1988). No STF, o RE nº 1.446.336 foi distribuído para o Ministro Edson Fachin, relator do caso. Em 2 de março de 2024, diante da relevância da questão constitucional acerca do reconhecimento de vínculo empregatício entre motorista de aplicativo que presta serviços de transporte e a empresa-plataforma, sob o ponto de vista social, jurídico e econômico, foi reconhecida a existência de repercussão geral através do Tema 1291. Até a publicação do acórdão que reconheceu a repercussão geral já haviam sido admitidos como *amici curiae* sete entidades: CUT, SINPETAXI, SINDMAAP-DF, ANAMATRA e ANPT (pelo não provimento do recurso) e Movimento Inovação Digital e Amobitec (pelo provimento do recurso) (Brasil, 2024f).

Desde o reconhecimento da repercussão geral a Uber pediu reiteradamente ao STF a suspensão dos processos trabalhistas que versem sobre o vínculo empregatício. A 3ª Turma do TST já decidiu, por unanimidade, sobrestar o julgamento

⁸⁵ Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios: [...] IV - **livre concorrência**; (Brasil, 1988, grifo nosso).

de todos os casos que versem sobre a temática até que sobrevenha decisão do STF, enquanto a 2ª Turma do TST negou a suspensão dos casos (Castro, 2024). O STF, ainda que tenha reconhecido a repercussão geral do RE nº 1.446.336, não determinou expressamente a suspensão prevista no art. 1.035, § 5º, do CPC⁸⁶, sendo que o Tema 1291 não consta no Banco de Dados do STF sobre os Temas de Repercussão Geral com suspensão nacional (Brasil, 2024g).

A partir do julgamento do RE nº 1.446.336 pelo STF será produzida tese que vinculará todo o Poder Judiciário e que deverá ser seguida por todos os magistrados brasileiros. Como o Tema 1291 diz respeito às plataformas de transporte, as empresas TruckPad e Fretebras podem ser afetadas pela eventual decisão da Corte.

Este caso representa como as empresas-plataforma vem recorrendo ao STF para afastar os entendimentos da Justiça do Trabalho, a qual é competente para processar e julgar demandas que envolvem relações de trabalho.

Nesse sentido, para Priscila Freire da Silva Cezario (2021), o atual momento das relações trabalhistas no Brasil é marcado pela fuga do Direito do Trabalho, em que o trabalhador passa a ser compreendido como um agente ativo no meio empresarial, o que reduz a competência da Justiça do Trabalho. Paralelamente, o STF tem compreendido que não há distinção entre relações de emprego e de trabalho, seja pela fluidez da subordinação ou pela inexistência da mesma.

Sobre isso, cumpre ressaltar que a partir da decisão da ADC nº 48 em 2020 que declarou constitucional a Lei nº 11.442/2007, o STF excluiu a competência da Justiça do Trabalho para processar e julgar as relações de trabalho no transporte rodoviário de cargas, determinando que caberia à Justiça Comum apreciar esses conflitos. Inclusive, Silvia Isabelle Ribeiro Teixeira do Vale (2020) descreve que o atual momento hermenêutico do STF no que diz respeito às últimas decisões trabalhistas proferidas pela Corte, como a autorização da terceirização irrestrita das atividades empresariais e a constitucionalidade da Lei nº 11.447, configura uma “Era *Lochner*”, assim chamado o período que ocorreu nos Estados Unidos entre 1905 e 1937 quando nas decisões da Suprema Corte estadunidense vigorava o constitucionalismo econômico liberal em detrimento das relações de trabalho.

⁸⁶ Art. 1.035. [...] § 5º Reconhecida a repercussão geral, o relator no Supremo Tribunal Federal **determinará a suspensão** do processamento de todos os processos pendentes, individuais ou coletivos, que versem sobre a questão e tramitem no território nacional (Brasil, 2015, grifo nosso).

O posicionamento do STF tem sido no sentido de afastar a competência da Justiça do Trabalho nas demandas movidas pelos trabalhadores em desfavor das plataformas digitais.

Em maio de 2023 o Ministro Alexandre de Moraes, em decisão monocrática na Rcl nº 59.795, cassou a decisão proferida pelo TRT da 3ª Região que reconheceu o vínculo entre o trabalhador motorista e a Cabify, determinando a remessa do caso à Justiça Comum. De acordo com a decisão, a relação entre o motorista e a plataforma mais se aproximaria da previsão contida da Lei nº 11.442/2007, se tratando de transportador autônomo em relação de natureza comercial, de maneira que as controvérsias suscitadas pelo motorista não deveriam ser analisadas pela Justiça do Trabalho. O trabalhador interpôs Agravo Regimental contra a decisão monocrática, que desde fevereiro de 2024 segue pendente de manifestação pelo Ministro Relator (Brasil, 2023b).

Em dezembro do mesmo ano a 1ª Turma do STF, por decisão unânime proferida na Rcl nº 60.347, já havia determinado a expedição de ofício ao CNJ com o levantamento das reiteradas decisões que têm descumprido os precedentes da Corte, por entender que as decisões do TRT da 3ª Região e do TST que reconheceram o vínculo entre o trabalhador motorista e a Cabify violaram os entendimentos vinculantes do STF (Brasil, 2024e). Ainda no mesmo mês a 1ª Turma decidiu afetar o julgamento da Rcl nº 64.018 ao Tribunal Pleno, em que a Rappi contesta a decisão que reconheceu o vínculo de emprego entre a plataforma e um motofretista, sendo que desde março de 2024 o caso está sob análise do Relator, Ministro Alexandre de Moraes (Brasil, 2023d).

Em todos os casos citados que reconheceram a incompetência da Justiça do Trabalho para processar e julgar os casos que tratem sobre o vínculo de emprego entre plataforma digital e trabalhador foram apontados pelo STF como precedentes: a ADC nº 48, a ADPF nº 324 e o RE 958.252 (Tema 725), que admitiram a possibilidade de terceirização das atividades-meio e fim e reconheceram outras formas de contratação que não ensejam vínculo de emprego, a ADI 5.835 e o RE nº 688.223 (Tema 590), que trataram, respectivamente, sobre o local de cobrança de ISS sobre os contratos de prestação de serviços e a incidência do ISS no caso de licenciamento ou cessão de direito de uso de programas de computador.

No âmbito do STJ, por sua vez, o posicionamento da Corte sobre a temática se deu através de decisão proferida em sede de conflito de competência. A

Constituição Federal de 1988 atribuiu ao STJ a competência para decidir o conflito de competência entre tribunais, entre tribunal e juízes a ele não vinculados e entre juízes vinculados a tribunais diversos⁸⁷ (Brasil, 1988). O texto celetista determina que o próprio magistrado pode suscitar o conflito de competência⁸⁸ e uma das hipóteses que pode suscitar o instituto é o conflito entre a Justiça do Trabalho e os órgãos da Justiça Comum⁸⁹ (Brasil, 1943).

Em 2019 a Segunda Seção do STJ decidiu no CC nº 164.544 que a Justiça Comum é competente para processar e julgar ação de trabalhador contra a plataforma. No caso em questão o motorista teve sua conta no aplicativo suspensa e ajuizou ação contra a Uber no JEC de Poços de Caldas (MG) solicitando a reativação de sua conta no aplicativo, além de ressarcimento por danos materiais e morais. O juízo estadual entendeu se tratar de relação trabalhista, se declarando incompetente para julgar o caso com remessa dos autos para a 1ª Vara do Trabalho de Poços de Caldas (MG). Este juízo, por sua vez, se declarou igualmente incompetente, suscitando o conflito de competência perante o STJ. A Corte, por unanimidade, declarou competente o JEC, destacando que não estariam presentes os pressupostos do vínculo de emprego porque os motoristas atuariam como empreendedores individuais ao celebrarem contrato eminentemente civil de intermediação digital com a plataforma (Brasil, 2019a).

Ao discorrer sobre a intensificação no processo de judicialização das relações de trabalho no Brasil, Adalberto Moreira Cardoso (2003) trata sobre o problema da validade da norma jurídica em modelos legislados a partir do acesso à Justiça como solução para o conflito de direito. No modelo legislado brasileiro a norma é produzida, em sua maioria, no Executivo Federal, de modo que a verificação de sua validade e legitimidade utiliza os mesmos mecanismos do direito positivo em geral. Nos modelos legislados, a legitimidade da norma trabalhista é aspecto estruturante das ações

⁸⁷ Art. 105. Compete ao Superior Tribunal de Justiça: I - processar e julgar, originariamente: [...] d) os **conflitos de competência** entre quaisquer tribunais, ressalvado o disposto no art. 102, I, "o", bem como entre tribunal e juízes a ele não vinculados e entre juízes vinculados a tribunais diversos; (Brasil, 1988, grifo nosso).

⁸⁸ Art. 805 - Os conflitos de jurisdição podem ser suscitados: a) pelos **Juízes e Tribunais do Trabalho**; b) pelo procurador-geral e pelos procuradores regionais da Justiça do Trabalho; c) pela parte interessada, ou o seu representante (Brasil, 1943).

⁸⁹ Art. 803 - Os conflitos de jurisdição podem ocorrer entre: a) Juntas de Conciliação e Julgamento e Juízes de Direito investidos na administração da Justiça do Trabalho; b) Tribunais Regionais do Trabalho; c) **Juízos e Tribunais do Trabalho e órgãos da Justiça Ordinária**; d) Câmaras do Tribunal Superior do Trabalho (Brasil, 1943).

recíprocas de capital e trabalho, de modo que problema da legitimidade pode ser empiricamente operacionalizado por meio dos mecanismos de produção e operação do direito.

Assim sendo, se o modelo de relações de trabalho é legislado, a luta de classes deveria ocorrer preferencialmente no Executivo através da produção legislativa. Todavia, o direito resultante da aplicação da lei é interpretado pelos tribunais e pela jurisprudência. Logo, tanto o Parlamento quanto os tribunais são palco das disputas entre representantes do capital e do trabalho pela interpretação da norma legal. A realidade brasileira recente indica que os agentes do capital estão colocando à prova o ordenamento jurídico característico do modelo legislado das relações de trabalho, sendo um indicador nesse sentido a queda constante na taxa de formalidade na economia brasileira desde 1988. Desse modo, a ilegalidade se traduz como a versão mais crua da luta de classes, em que os empresários se recusam a acatar as normas estabelecidas pela Constituição Federal. Isto ocorre em momento deveras desfavorável aos trabalhadores devido às altas taxas de desemprego e à informalização crescente do mercado de trabalho (Cardoso, 2003).

Uma das principais justificativas que levaram a cabo as atualizações de dispositivos legais e modificações flexibilizadoras e precarizantes tanto na lei quanto na jurisprudência é do fato de a CLT ser considerada rígida, retrógrada e ultrapassada pelos donos das empresas. Ocorre que, por estar baseado na relação de poder assimétrica entre empregadores e empregados, o Sistema Brasileiro de Relações de Trabalho incorporado na CLT em 1943 pressupõe que o trabalhador é hipossuficiente e, portanto, deve ser tutelado e controlado pelo Estado (Oliveira; Augusto Júnior; Costa 2019).

Mike Isaac (2020), ao analisar a história da *Uber Technologies* e do fundador da empresa, Travis Kalanick, entende que uma das mudanças experimentadas no Vale do Silício que acompanharam a trajetória de plataformas como a Uber foi o choque entre a rapidez das transformações tecnológicas e os sistemas trabalhistas arraigados. Acerca disso, Breno Lucas de Carvalho Ribeiro (2021) avalia que os vazios jurídicos e a ausência de proteção estatal são fatores aproveitados pelas plataformas em países como o Brasil e a Colômbia, diante da falta de legislação que proteja minimamente os trabalhadores plataformizados e de mecanismos que ponderem as necessidades do mercado, sendo que no ordenamento jurídico brasileiro a formalização das relações trabalhistas perpassa pelo exercício de direitos.

No trabalho por plataformas predomina a transição entre o vínculo de emprego e a autonomia, sendo certo que a legislação trabalhista clássica não abrange esses trabalhadores de forma adequada. Para Gabriela Rangel da Silva e Camila Savaris Cornelius (2022), excluir quem trabalha por plataformas da proteção estatal diante da flexibilização e das despadronizações de jornada promovidas por essas novas formas de organização do trabalho é esvaziar o Direito do Trabalho, que desde sua gênese tem se adaptado, por outros meios além da legislação, à garantia de proteção mínima aos trabalhadores, como o arcabouço principiológico.

Renan Bernardi Kalil (2020) defende a mudança no funcionamento do Direito do Trabalho para salvaguardar o trabalhador, inclusive para que seja ampliada a interpretação do princípio da proteção. Para tanto é necessário que este ramo jurídico se posicione diante das inovações tecnológicas, inclusive redefinindo categorias e analisando os conceitos secundários que já existem na legislação trabalhista, como vem se posicionamento parte da doutrina e da jurisprudência.

Maria Cecília Alves Pinto (2020) explica que a tarefa de reconhecer uma autêntica relação de emprego se torna mais árdua diante do uso crescente das tecnologias no desenvolvimento das atividades, de modo que a concepção tradicional de análise dos pressupostos essenciais da relação empregatícia deve passar por uma releitura, principalmente a partir do viés da proteção, para compreender as atuais relações de trabalho. Nesse sentido, é insuficiente o modelo de proteção jurídica voltado ao empregado, pois o emprego formal já não é acessível a todos.

A classe trabalhadora vivencia uma redução do trabalho estável, haja vista que apesar de o trabalho vivo não poder ser completamente eliminado, os capitais podem proceder a sua redução ou ampliação em várias áreas a depender dos interesses do mercado, e a consequência é a apropriação da dimensão cognitiva do trabalho. Por outro lado, há uma crescente tendência de precarização do trabalho em escala global, manifestado pela ampliação do desemprego estrutural devido à diminuição dos postos de trabalho (Antunes, 2016).

As decisões judiciais que negam o vínculo de emprego aos trabalhadores plataformizados têm se utilizado do discurso veiculado pelas próprias plataformas para concluir que os trabalhadores são meros prestadores de serviços. Ocorre que a análise de existência ou não de vínculo de emprego não deve se limitar ao aspecto formal, por meio dos documentos da plataforma, devendo também ser analisado o aspecto subjetivo através da realidade fática do trabalho desempenhado.

A pesquisa realizada pela Clínica Direito do Trabalho identificou que em julho de 2021 haviam sido ajuizadas 6.586 ações judiciais contra plataformas digitais *location-based*, em trâmite ou que já haviam tramitado na Justiça do Trabalho. Como amostra foram analisadas 485 decisões proferidas pelos TRTs e pelo TST, das quais 409 versavam exclusivamente sobre o vínculo empregatício nas plataformas digitais, sendo que 78,14% não reconheceram o vínculo de emprego e apenas 5,98% identificaram a existência de relação empregatícia. Dessa forma, o resultado da pesquisa demonstra que predominam na Justiça do Trabalho as decisões que rejeitam a relação de emprego no trabalho por plataformas. Das dez principais decisões proferidas pelos TRTs, pelo TST e pelo STF que afastaram o vínculo de emprego, a pesquisa indica que a Justiça do Trabalho vem estabelecendo analogias entre o trabalho plataformizado e outras relações de trabalho que o ordenamento jurídico brasileiro reconhece como parceria comercial, como ocorre com os motoristas no transporte rodoviário de cargas sob a égide da Lei nº 11.442/2007. Desse modo, a jurisprudência brasileira não coaduna com o entendimento das cortes internacionais. A França, o Reino Unido, a Alemanha e a Espanha já reconheceram a configuração do vínculo de emprego no trabalho por plataformas (Machado, 2022).

Como resultado das discussões do Grupo de Trabalho Tripartite instituído em 2023 a fim de elaborar propostas de regulamentação do trabalho em plataformas digitais a partir do diálogo entre Governo, representantes das empresas-plataforma e representantes dos trabalhadores, foi proposto pelo Poder Executivo o PLC nº 12/2024, cujo conteúdo se limita a um segmento específico, que é o transporte remunerado privado individual de passageiros em veículos automotores de quatro rodas, não tendo havido acordo com o setor de entrega de mercadorias, que não foi contemplado pela proposta (DIEESE, 2024). Ainda que não abranja os trabalhadores das plataformas de frete, o PLC representa a tendência legislativa no que diz respeito à regulamentação da situação jurídica desencadeada pelo uso de plataformas digitais para a prestação dos serviços. A proposta do Governo Federal reconhece que entre as empresas e os motoristas há relação de trabalho⁹⁰, mas afasta a configuração de

⁹⁰ Art. 1º Esta Lei Complementar dispõe sobre a **relação de trabalho** intermediado por empresas operadoras de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículos automotores de quatro rodas e estabelece mecanismos de inclusão previdenciária e outros direitos para melhoria das condições de trabalho (Brasil, 2024a, grifo nosso).

relação de emprego⁹¹ (Brasil, 2024a).

Logo, caso seja aprovado o projeto, as disposições da CLT não seriam aplicáveis à categoria destinatária da regulamentação. Como a Justiça do Trabalho é competente para processar e julgar as demandas decorrentes de relações de trabalho em sentido amplo, sua competência não teria sido esvaziada pelo texto da proposta, mas a tendência das decisões judiciais tem sido remeter à Justiça Comum as novas formas de trabalho em que não há vínculo de emprego.

Nesse sentido, para Carolina Paes Reis Leme (2022) um dos empasses que persistem na formulação de uma regulamentação legislativa específica para os trabalhadores de plataformas seria o próprio discurso empreendedor das empresas-plataforma, que não reconhece os prestadores de serviço enquanto trabalhadores. Sobre isso, resgata-se o entendimento de Américo Plá Rodriguez (2000) acerca do princípio da primazia da realidade. Para o autor os fatos devem prevalecer sobre as formas, as formalidades ou as aparências, de maneira que o que importa é o que acontece na prática, mais do que o conteúdo dos documentos. Uma das causas do desajuste entre a realidade e a forma poderia ser uma intenção deliberada de simular uma situação jurídica que difere da real. Dessa forma, caso a situação fática seja cabalmente demonstrada não há como documentos ou formalidades neutralizarem ou contrapesarem esses fatos.

A TruckPad possui dois termos de uso: para o embarcador e para o caminhoneiro (TruckPad, 2024b). Por sua vez, a Fretebras celebra um termo de uso que é aplicável aos dois tipos de usuários da plataforma: o usuário assinante, que tem permissão para fazer anúncios de frete e usufruir de benefícios exclusivos, e o usuário não assinante, que pode ser empresa embarcadora, motorista TAC e outros usuários que desejem acessar e visualizar o conteúdo da plataforma (Fretebras, 2024j).

As plataformas não celebram um típico contrato trabalhista, utilizando um contrato de adesão denominado “termos de uso”, que é aceito automaticamente no momento do cadastro na plataforma e cujos critérios e obrigações são atribuídos de maneira unilateral pela plataforma.

⁹¹ Art. 5º As empresas operadoras de aplicativos ficam autorizadas a implementar as seguintes práticas, **sem que isso configure relação de emprego** nos termos do disposto na Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943: [...] (Brasil, 2024a, grifo nosso).

Para as empresas-plataforma reconhecer o trabalho plataformizado como nova forma de organização do trabalho que não seja trabalho autônomo ou intermediação da mão de obra seria violar direitos adquiridos. Tal lógica vem sendo utilizada nas decisões das Cortes Superiores que utilizam como precedentes a ADC nº 48 e a ADPF nº 324 e as novas possibilidades de contratação introduzidas pela Reforma Trabalhista, uma vez que há o reconhecimento jurídico e legislativo por parte do Estado da possibilidade de celebração de contratos comerciais de natureza civil para a prestação de serviços, como ocorre no transporte rodoviário de cargas, e de terceirização irrestrita das atividades-meio e fim, inclusive no que diz respeito à contratação de trabalhadores. Conforme António Manuel Hespanha (2012), a revolução neoliberal se constitui em um modelo político em que alguns direitos adquiridos são cancelados de maneira seletiva.

Ruth Dukes e Wolfgang Streeck (2023a) avaliam que ao se utilizar da estrutura do trabalho enquanto uma forma de categorizar o conjunto de regras, estatutos sociais, instituições e condições econômicas que afetam os trabalhadores, é possível empreender uma análise ampla das relações de trabalho, considerando também a influência direta das estruturas sociais e jurídicas. Afinal, a análise da condição proletária é apta a incluir não somente os trabalhadores assalariados, mas os autônomos, aposentados e outros sujeitos afetados pelas estruturas do capitalismo.

Logo, o que se vislumbra a partir do posicionamento das mais altas Cortes do país são as contradições que emanam da ausência de compreensão sobre conceitos materiais e processuais que se encontram entre o Direito do Trabalho e o Direito Civil. O TST se encontra atualmente dividido quanto ao reconhecimento do vínculo empregatício no trabalho por plataformas, tendo em alguns casos até mesmo declinado sua competência em razão da matéria, sem que tenha sido proferida decisão que vincule todos os tribunais trabalhistas.

Tanto o STF quanto o STJ têm usurpado da competência da Justiça do Trabalho para decidir matérias atinentes ao reconhecimento de relação empregatícia. O STF tem se valido de precedentes e decisões proferidas em sede de Reclamação Constitucional para até mesmo impedir o julgamento das demandas pela Justiça do Trabalho que envolvam plataformas digitais, pois essas decisões estariam contrariando a própria Constituição, sendo que tal interpretação tem impacto direto no enquadramento jurídico dos trabalhadores plataformizados.

3.2 ENQUADRAMENTO JURÍDICO DOS MOTORISTAS PROFISSIONAIS PERANTE AS PLATAFORMAS

Como já delineado, o enquadramento jurídico dos trabalhadores no Brasil se dá através das categorias jurídicas, de feição tanto sociológica quanto econômica. Ainda que considerados autônomos, os motoristas profissionais pertencem a categoria diferenciada, mas a estrutura do modelo sindical brasileiro não permite que os direitos de representação alcancem a informalidade, de maneira que os próprios trabalhadores têm promovido resistência no trabalho por plataformas digitais.

Para o proletariado moderno, a força de trabalho se faz mercadoria quando trocada por uma retribuição, o salário, que quando pago em dinheiro está vinculado ao desenvolvimento de uma economia monetária e também pode permanecer associado a retribuições não monetárias (Castel, 2010).

No entendimento de Maurício Godinho Delgado (2015), em meio à desigualdade que permeia a sociedade capitalista, o emprego se constitui como o principal e mais abrangente meio de inserção na arena socioeconômica para a maioria das pessoas, eis que regulado e salvaguardado por normas jurídicas que proporcionam um patamar mínimo para que o trabalhador possa se afirmar do ponto de vista individual, familiar, social, econômico e, inclusive, ético. A afirmação socioeconômica também pode ser alcançada pela pessoa prestadora de serviço enquanto autônomo, mas esse veículo não possui tanto alcance quanto o emprego.

Conforme Carlos Freire (2012), as transformações do trabalho ocorridas mediante as reconfigurações produtivas das décadas anteriores desestruturaram os direitos e as regulações características do modelo fordista, repercutindo em relações de trabalho estruturadas sob modalidades incertas quanto ao seu estatuto, em especial devido à expansão do mercado informal, o que afeta as realidades suburbanas atuais. Dessa forma, segundo parecer da OIT (2021), atualmente entre os trabalhadores que se encontram em condição mais vulnerável no mercado de trabalho destacam-se os informais. A inserção no mercado de trabalho por meio da informalidade suscita preocupações acerca da cobertura adequada de proteção social aos trabalhadores.

Rodrigo de Lacerda Carelli e Murilo Carvalho Sampaio Oliveira (2021) identificam que as empresas que utilizam o modelo de plataformas digitais como forma

de organização do trabalho se apresentam enquanto pertencentes ao ramo da tecnologia, mas tal afirmação não se sustenta uma vez que as empresas, desde a revolução industrial, utilizam tecnologia, em maior ou menor grau, para realizarem e implementarem suas atividades econômicas. Nesse caso, a tecnologia não é um fim, mas tão somente um meio que facilita o desenvolvimento da atividade econômica, que é alheia e independente.

Conforme os termos de uso, o Sistema TruckPad é definido como uma plataforma de software que disponibiliza ferramentas e tecnologias que aproximam caminhoneiros e embarcadores, os quais contratam diretamente os serviços de transporte. A empresa afirma que não participa, não gera, não administra nem garante os serviços de transporte (TruckPad, 2024b). A Fretebras, nos seus termos de uso, também se apresenta como pertencente ao ramo de tecnologia, oferecendo um espaço virtual (plataforma) através de licença de uso de software para que os usuários anunciem e contratem diretamente entre si os serviços de transporte e logística, alegando que a Fretebras não participa das relações contratuais entre os usuários (Fretebras, 2024j).

Tal fenômeno pode ser observado em outras plataformas que atuam no Brasil. A Uber se apresenta como fornecedora de serviços de tecnologia, afirmando que não é empresa de transporte nem opera como agente para o transporte de passageiros (Uber, 2018). O iFood se define como uma empresa de tecnologia que conecta estabelecimentos comerciais e clientes, afirmando categoricamente que não é empresa de transporte ou de operação logística e que a relação entre a plataforma e os entregadores é cível e comercial, sem caracterizar vínculo de emprego (iFood, 2023).

De acordo com o estudo realizado sobre os modelos de negócio das plataformas digitais no Brasil em 2021, sendo que uma das plataformas analisadas foi a Fretebras quanto à atividade econômica de transporte de cargas, todas as empresas estudadas consideraram os trabalhadores como autônomos e algumas plataformas até mesmo exigem comprovação de autonomia por parte do trabalhador, como no caso da Fretebras, cuja exigência é a inscrição no RNTRC como TAC (CEPI, 2021).

Para Maria Augusta Tavares (2002), uma das estratégias de algumas grandes indústrias instaladas no Brasil e no mundo tem sido explorar o trabalho na esfera da mais valia absoluta por meio da mudança da fisionomia do trabalhador coletivo visando a articulação da grande indústria com o trabalho informal, como se ao invés

de estar comprando a força de trabalho estivesse comprando uma mercadoria. Velhas e novas formas de articulação fracassam em alterar o conteúdo da relação capital, mas também preservam e intensificam a exploração laboral. Acerca disso, Ricardo Antunes (2016) entende que para compreender qual é a classe trabalhadora hoje a nova morfologia do mundo do trabalho deve partir de uma noção mais ampliada que inclui não apenas os trabalhadores formais, mas também o proletariado precarizado inserido na chamada economia informal, indiretamente subordinado ao capital.

Consoante Paulo Ricardo Pozzolo (2020) os caminhoneiros autônomos, ainda que sejam enquadrados como motoristas profissionais e constituam categoria profissional diferenciada a partir das alterações promovidas pela Lei nº 13.103/2015, as normas da CLT a eles não se aplicam, apenas aos empregados. O motorista autônomo apenas deve observar o contido no CTB e nas normas a ele aplicáveis, ainda que seja na CLT que estão previstos os direitos inerentes às categorias profissionais, como a negociação coletiva, restando prejudicado o enquadramento sindical.

Thereza Christina Nahas (2014), ao tratar sobre o motorista autônomo cuja prestação de serviços é regulada sob o prisma da Lei nº 11.442/2007, entende que a noção de trabalho absolutamente subordinado precisa ser revista diante dos novos modelos contratuais. Assim, entre os trabalhadores absolutamente dependentes e o trabalhador autônomo existe uma categoria intermediária que vem sendo ignorada pelo Estado, pois não são reconhecidas como relações de trabalho e, portanto, não estão protegidas pelo Direito do Trabalho, o qual é reservado aos trabalhadores tradicionais assalariados, mas pelo Direito Civil.

A luta democrática de classes no Brasil na contemporaneidade é vislumbrada quando o capitalista se evade da norma e os custos de tal ato podem ou não lhe ser atribuídos no futuro. Nesse caso, cabe aos trabalhadores cobrar do capitalista esses custos por meio de sua capacidade de ação coletiva, da ação do órgão fiscal do Estado ou da Justiça do Trabalho. Desse modo, o modelo legislado de relações de trabalho garante que a lei seja cumprida pelos empregadores, pois o Direito do Trabalho regula as relações de trabalho propriamente ditas e as relações profissionais (Cardoso, 2003).

Sob uma perspectiva europeia, Alain Supiot (2016) aponta que o Direito do Trabalho se baseia numa antinomia: patrimonialidade do trabalho e suprapatrimonialidade do corpo humano. O trabalho é entendido como um bem sob a

análise contratual, enquanto a dimensão corporal é extrapatrimonial. Na relação de trabalho o trabalhador arrisca a pele, de modo que o Direito do Trabalho se constitui para salvaguardar o corpo, afirmando um imperativo de segurança no trabalho, demonstrando que o trabalhador é um sujeito de direito. A segurança física da pessoa humana (segurança no trabalho) se estende à segurança econômica (segurança pelo trabalho), depois ao respeito de sua identidade, primeiramente a identidade coletiva pelo trabalho e depois a identidade individual no trabalho.

Conforme Roberto Vêras de Oliveira (2020), a partir da flexibilização do trabalho iniciada no Brasil em 1990, as relações laborais passaram a ser caracterizadas pela precarização do trabalho, informalidade e descumprimento da legislação trabalhista por parte das empresas. Esse fenômeno progrediu consideravelmente a partir de 2016, quando o país começou uma derrocada de retrocessos sociais, políticos, laborais e culturais. A Lei nº 13.467/2017, a Reforma Trabalhista, promoveu diversas alterações na legislação trabalhista nacional, introduzindo novas formas de trabalho precárias e promovendo a desestabilização dos sindicatos, o que fomentou a discussão acerca da capacidade do movimento sindical em lidar com os antigos e novos desafios enfrentados no mercado de trabalho nacional.

Conforme Renan Bernardi Kalil (2020), no ordenamento jurídico brasileiro o elemento central que separa a relação de emprego do trabalho autônomo é a presença ou não da subordinação, sendo que tal conceito delimita o enquadramento jurídico do trabalhador de plataformas digitais. O trabalhador enquadrado como empregado tem acesso a direitos mínimos, tais como salário, jornada de trabalho, FGTS, seguro desemprego em caso de desemprego involuntário, 13º salário, repouso semanal remunerado, licença-maternidade e licença-paternidade, vínculo registrado em carteira de trabalho, entre outros previstos no art. 7º da Constituição Federal (Brasil, 1988).

Por sua vez, o enquadramento como trabalhador autônomo afastada a qualidade de empregado e a aplicação das normas trabalhistas, cabendo a tutela ao Código Civil na ausência de lei especial⁹² (Brasil, 2002). Assim, o trabalho autônomo, por ser desenvolvido por conta própria, assume a natureza de mera prestação de

⁹² Art. 593. A **prestação de serviço**, que não estiver sujeita às leis trabalhistas ou a lei especial, rege-se-á pelas disposições deste Capítulo (Brasil, 2002, grifo nosso).

serviços em que o prestador assume os riscos da atividade, se aproximando do conceito celetista de empregador⁹³ (Brasil, 1943).

Ao serem considerados independentes, é retirado desses trabalhadores o acesso às políticas de proteção social, como jornada de trabalho mínima, 13º salário, FGTS, contribuição à seguridade social pelo empregador, férias, entre outros direitos. O Estado se torna mais enxuto e eficaz e é transferida ao trabalhador a responsabilidade pela escolha entre ser empregado e ter poucos direitos ou ser autônomo e não ter nenhum direito, mas é certo que independentemente da escolha esse trabalhador terá que sobreviver num mercado de trabalho competitivo.

Nesse sentido, de acordo com a análise da Clínica Direito do Trabalho no que diz respeito às plataformas digitais de trabalho, a regulamentação a ser almejada deve se ajustar ao modelo justralhista adotado no Brasil e à heterogeneidade dessa modalidade de trabalho, partindo da garantia de direitos universais mínimos que contemplem as dimensões de direitos básicos, proteção à saúde e à vida, representação coletiva e direitos digitais. Tendo em vista que no contexto brasileiro há uma forte intervenção legislativa nas relações de trabalho, uma lei protetiva deve definir a relação empregatícia através de um contrato de trabalho padrão que garanta aos trabalhadores controlados por plataformas os direitos trabalhistas mínimos assegurados constitucionalmente (Machado, 2022).

Para Joaquín Herrera Flores (2009) é através do movimento sindical global que são levadas a cabo as denúncias contra grandes multinacionais que descumprem os direitos sociais dos trabalhadores, sendo possível que espaços de luta sejam abertos para a construção da dignidade diante do cenário de redução dos direitos humanos pela ideologia neoliberal incorporada pelos Estados.

No âmbito do Sistema Interamericano de Direitos Humanos, a Corte IDH possui competência para conhecer as violações aos direitos humanos no que tange aos direitos econômicos, sociais e culturais reconhecidos pelo Protocolo de San Salvador, sendo que a sentença proferida em 15 de julho de 2020 no Caso Empregados da Fábrica de Fogos de Santo Antônio de Jesus e seus familiares vs. Brasil reconheceu a importância dos sindicatos para vigiar as condições de trabalho,

⁹³ Art. 2º - Considera-se empregador a empresa, individual ou coletiva, que, **assumindo os riscos da atividade econômica**, admite, assalaria e dirige a prestação pessoal de serviço (Brasil, 1943, grifo nosso).

principalmente dos trabalhadores do setor informal, reafirmando que o respeito à organização e à filiação sindical são reconhecidos pelo Protocolo, de modo que os sindicatos possuem legitimidade ativa perante a Corte para vindicar judicialmente a violação desses direitos no sistema de petição interamericano (Corte IDH, 2020).

No ano seguinte, a Corte IDH proferiu a Opinião Consultiva nº 27 sobre a interpretação e o alcance dos direitos à liberdade sindical, à negociação coletiva e à greve, além de sua relação com outros direitos, com perspectiva de gênero. Dentre os aspectos desenvolvidos pela Corte no parecer estão a participação sindical no trabalho por plataformas digitais, de modo que incumbe aos Estados o respeito e a garantia aos direitos à liberdade sindical, à negociação coletiva e à greve, devendo adaptar o ordenamento jurídico interno à realidade promovida pelo uso de tecnologias (Corte IDH, 2021).

No contexto global, por sua vez, como resultado do estudo comparado realizado pela OIT (2020) entre 2015 e 2017 sobre as condições de trabalho nas plataformas digitais, o relatório elaborado propôs o acesso dos trabalhadores aos direitos à liberdade sindical e à negociação coletiva como um dos critérios a serem adotados no trabalho por plataformas digitais para que seja garantida a dignidade nessa forma de organização do trabalho, além da melhoria das condições laborais. Dito isso, o fato de a legislação interna permitir apenas aos trabalhadores formais o gozo dos direitos sindicais não é impeditivo para a organização dos trabalhadores, pois nesse caso as normas pátrias precisam ser revistas.

Regina Coeli Moreira Camargos (2019) entende que a estrutura dos sindicatos no Brasil baseada em categorias fragmenta a sociedade brasileira, além de restringir novas formas de organização sindical, de maneira que o perfil da classe trabalhadora espelhado pela estrutura sindical possui poucas semelhanças com a realidade das relações de trabalho atuais. Ademais, a liberdade sindical não poderia ser amplamente exercida porque o formato sindical no Brasil é definido unilateralmente pelo Estado. A autora aponta que devido a essas características ainda inexistem formas autorreguladas de gerenciamento de conflitos de classe no movimento sindical.

Confrontado com a erosão dos direitos sociais dos trabalhadores, o novo proletariado digital procura novas formas de proteção contra a escravatura digital. Nesse sentido, a volatilidade que permeia os processos de precarização do trabalho instiga a busca por novas formas de expressão, ora mais espontâneas, ora mais

organizadas, por meio de ações que demonstrem a insatisfação dos trabalhadores com as dificuldades geradas pelas plataformas digitais (Filgueiras; Antunes, 2020).

Segundo Gabriela Neves Delgado, Valéria de Oliveira Dias e Carolina Di Assis (2023), diante da expansão das relações de trabalho digitais o tema da tutela sindical vem sendo debatido diante da falta de efetiva representação coletiva no trabalho por plataformas, uma vez que para as ocupações desses profissionais ainda não houve a criação de uma organização sindical específica, por mais que a liberdade sindical ou de associação profissional seja um direito constitucionalmente garantido.

Nesse diapasão, a pesquisa realizada por Anderson Campos, Andréia Galvão, Patrícia Lemos e Patrícia Vieira Trópia (2021) com os dirigentes de quatro centrais sindicais demonstrou que todos foram unânimes quanto à necessidade de aumentar a representação sindical para alcançar outros trabalhadores para além dos formais e de adaptar os sindicatos às novas formas de trabalho, mas apontaram dificuldades para a concretização dessas estratégias. Segundo o dirigente da CSP-Conlutas, Atnágoras Lopes, a entidade buscou romper com o corporativismo e a desconfiança dos trabalhadores através de uma aproximação com os movimentos dos entregadores, mas as relações ainda eram conturbadas entre as associações representativas dos entregadores informais e os sindicatos dos motofretistas. Já o dirigente da CUT, Sérgio Nobre, entendeu que ainda persistiam muitos desafios à estrutura sindical, especialmente quanto à mentalidade do sindicalismo que não considera como trabalhadores os autônomos e os trabalhadores de aplicativo, apesar de esses não poderem ser enquadrados na representação dos sindicatos patronais. Algumas das alternativas apontadas por Nobre foram a formação de associações para organizar os trabalhadores plataformizados e a aproximação com práticas dos movimentos sociais (Campos, Galvão; Lemos; Trópia, 2021).

Para Grohmann (2020), as alternativas ao trabalho por plataformas permeiam três movimentos heterogêneos e complementares: a regulamentação do trabalho, a organização coletiva dos trabalhadores e outras formas de organização trabalhista, como o cooperativismo em plataformas. O movimento de organização coletiva de trabalhadores revela a sindicalização desses profissionais nas formas tradicionais e informais de sindicalismo, a participação de trabalhadores de diferentes setores da economia e a ocorrência de protestos e greves na conjuntura global.

Jamie Woodcock (2023), ao analisar a greve dos trabalhadores da plataforma *Deliveroo* na Inglaterra, pontua que a solidariedade está inserida no contexto das lutas

dos trabalhadores de plataforma, haja vista que as contradições que emergem do processo capitalista do trabalho, aliadas com determinada conjuntura política e cultural, dão ensejo aos momentos de coletivização. No entanto, o autor pontua que há diferenças internas relevantes nas diversas formas de trabalho por plataforma. Ainda que os movimentos de resistência por parte dos trabalhadores não resultem sempre num poder de barganha para a conquista de pautas sustentáveis, elas compõem um desdobramento singular de um processo histórico, construindo novas subjetividades que são compartilhadas pelos trabalhadores contra o capitalismo de plataformas através de uma rede de solidariedade.

No caso brasileiro, a proposta de greve dos caminhoneiros em 2018 foi articulada de forma espontânea nas redes sociais e em grupos de *WhatsApp* de caminhoneiros, sendo que esse movimento de rede permitiu que os atos permanecessem e continuassem, ainda que sem uma entidade definida que pudesse ser apontada como líder da paralisação. O resultado da greve foi a Lei nº 13.703/2018, que não agradou a categoria, até porque o movimento não foi hegemônico e as formulações pretendidas estavam restritas à redução dos custos operacionais, sem tratar sobre as condições de trabalho (Salgueiro, 2018).

Conforme apurado pela pesquisa da CNT em 2018, 56% dos 1.066 caminhoneiros entrevistados não ficaram satisfeitos com as conquistas obtidas por meio da paralisação, sendo que a insatisfação foi tanto dos motoristas empregados (57,9%) quanto dos autônomos (55,2%) (CNT, 2019). No entanto, o movimento recebeu grande apoio nacional em um país historicamente resistente às lutas dos trabalhadores e à ascensão da classe trabalhadora, inclusive da classe média e da classe dominante, mas possuía muitas vertentes ideológicas e alguns dos apoiadores não tinham interesse direto na pauta de direitos dos trabalhadores, mas indiretamente na redução do preço dos combustíveis (Salgueiro, 2018).

Já no caso do Breque dos Apps, que mobilizou os entregadores por aplicativo durante a pandemia de Covid-19 entre 1 e 25 de julho de 2020, a pauta do movimento era definida: aumento da remuneração e condições melhores de trabalho. Assim como ocorreu na greve dos caminhoneiros de 2018, a paralisação foi articulada pelas redes sociais e contou com o apoio de diversas organizações, entre sindicatos, associações e coletivos independentes de trabalhadores (Santana, 2023).

Como resposta à mobilização, após o movimento surgiram diversas propostas legislativas buscando regular o trabalho por plataformas digitais. Segundo o

levantamento da Clínica Direito do Trabalho, entre 2019 e julho de 2021 foram identificados 38 projetos de lei em tramitação que estabeleciam condições para o trabalho por plataformas digitais, dos quais 26 foram propostos a partir de 2020. (Machado; Zanoni, 2022).

Ademais, dos movimentos sociais dos trabalhadores emergem figuras representantes do movimento que ocupam espaços midiáticos e emprestam rosto e voz à luta dos trabalhadores. No caso dos entregadores, o motoboy Paulo Lima, conhecido como Paulo Galo, denunciou nas redes sociais em 2020, em meio à pandemia, as condições de trabalho a que os entregadores estavam sendo submetidos e suas queixas ganharam repercussão midiática. Paulo Galo foi um dos fundadores do grupo Entregadores Antifascistas sobre os direitos dos entregadores de aplicativo e se tornou o principal porta-voz do trabalho por plataformas digitais na grande mídia (Barbosa, 2023).

Outra forma de resistência que ganhou espaço no trabalho por plataformas foi o cooperativismo de plataforma, que teve como um de seus principais expoentes Trebor Scholz, que cunhou o termo em 2016. Apesar da denominação do movimento ele não guarda relação com o cooperativismo tradicional e nem sempre se utiliza das plataformas. Segundo Trebor Scholz (2016), o cooperativismo de plataforma envolve modelos de propriedade democrática para a internet que se contrapõem aos novos arranjos individualistas da economia de plataformas que não atendem ao bem comum. É uma iniciativa dos próprios trabalhadores a partir da governança democrática, assumindo os meios de produção, que passam a ser de propriedade coletiva. O Brasil importou as noções sobre o cooperativismo de plataforma a partir da realidade periférica do país. Para Rafael Grohmann e Julice Salvagni (2023) a compreensão sobre o cooperativismo de plataforma perpassa pela luta de classes e pela realocação da classe trabalhadora, que deixa de ocupar espaços subalternos para ocupar o centro.

Nesse sentido, para Pierre Dardot e Christian Laval (2016) os movimentos, as lutas e as experiências atuais se revelam práticas do que os autores denominam “comunização”, um conjunto de práticas que são totalmente contrárias à racionalidade neoliberal e possuem a capacidade de revolucionar as relações sociais, podendo ser o início de uma razão alternativa do mundo, a razão do comum.

As cooperativas de plataformas possuem limitações, especialmente porque competem com grandes plataformas digitais que não serão simplesmente substituídas

por uma solução cooperativista, além de que o movimento pode ser cooptado como se fosse um ativismo voltado ao empreendedorismo.

Conforme Rafael A. F. Zanatta (2021), os projetos emergentes de cooperativismo de plataforma no Brasil resistem aos desafios de escala e coordenação e possuem limitações quanto a investimentos e modelos de gestão mais flexíveis, tendo em vista os problemas jurídicos que decorrem dos modelos tradicionais de cooperativismo no Brasil.

Desta feita, para Maria Rosaria Barbato e Marcio Túlio Viana (2020), a esperança no futuro do Direito do Trabalho reside nos movimentos populares para a reivindicação de condições dignas de trabalho. Para tanto, a seara trabalhista deve abarcar todos os segmentos da sociedade, sobretudo as minorias, de modo que o coletivo seja substituído pelo difuso, ainda que de maneira inconstante, imprevisível e sem planos a longo prazo. O posicionamento dos autores reside no fortalecimento dos movimentos populares enquanto espaços de luta para os trabalhadores. Tal solução pode encontrar um impasse no que tange à individualização inerente a determinadas atividades, sendo necessário que a resistência chegue até estes trabalhadores para que todos os setores da sociedade possam ser ouvidos.

Ruth Dukes e Wolfgang Streeck (2023a) argumentam que para promover a democracia e a justiça no trabalho é necessário focar nas comunidades ocupacionais dos trabalhadores e criar espaços para uma vida grupal normativamente produtiva, desafiando a lógica da organização empregadora. Os autores destacam a importância do direito de greve como uma ferramenta crucial para expressar e abordar conflitos de trabalho, tanto morais quanto econômicos. O direito de greve serve como uma limitação ao poder do Estado em impor contratos de trabalho contra a vontade dos trabalhadores, devendo ser preservado.

Logo, diante das limitações impostas pela legislação e pelo ordenamento jurídico pátrio quanto ao enquadramento jurídico dos trabalhadores de plataformas digitais, inclusive no que diz respeito ao acesso aos direitos sindicais que deveriam abranger todos os trabalhadores, independentemente da classificação, emergem movimentos sociais de resistência no trabalho plataformizado em prol de melhores condições de trabalho, como o Breque dos Apps no caso dos entregadores e o cooperativismo de plataforma. Cada uma dessas iniciativas possui limitações, mas é através dessas experiências coletivas que são construídos projetos de resistência contra as grandes plataformas que monopolizam o trabalho digital.

O enquadramento jurídico dos trabalhadores de plataforma é um desafio que persiste na proteção ao trabalhador brasileiro, pois a lei e a jurisprudência sequer consideram o caminhoneiro autônomo como trabalhador, o que lhe retira o direito à representação sindical plena, de maneira que os movimentos de resistência têm sido utilizados para reivindicar melhores condições de trabalho nas plataformas, uma vez que estas se evadem de qualquer responsabilidade e enquanto intermediárias do serviço pertencem a uma cadeia integrada de terceirização da mão de obra.

3.3 TERCEIRIZAÇÃO IRRESTRITA DA MÃO DE OBRA E RESPONSABILIDADE DAS EMPRESAS-PLATAFORMA

No que diz respeito à imputação de responsabilidade às plataformas de frete há entrave até mesmo no reconhecimento de contrato de transporte entre o trabalhador e a plataforma, uma vez que as empresas se apresentam como meras intermediárias de serviços de transporte entre caminhoneiros e empresas transportadoras.

Amauri Mascaro Nascimento, Irany Ferrari e Ives Gandra da Silva Martins Filho (2011) explicam que a transformação da realidade social no final do século XX, especialmente em decorrência da globalização da economia, tem levado à Justiça do Trabalho demandas que ultrapassam os modelos tradicionais, sendo que a redução dos encargos trabalhistas através do uso indiscriminado da terceirização leva à exploração do trabalhador pelo intermediador da mão de obra.

Wilson Ramos Filho (2012) elucida que a internacionalização do capitalismo diante do desenvolvimento econômico influenciou a regulação estatal das relações de trabalho subordinado no Brasil, que possui características fordistas e corporativistas, sendo um arranjo ambivalente cuja rigidez foi quebrada durante o golpe cívico-militar. Nesse período as primeiras medidas flexibilizadoras foram introduzidas, notadamente quanto à autorização legal de locação da mão de obra, pois devido à repressão os trabalhadores e as entidades representativas se encontravam impossibilitadas de reagir a essas reformas. Com a redemocratização do país pela Constituição Federal de 1988 as principais reivindicações da classe empresária na seara do direito individual foram contempladas pelo hibridismo constitucional e muitos direitos preexistentes foram mantidos e recepcionados pela Carta Magna. Logo, o Direito Capitalista do Trabalho historicamente busca rearranjar as estruturas de trabalho da

classe operária, tutelando as relações trabalhistas para equacionar os interesses dos empresários e dos trabalhadores.

Sobre isso, o fenômeno da terceirização se intensifica a partir da reorganização da produção conforme os preceitos neoliberais. Celso Soares (2015) cita os exemplos da Lei nº 6.019/1974, que instituiu a figura da empresa de trabalho temporário enquanto reguladora da locação da mão de obra⁹⁴, e da permissividade da lei ao longo dos anos que passou a autorizar a subcontratação não temporária da prestação de serviços entre as empresas, seja do setor privado ou na Administração Pública, em que uma delas delega a outra a execução de parte de seus serviços.

A competitividade do mercado enquanto fator determinante para o crescimento e o desenvolvimento foi o elemento central do modelo “neoliberal” de inspiração ideológica que surgiu na década de 1970. Os países foram incentivados a aumentar a flexibilidade do mercado de trabalho, transferindo os riscos e a insegurança para os trabalhadores e seus familiares, o que resultou na criação do precariado global, uma parcela significativa da população sem qualquer tipo de estabilidade (Standing, 2014).

Luc Boltanski e Ève Chiapello (2009), ao descreverem as transformações do capitalismo na França desde a década de 1970, explicam que o capitalismo manteve sua legitimidade ao se adaptar às críticas, transformando os dispositivos de acumulação para que ora garantiam mais justiça ora desmantelavam vantagens obtidas através de reivindicações, mudando as regras do jogo e formando novas composições, o que constituiu o espírito do capitalismo. Os modos de gestão empresarial associados aos preceitos do terceiro espírito do capitalismo emergiram do contexto da globalização e do uso das novas tecnologias a partir do século XXI.

O neoliberalismo enquanto expressão ideológica do capitalismo, segundo Wendy Brown (2018) promove a economicização de todas as esferas da vida política e social, de forma que toda pessoa é tida como ator do mercado e convertida em capital humano. Cada indivíduo é incentivado a investir em si mesmo por meio do consumo, da educação, da capacitação e da escolha de parceiros, de maneira que o

⁹⁴ Art. 2º Trabalho temporário é aquele prestado por pessoa física contratada por uma **empresa de trabalho temporário** que a coloca à disposição de uma empresa tomadora de serviços, para atender à necessidade de substituição transitória de pessoal permanente ou à demanda complementar de serviços. [...] § 2º **Não se configura vínculo empregatício** entre os trabalhadores, ou sócios das empresas prestadoras de serviços, qualquer que seja o seu ramo, e a empresa contratante (Brasil, 1974, grifo nosso).

sujeito é conduzido por estratégias de “governança” típicas de um modelo empresarial contemporâneo. Até mesmo o trabalho e a cidadania se mostram como modos de pertencimento: o trabalhador pertence à empresa na qual trabalha e o cidadão pertence à nação da qual é membro. Nesse sentido, o ideal liberal clássico de autonomia e liberdade individual é explorado pelo neoliberalismo por meio da delegação do poder decisório, operacionalidade e responsabilidade dos indivíduos, mas não se sustenta na medida em que bens públicos e benefícios da seguridade social são eliminados através da desregulamentação, gerando indivíduos desprotegidos e vulneráveis às volubilidades do capital.

Para António Casimiro Ferreira (2012) essa punição aos indivíduos pelos excessos cometidos no passado e que preceitua a reparação por meio do sacrifício presente e futuro se traduz no modelo político-econômico da austeridade, que permite a implementação de um projeto complexo de erosão dos direitos sociais e de liberalização econômica da sociedade por meio da lógica sociológica de naturalização das desigualdades. O discurso neoliberal apresenta uma inversão paradoxal: ainda que o indivíduo seja livre para cuidar de si mesmo ele também é comprometido com o bem-estar geral, devendo ser fiel e se sacrificar pelos interesses da nação e pelo crescimento econômico, o chamado sacrifício compartilhado.

Ao contrário da ideologia criada ao redor do capitalismo, o cerne desse modo de produção não é a utilização do trabalho assalariado. Por mais que o trabalho assalariado tenha desempenhado um papel fundamental durante o período de industrialização, o capital busca constantemente novos meios de exploração. A força motriz do capitalismo é a dominação das finanças através do monopólio do capital nas mãos de poucos (Rehbein, 2020).

Desde o início da década de 1990 o Brasil buscou seguir as tendências internacionais ao introduzir modalidades de contratação atípicas sob a justificativa de ajustar o mercado de trabalho nacional à nova realidade econômica, consequência da globalização financeira. As tendências de flexibilização das relações trabalhistas desencadeadas no período influenciaram no processo de deterioração do mercado de trabalho no país (Krein; Vêras de Oliveira, 2019).

Na década seguinte foram introduzidas transformações e inovações na organização do trabalho, como a noção de autogerenciamento. As atividades passaram a se estruturar pelo autocontrole, de maneira que a centralidade da direção do empreendimento foi deslocada do empregador para o empregado. Tanto o poder

diretivo quanto os riscos do empreendimento foram deslocados para o trabalhador, tornando este mais envolvido na empresa e em seus resultados. Isso impactou diretamente a noção de subordinação do empregado (Scarpa, 2023).

O uso das novas tecnologias também se fez presente nesse processo ao modificar consideravelmente a natureza do trabalho e as empresas passaram a utilizar recursos digitais. Assim, o uso da tecnologia para o crescimento econômico impactou tanto os trabalhadores quanto as empresas, pois a automação teve o condão de diminuir os postos de trabalho ao mesmo tempo em que possibilitou a expansão das atividades produtivas (Schwab, 2016).

Quanto à regulamentação aplicável a motorista profissional, a Lei nº 11.442/2007 não afastou expressamente a responsabilidade subsidiária do tomador de serviços (Brasil, 2007). Tampouco a Lei nº 13.103/2015 tratou sobre a responsabilidade dos tomadores na atividade do motorista profissional, quer seja empregado ou autônomo (Brasil, 2015). Em outros tipos de contrato de trabalho, como o temporário, a empresa contratante e tomadora dos serviços é responsável subsidiariamente pelo pagamento das verbas de natureza trabalhista durante a prestação dos serviços⁹⁵, disposição essa que foi mantida mesmo após a introdução da Reforma Trabalhista (Brasil, 1974).

Após a procedência da ADC nº 48 em 2020, passou a ser autorizada a terceirização das atividades-meio e fim no transporte rodoviário de cargas, sendo reconhecida a relação comercial de natureza civil nos contratos de transporte regidos pela Lei nº 11.442/2007. A própria jurisprudência trabalhista afastou a aplicação da Súmula nº 331 do TST⁹⁶ e de outros dispositivos que tratam acerca da responsabilidade subsidiária do tomador de serviços quando configurado contrato de transporte de cargas, alegando a incompetência da Justiça do Trabalho. Exemplo

⁹⁵ Art. 5º Empresa tomadora de serviços é a pessoa jurídica ou entidade a ela equiparada que celebra contrato de prestação de trabalho temporário com a empresa definida no art. 4º desta Lei. [...] § 5º A empresa contratante é **subsidiariamente responsável** pelas obrigações trabalhistas referentes ao período em que ocorrer a prestação de serviços, e o recolhimento das contribuições previdenciárias observará o disposto no art. 31 da Lei no 8.212, de 24 de julho de 1991 (Brasil, 1974, grifo nosso).

⁹⁶ Súmula nº 331, do TST. CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS. LEGALIDADE. I - A contratação de trabalhadores por empresa interposta é ilegal, formando-se o vínculo diretamente com o tomador dos serviços, salvo no caso de trabalho temporário (Lei nº 6.019, de 03.01.1974). [...] IV - O inadimplemento das obrigações trabalhistas, por parte do empregador, implica a responsabilidade subsidiária do tomador dos serviços quanto àquelas obrigações, desde que haja participado da relação processual e conste também do título executivo judicial. [...] VI - A responsabilidade subsidiária do tomador de serviços abrange todas as verbas decorrentes da condenação referentes ao período da prestação laboral (Brasil, 2011).

mais recente foi o caso julgado pela 8ª Turma do TST em junho de 2024, em que a Corte reformou a decisão do TRT da 2ª Região que condenava uma CTC de forma subsidiária quanto às obrigações trabalhistas. Para o TST houve má aplicação da Súmula nº 331, pois a relação entre as Reclamadas (CTC e ETC) era de natureza comercial, ante a celebração de contrato de transporte, não configurando terceirização dos serviços (Brasil, 2024h).

O caso envolvia motorista empregado e ainda que ambas as empresas de transporte tenham se beneficiado dos serviços do trabalhador, a existência de contrato de transportes foi suficiente para afastar a responsabilidade subsidiária. Como não há possibilidade de revolvimento de fatos e provas constantes nos autos em sede de Recurso de Revista e a responsabilidade subsidiária havia sido mantida em primeira e segunda instâncias, sequer seria possível alegar perante o TST eventual fraude no contrato de transporte.

Em entrevista à Forbes Money, o CEO da TruckPad, Carlos Mira, apontou a burocracia da lei como um dos motivos que levaram os caminhoneiros a recorrerem à informalidade, afirmando que o uso da tecnologia facilitaria a realização de processos burocráticos, como o pagamento de fretes, sem que as normas da ANTT fossem descumpridas (Pereira, 2020).

Matéria veiculada no blog da Fretebras demonstra que a plataforma segue essa mesma linha de raciocínio, afirmando que o uso de plataformas de frete enquanto tecnologias nos transportes de carga aproxima as transportadoras e os caminhoneiros autônomos via aplicativo, terceirizando a frota e reduzindo os custos da transportadora (Fretebras, 2020a).

Em 2022 o Portal Mobilidade do jornal Estadão veiculou matéria patrocinada pela Fretebras com o título: “Contratação de autônomos via apps de frete é iniciativa eficiente para quem tem frota terceirizada”, apontando que a utilização de plataformas de frete traria maior agilidade à contratação e menores custos para as empresas transportadoras que não tivessem frota própria ou, ainda que possuíssem, que necessitassem buscar caminhoneiros para fretes, sendo uma estratégia atraente para o setor empresarial do transporte rodoviário de cargas. Foram citadas como exemplos duas empresas que afirmaram utilizar a plataforma Fretebras: a empresa mineira RF Transportes, que alegou ter tido uma redução de 70% nos custos da contratação, e o gaúcho Grupo Scapini, que desativou uma filial que era mantida apenas para a

contratação de motoristas e montou uma equipe exclusiva para manuseio da plataforma de frete (Feltrin, 2022).

Tereza Aparecida Asta Gemignani e Daniel Gemignani (2019) apontam o descontentamento da categoria dos motoristas profissionais que recai sobre a terceirização das atividades de transporte rodoviário de cargas, em que empresas intermediam embarcadores e transportadores autônomos e aumentam cada vez mais a cadeia produtiva. Nesse contexto surgem as plataformas de frete como iniciativas que visam excluir o modelo de terceirização vigente até então, incentivando o contato direto entre as partes através do uso de aplicativos.

David Silva Franco (2020), ao tratar sobre as fontes de lucro nas plataformas de intermediação de trabalho, explica que a uberização se manifesta através de formas específicas de apropriação de valor. Ao analisar o caso específico do modelo de negócios da TruckPad, o autor demonstra que a plataforma se apropria de parte do mais-valor produzido pelo caminhoneiro através da cobrança de taxa sobre o preço da força de trabalho e se apropria de valor como renda ao produzir plano de acesso à plataforma que é vendido aos embarcadores que desejam veicular seus anúncios na plataforma. Além disso, a plataforma pode oferecer outros produtos através dos dados coletados.

Logo, nessas plataformas as fontes de lucro são diversificadas e podem associar cobrança de percentual da remuneração do trabalhador, venda de assinaturas que dão acesso à plataforma e outros serviços. Dessa forma, determinadas empresas-plataforma não lucram diretamente com o produto específico da intermediação do trabalho, mas dependem do acesso de usuários, tanto trabalhadores quanto consumidores, para aumentar a chance de vender cada vez mais produtos através da coleta de dados.

Inclusive, o termo *crowdsourcing* utilizado para explicar os processos de uberização e plataformização do trabalho, é formado pelo neologismo das palavras *crowd* (multidão) e *outsourcing* (terceirização) cunhado pelo jornalista Jeff Howe para explicar o novo estágio da terceirização iniciado a partir do livre compartilhamento de software e do código-fonte. O trabalho, os custos e as responsabilidades são transferidos por meio da rede mundial de computadores para uma multidão de usuários, tanto trabalhadores quanto consumidores, substituindo as redes de subcontratação. Dessa forma, as melhores soluções seriam encontradas por um

grupo maior e diverso do que a maioria da força de trabalho mais talentosa e especializada (Howe, 2009).

Ainda assim, conforme Rodrigo de Lacerda Carelli e Murilo Carvalho Sampaio Oliveira (2021), as plataformas de transporte de pessoas e de mercadorias dificilmente são lucrativas, uma vez que os custos são diretamente vinculados ao custo da mão de obra. Somente haveria possibilidade de lucro caso os custos dos trabalhadores fossem reduzidos, mas isso não se consolida na prática diante da insatisfação dos trabalhadores e da pressão por melhores condições de trabalho, além da possibilidade de procurarem outra plataforma que seja mais vantajosa. Da mesma forma, seria impraticável aumentar as tarifas cobradas, pois a fidelidade dos consumidores é baixa, porque sempre buscam pelo melhor preço, e o efeito de rede é praticamente inexistente. É fato: tanto usuários-trabalhadores quanto usuários-consumidores nas plataformas as condições mais favoráveis para si.

Ruth Dukes e Wolfgang Streeck (2023a) ao discorrerem sobre o trabalho por plataformas digitais nos países do Norte Global, descrevem as plataformas Uber (transporte de passageiros) e TaskRabbit (trabalho na casa de terceiros), cuja atuação é expressiva nos Estados Unidos, enquanto modelos extremos de fissuração, de modo que os trabalhadores são classificados como autônomos para que as plataformas evitem obrigações trabalhistas e de segurança social. Todavia, apesar de oferecerem flexibilidade, os trabalhadores enfrentam baixa remuneração, insegurança e vigilância constante. Para os autores, são intencionalmente criadas lacunas legais que desfazem a distinção tradicional entre emprego e auto emprego, sendo que a falta de regulamentação adequada resulta em contratos que não refletem a realidade do trabalho e criam uma desconexão entre o estatuto legal dos trabalhadores e a ideologia do empreendedorismo.

Nesse sentido, David Weil (2011), ao analisar as novas estruturas de emprego fissurado nos Estados Unidos, explica que as empresas utilizam estratégias centradas nas receitas e nas despesas, como franqueamento, terceirização e contratação de pessoa jurídica, para implementar fissuras nas relações de emprego. Ao criar uma marca que é estabelecida por meio de um padrão de qualidade são transferidos os eventuais custos para terceiros que possam suportar essa estrutura, afastando eventuais responsabilidades que esses custos possam causar. Ademais, a empresa deve manter um padrão de qualidade característico da marca ao mesmo tempo que

mantém o distanciamento necessário com a transferência de suas funções e deveres para terceiros.

Ana Carolina Reis Paes Leme (2018), ao estudar o caso dos motoristas da Uber no Brasil, denomina de empresa-nuvem a estrutura empresarial que traz o trabalhador para a engrenagem do sistema como suposto empreendedor, tornando-o sua própria engrenagem. A terceirização ocorre por meio da intermediação eletrônica do trabalho em que o consumidor é o tomador, o algoritmo é a suposta empresa fornecedora do trabalho e o microempresário autônomo é o trabalhador. A força que move a rede criada pela empresa proprietária do algoritmo é o trabalhador, por quem a empresa não possui qualquer responsabilidade. A máquina deixa a estrutura da fábrica e se torna uma extensão do corpo físico do trabalhador.

Em seus termos de uso e política de privacidade, a TruckPad atribui ao próprio caminhoneiro a responsabilidade pela veracidade, validade e precisão das informações fornecidas à plataforma, mas é a TruckPad que impõe os critérios e obrigações para o cadastro, podendo inclusive a seu exclusivo critério e sem aviso prévio excluir automaticamente a conta de acesso do caminhoneiro que prestar informações falsas que sejam inexistentes ou estejam em situação irregular (TruckPad, 2024b). Ademais, a TruckPad afirma que as plataformas de frete proporcionam transparência e fortalecem a confiança entre as partes envolvidas, de modo que as empresas podem contratar motoristas autônomos e manter a qualidade do serviço de transporte. No código de conduta da plataforma, que se aplica a todos que mantêm qualquer vínculo e relação com a TruckPad, é afirmado que os serviços e as soluções inovadoras ofertados pela empresa são reconhecidos pela sua qualidade e pelo profissionalismo na gestão logística, visando a fidelização dos clientes (TruckPad, 2024a).

A Fretebras afirma que a utilização da plataforma fornece segurança para as empresas anunciantes, uma vez que as empresas e os caminhoneiros que se cadastram são verificados e validados, além de garantir que o tempo de resposta ao anúncio do frete seja mais rápido e eficiente. De acordo com o código de conduta, a plataforma só manterá relações com parceiros que compactuem com seus ideais e estejam absolutamente em conformidade com seus valores (Fretebras, 2024b). Segundo os termos de uso, o usuário cadastrado se compromete a informar dados corretos e verdadeiros, podendo a plataforma, a seu critério exclusivo, tomar as medidas que entender necessárias para validar e verificar os dados fornecidos,

inclusive podendo suspender o acesso à plataforma caso verifique que os dados fornecidos são incorretos, falsos ou contrários às regras da empresa (Fretebras, 2024j).

Dessa forma, tanto a TruckPad quanto a Fretebras exigem padrão de qualidade que deve ser seguido por todos que com ela possuem relação, oferecendo segurança no uso de plataforma. Em contrapartida, as empresas se eximem de qualquer responsabilidade pela prestação do serviço, sendo que a obrigação quanto à observância das leis aplicáveis e das regras da plataforma passa a ser de responsabilidade das empresas e dos motoristas cadastrados.

Acerca disso, Sidnei Machado e Jonatha Rafael Pandolfo (2019) elucidam que os novos arranjos empresariais representam um desafio para a aplicação do Direito do Trabalho e para a intervenção estatal no Brasil, seja através da lei ou da jurisprudência, no que diz respeito à restrição e limitação da responsabilidade empresarial. Atualmente a segmentação e a descentralização dos processos produtivos compõem os modelos empresariais, de maneira que as empresas são substituídas por uma rede de sujeitos autônomos interligados econômica e funcionalmente.

Sobre isso, Ruth Dukes e Wolfgang Streeck (2023a) entendem que a análise dos conceitos primordiais do Direito do Trabalho é importante para que se possa identificar as circunstâncias históricas do contexto no qual surgiram, além de compreender como esses conceitos se apresentam na atualidade. Logo, como o Direito do Trabalho é uma instituição dinâmica, os conceitos de contrato e estatuto, mais aplicados à realidade jurídica do Norte Global, serviriam para analisar o Direito do Trabalho como uma construção social. Assim, na contemporaneidade, as relações trabalhistas agregam tanto elementos do contrato, por serem formalmente livres, quanto de estatuto, principalmente com a presença de normas implícitas e posições estruturais que se fazem presentes. Um exemplo é o trabalho por plataformas digitais, que, conforme apontam os autores, projetam um ideal neoliberal que não corresponde com a realidade social. A lei possui o papel de identificar o tipo de contrato está sendo desenvolvido: emprego ou autônomo, e prescrever o conteúdo funcional dessa relação. O Direito do Trabalho entende o autônomo enquanto uma categoria residual do emprego. A maior problemática está em identificar o curto liame que separa ambas as relações, afinal, um autônomo pode ser econômica ou estruturalmente subordinado.

Para Jorge Luiz Souto Maior (2024) o trabalho plataformizado não guarda semelhanças com a terceirização, pois a contratação do trabalhador como autônomo ou empreendedor nada mais é do que um meio fraudulento para afastar a aplicação das normas constitucionais que protegem a relação de trabalho. José Paulo Zeetano Chahad e Maria Cristina Cacciamali (2005) já alertavam para a proliferação de empregas de subcontratação, que garantem ao empregador final a oferta da mão de obra e a prestação dos serviços, encobrindo uma relação de dependência jurídica, o que até mesmo levou à desarticulação do mercado de trabalho dos motoristas de caminhão e à desorganização da categoria no que diz respeito ao trabalhador autônomo.

As empresas-plataforma externalizam ao máximo a territorialidade de bens materiais sem, contudo, transferir ou perder os mecanismos de controle geral sobre a atividade econômica. A definição da atividade através da construção de uma marca com estratégias de marketing e o controle da circulação são feitos pelas empresas centrais por meio de subcontratações e terceirizações, de maneira que é criada uma gestão por algoritmos que transfere para os trabalhadores os custos da aquisição e da manutenção dos instrumentos laborais e precifica o trabalho alheio (Carelli; Oliveira).

Por trás da narrativa que divulga novas formas de trabalho, o emprego assalariado perde relevância, especialmente a partir das novas formas de gestão das empresas. Vitor Filgueiras e Renata Queiroz Dutra (2023) relatam que as estruturas empresarial e do trabalho passam por transformações, de maneira que as plataformas digitais permitem uma nova forma de externalização das atividades empresariais, em que as barreiras geográficas dos mercados de trabalho são eliminadas e os trabalhadores podem realizar tarefas em qualquer lugar do mundo.

A TruckPad, segundo seus termos de uso, não se responsabiliza por quaisquer danos relacionados, associados ou decorrentes de qualquer uso dos serviços (TruckPad, 2024b). Inclusive, divulga em matéria veiculada em seu blog uma série de comportamentos que as transportadoras podem ensinar aos motoristas para que estejam atentos para uma eventual situação de roubo: evitar dar caronas, evitar falar sobre a carga transportada ou a rota, reconhecer uma blitz falsa e saber como reagir a ela, prestar atenção no redor durante o trajeto para detectar perigos, comunicar a PRF quando suspeitar de veículos ou eventos na estrada e ficar atento na carga e descarga (TruckPad, 2020b).

A Fretebras em seus termos de uso também se exime e se exonera de qualquer responsabilidade por danos de qualquer natureza que possam ter sido ocasionados ou decorrer da falta de continuidade ou funcionamento da plataforma. (Fretebras, 2024j). Inclusive, em matéria veiculada em seu blog que diz respeito ao combate ao roubo de cargas, a solução da plataforma é voltada para a segurança da empresa: verificação e validação da identidade dos motoristas que utilizam a plataforma por meio da ferramenta de inteligência artificial Check.AI (Fretebras, 2024d).

A transferência da responsabilidade sobre a carga ao trabalhador não é uma particularidade das plataformas de frete. Por exemplo, o iFood, plataforma de *delivery*, afirma nos termos e condições de uso que a entrega é de responsabilidade total do entregador, afirmando que a plataforma somente conecta clientes, estabelecimentos e entregadores, sem fiscalizar as atividades por qualquer meio. A plataforma também atribui ao entregador a responsabilização pelos seus próprios custos operacionais, despesas, taxas, contribuições e tributos que sejam necessários à manutenção das atividades (iFood, 2023).

Elucidam Tereza Aparecida Asta Gemignani e Daniel Gemignani (2019) que todos que participam da prestação do serviço, se beneficiando direta ou indiretamente da atividade dos motoristas profissionais, são responsáveis pela garantia de eficácia às medidas que protegem a saúde, a higiene e a segurança no trabalho, independentemente da natureza jurídica do vínculo contratual existente entre as partes, abrangendo as relações de trabalho de maneira geral.

Portanto, as plataformas digitais se apresentam como meras intermediárias do serviço realizado no ambiente virtual, ora se enquadrando enquanto empresa independente, ora como intermediadora de contratação por meio da terceirização. Como ambas as situações são autorizadas pela legislação e pela jurisprudência, a relação estabelecida perante o trabalhador não é considerada eivada de regularidade, de maneira que essas empresas se utilizam das fissuras do ordenamento jurídico para operarem sem que sejam responsabilizadas pelo serviço que estão intermediando, eis que rejeitada a relação de assalariamento. Esse desafio já existia e persiste para o transporte rodoviário de cargas, em que o caminhoneiro autônomo é responsável pelos custos e riscos da atividade como se empregador fosse, mas em troca da venda da sua força de trabalho recebe contraprestação, não auferindo lucro.

Dentre as contradições, os problemas interpretativos e os desafios que perseveram no que diz respeito à aplicação do Direito do Trabalho protetivo para os motoristas de frete no Brasil, as apontadas por este estudo perpassam pelo desmantelamento da Justiça do Trabalho frente ao reconhecimento de novas formas de trabalho, pelo não pertencimento desses trabalhadores às categorias profissionais para fins de proteção das condições de trabalho e pelas medidas neoliberais presentes na legislação e na jurisprudência que permitem a terceirização irrestrita da mão de obra e retiram a responsabilidade do contratante, a qual é transferida em uma relação desigual com a plataforma para o trabalhador, figura esta que o Direito do Trabalho historicamente deveria proteger.

CONCLUSÃO

Diante do exposto, a problemática de pesquisa apontada foi: como o trabalho por plataformas digitais impacta as disputas jurídicas que envolvem motoristas profissionais do transporte rodoviário de cargas?

Nesse sentido, para responder à indagação formulada, este estudo buscou analisar em que consiste o modelo de negócio das plataformas no setor de cargas no Brasil, tendo como paradigmas duas das plataformas mais utilizadas pelos caminhoneiros, a TruckPad e a Fretebras, apresentando suas peculiaridades em relação às plataformas de outros segmentos e como a utilização das plataformas de frete impactam na interpretação e na aplicação das leis cujos destinatários são os motoristas profissionais, com destaque para as contradições, os problemas interpretativos e os desafios que persistem na proteção do caminhoneiro no Brasil, sendo abordadas algumas proposições para superar as contradições e desafios presentes no mundo do trabalho.

As políticas neoliberais influenciaram a abertura dos mercados nos países emergentes como estratégia para manter a dominação e superar a estagnação do capitalismo, de modo que a reestruturação produtiva possa se adequar ao contexto da globalização e por meio dela promova a redistribuição da divisão internacional do trabalho, todavia o que se constata é a desregularização das relações trabalhistas e a reforma do Estado.

A crise da sociedade do trabalho se deu a partir da percepção de que a inserção social passou a se desvincular do trabalho. Este passou a ser transitório e escasso, não gerando mais na classe obreira os sentimentos de felicidade e pertencimento. Tal fenômeno se agravou com o surgimento das novas tecnologias a partir da década de 1990, o que resulta em um cenário de desemprego estrutural (Ghiraldelli Jr., 2000).

Por sua vez, a nova configuração do capitalismo contemporâneo culminou na reforma do trabalho humano, de maneira que a produção do capital passou a se pautar na utilização de novas tecnologias, o mercado consumidor se difundiu em larga escala e os trabalhadores passaram a desempenhar suas atividades por meio das máquinas, submetendo-se inteiramente aos objetivos da empresa voltados à satisfação do mercado.

No que diz respeito aos motoristas profissionais que exercem atividade no transporte rodoviário de cargas, o arcabouço normativo se encontra profundamente fragmentado: apesar de a Lei nº 13.103/2015 não distinguir os motoristas autônomos dos empregados, as alterações promovidas na CLT somente a estes se aplicam. Por sua vez, a Lei nº 11.442/2007 não protege o trabalho, mas sim a atividade comercial, pois o motorista não é reconhecido nem enquadrado enquanto trabalhador. Dessa forma, o caminhoneiro autônomo é motorista profissional, mas a ele são atribuídos mais ônus do que bônus: é responsável por controlar sua jornada, observar o pagamento correto do frete mínimo, escolher os locais de parada mais seguros e zelar pela carga, entre outras atribuições.

A tendência legislativa e jurisprudencial não protege o trabalhador por considerar que este não é absolutamente subordinado à empresa pelo conceito tradicional de emprego. A constitucionalidade da Lei nº 11.447/2007 pela ADC nº 48 apenas reforça que a interpretação que vem sendo dada à Constituição pelo STF prioriza a livre concorrência e a livre iniciativa em detrimento do direito fundamental e social ao trabalho. Ainda que a ADI nº 5.322 tenha buscado contornar a regressão de direitos na profissão de motorista levada a cabo pela Lei nº 13.103/2015, a proteção ao conceito formal de emprego prevalece, uma vez que os motoristas empregados são os principais destinatários da norma.

O modelo de negócio das plataformas digitais no setor de cargas se soma à tendência de introduzir novas formas de organização do trabalho no ordenamento jurídico, mas sem o véu protetivo conferido ao trabalho. A dualidade entre emprego formal e trabalho informal no ordenamento jurídico brasileiro não considera que ambos são modalidades de assalariamento, uma vez que o trabalhador não auferir lucro por meio das plataformas, mas busca manter seu sustento ou complementar sua renda, sem qualquer similaridade com os objetivos empresariais.

O contexto periférico do Brasil enquanto país pertencente ao Sul Global revela que as condições de trabalho na profissão de motorista de caminhão são precárias, haja vista que o modal rodoviário é principal modo de escoamento da produção no país, envolvendo interesses de todos os setores da economia e do agronegócio. O caráter comercial da atividade não se desvincula da figura do trabalhador que executa os serviços, pois persiste o argumento, como ocorreu nas greves dos caminhoneiros em 2013 e 2018, de que melhorar as condições de trabalho aumentaria os custos do negócio, e essa fragmentação da categoria resulta na falta de representatividade.

As plataformas de frete se apresentam enquanto intermediárias do serviço de transporte, conectando diretamente empresas transportadoras a caminhoneiros que buscam frete. A aproximação entre as partes ocorre no ambiente virtual disponibilizado pela empresa-plataforma e a fase de negociação e pagamento se dá diretamente entre as partes. O acesso às plataformas não ocorre da mesma forma na TruckPad e na Fretebras. No caso da primeira, o acesso é gratuito para as empresas e os motoristas, sendo cobrada taxa pela intermediação descontada do valor do frete negociado. Já na segunda o acesso aos motoristas é gratuito, sendo possível contratar plano de assinatura para ter acesso a vantagens exclusivas, e as empresas devem necessariamente aderir a um plano de assinatura para veicularem os anúncios dos fretes.

A particularidade das plataformas de frete é justamente o fato de que o transporte rodoviário de cargas já possui regulamentação própria, que expressamente afasta o vínculo de emprego em detrimento de relação comercial de natureza civil da atividade. Inclusive, essa tem sido a tendência jurisprudencial com relação às formas de trabalho digital que se expandiram no Brasil a partir do século XXI. A decisão proferida na ADC nº 48 vem sendo citada como precedente para considerar a incompetência da Justiça do Trabalho, pois a Constituição Federal de 1988 possibilita o reconhecimento de outras formas de trabalho, mas que a lei e a jurisprudência sequer consideram como tal.

As plataformas e os aplicativos instrumentalizam a lógica que nega a condição de assalariamento nas modalidades contratuais que utilizam novas tecnologias, apesar de a narrativa sobre a expansão das novas formas de trabalho anteceder a existência das plataformas e dos aplicativos. Inclusive, a uberização das condições de trabalho promove o endividamento dos trabalhadores devido ao custeio dos instrumentos de trabalho e da transferência de riscos.

Nesse sentido o recente PLC nº 12/2024 se mostra insuficiente para regulamentar as relações de trabalho nas plataformas digitais, porque não abrange todos os segmentos de prestação de serviços e rejeita expressamente possível configuração de vínculo empregatício, caminhando na contramão das recomendações internacionais no que diz respeito à revisão do arcabouço jurídico nacional a fim de possibilitar a proteção às consideradas novas formas de trabalho, em que o uso da tecnologia gerencia e controla todas as etapas da atividade desenvolvida.

A nova realidade de reconfiguração das empresas não foi apropriada pelo Direito do Trabalho, sendo que o alcance das normas trabalhistas, sobretudo no que diz respeito à responsabilização, fica limitado à subjetivação do empregador conferida pelo texto celetista, construída a partir da clássica estrutura vertical, estratificada e hierarquizada adaptada à relação bilateral do contrato de trabalho, que se esvazia diante da nova estrutura complexa do sujeito empregador.

O atual cenário é de esvaziamento da competência da Justiça do Trabalho, em que o caráter trabalhista é retirado da relação histórica entre o detentor dos meios de produção e aquele que vende sua força de trabalho. O neoempreendedorismo permeia o Poder Judiciário brasileiro, sendo que as Cortes Nacionais consideram, sem analisar pormenorizadamente o caso concreto, que a situação fática de determinadas ocupações não se molda à relação do emprego, logo a competência seria da Justiça Comum.

Dessa forma, o Direito do Trabalho deve estar alinhado com a realidade econômica e social, reconhecendo a importância das instituições públicas e quase-públicas na regulação coletiva do trabalho. A proteção do trabalho humano contra a mercantilização depende do sistema econômico da sociedade e exige um esforço contínuo para promover a democracia no trabalho e no sistema econômico mais amplo, de maneira que os trabalhadores participem da governança democrática nas condições de trabalho.

As possibilidades para a melhoria perpassam necessariamente pela organização coletiva dos trabalhadores através da atuação dos sindicatos, das associações e dos coletivos de trabalhadores, uma vez que o caráter político do Direito do Trabalho necessita ser reafirmado através da participação dos trabalhadores dos processos decisórios e das redes de solidariedade formadas em contraposição à apropriação do próprio sentido do trabalho.

REFERÊNCIAS

- ABÍLIO, Ludmila Costhek. Perfis e trajetórias ocupacionais. In: MACHADO, Sidnei; ZANONI, Alexandre (orgs.). **O trabalho controlado por plataformas digitais: dimensões, perfis e direitos**. UFPR – Clínica Direito do Trabalho: Curitiba, 2022. Capítulo 2: p. 127-164.
- ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: gerenciamento e controle do trabalhador *just-in-time*. In: ANTUNES, Ricardo (org.). **Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020. Capítulo 7: p. 111-124.
- ABÍLIO, Ludmila Costhek; AMORIM, Henrique; GROHMANN, Rafael. Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. **Sociologias**, ano 23, n. 57, p. 26-56, maio/ago. 2021.
- AGRELA, Lucas. CargoX: com aporte de R\$1,1 bi, nasce o unicórnio Grupo Frete.com. **Exame**, s./l., 10 nov. 2021. Disponível em: <https://exame.com/insight/com-aporte-de-r11-bi-nasce-o-unicornio-grupo-frete-com/p>. Acesso em: 23 jul. 2024.
- ALVARENGA, Rúbia Zanotelli de. **O Direito do trabalho como dimensão dos direitos humanos**. Belo Horizonte: Editora Dialética, 2021.
- ALVES, Giovanni. **Trabalho e mundialização do capital: a nova degradação do trabalho na era da globalização**. 2. ed. Londrina: Praxis, 1999.
- ALVES, Giovanni. Trabalho e reestruturação produtiva no Brasil neoliberal: precarização do trabalho e redundância salarial. **Revista Katálysis**, v. 12, n. 2, p. 188-197, jul./dez. 2009.
- ANTUNES, Ricardo. **Adeus ao trabalho?: ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho**. São Paulo: Cortez, 2016.
- ANTUNES, Ricardo. **Os sentidos do trabalho: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho**. 2. ed. São Paulo: Boitempo, 2009.
- ARAÚJO, Paula Hypólito de. Caminhoneiros e resistência política: proletariado ou patrões de si mesmo? In: Simpósio Lutas Sociais na América Latina, 3, 2008, Londrina. **Anais [...]**. Londrina: Universidade Estadual de Londrina - GEPAL, 2008. p. 1-12.
- ARAÚJO, Paula Hypólito de. **Os (des)caminhos da estrada: a organização do trabalho dos caminhoneiros no Porto de Santos**. 282 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Universidade Estadual Paulista, Marília, 2010.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS MAGISTRADOS DA JUSTIÇA DO TRABALHO [ANAMATRA]. **Nota Técnica nº 3/2023**. 25 set. 2023. Disponível em: <https://images.jota.info/wp-content/uploads/2023/10/pesquisa-anamatra-usp-1-2.pdf>. Acesso em: 15 jul. 2024.

BALEEIRO, Aliomar. **Supremo Tribunal Federal, esse outro desconhecido**. Rio de Janeiro: Forense, 1968.

BARAT, Josef. O investimento em transporte como fator de desenvolvimento regional: uma análise da expansão rodoviária no Brasil. **Revista Brasileira de Economia**, v. 23, n. 3, p. 25-51, jul./set. 1969.

BARBATO, Maria Rosaria; VIANA, Marcio Túlio. Casas, ruas e vírus: possíveis tendências do direito do trabalho na era pós pandemia. **Revista de Direito Brasileira**, v. 26, n. 10, p. 311-324, maio/ago. 2020.

BARBOSA, Bhryan Gama. Entregadores cantando de galo: neoliberalismo, precarização do trabalho e resistência no contexto brasileiro. **Perspectivas Sociais: entre a civilização e a barbárie**, v. 8, n. 1, p. 158-178, 2023.

BELMONTE, Alexandre Agra. A novel Lei dos motoristas profissionais (n. 13.103/2015) e as questões jurídicas decorrentes. **Revista do TST**, v. 82, n. 1, p. 19-42, jan./mar. 2016.

BERNARDES, Felipe. **O direito do trabalho no Supremo Tribunal Federal**. Salvador: Editora JusPODIVM, 2021.

BIAVASCHI, Magda Barros. **O direito do trabalho no Brasil – 1930/1942: a construção do sujeito de direitos trabalhistas**. 2 v. Tese (Doutorado em Economia) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2005.

BLACKBUCK. **Products**. 2024. Disponível em: <https://www.blackbuck.com/company-products.html>. Acesso em: 21 jul. 2024.

BOLTANSKI, Luc; CHIAPELLO, Ève. **O novo espírito do capitalismo**. Tradução: Ivone C. Benedetti. São Paulo: Martins Fontes, 2009.

BORGES NETO, João Machado. **Duplo caráter do trabalho, valor e economia capitalista**. 295 f. Tese (Doutorado em Economia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei Complementar nº 12, de 5 de março de 2024a**. Dispõe sobre a relação de trabalho intermediado por empresas operadoras de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículos automotores de quatro rodas e estabelece mecanismos de inclusão previdenciária e outros direitos para melhoria das condições de trabalho. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2024. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=2391423. Acesso em: 5 maio 2024.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição**: República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal, 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 14 jul. 2024.

BRASIL. Controladoria-Geral da União. **Relatório de avaliação – exercício 2022**. Brasília: CGU, 2023a.

BRASIL. Decreto nº 5.452, de 1º de maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. **Diário Oficial [dos] Estados Unidos do Brasil**, Brasília, DF, 9 agosto 1943. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em: 12 maio 2024.

BRASIL. Decreto-lei nº 1.402, de 5 de julho de 1939. Regula a associação em sindicato. **Diário Oficial [dos] Estados Unidos do Brasil**, Brasília, DF, 7 julho 1943. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del1402.htm. Acesso em: 16 jul. 2024.

BRASIL. Emenda Constitucional nº 123, de 14 de julho de 2022a. Altera o art. 225 da Constituição Federal para estabelecer diferencial de competitividade para os biocombustíveis; inclui o art. 120 no Ato das Disposições Constitucionais Transitórias para reconhecer o estado de emergência decorrente da elevação extraordinária e imprevisível dos preços do petróleo, combustíveis e seus derivados e dos impactos sociais dela decorrentes; autoriza a União a entregar auxílio financeiro aos Estados e ao Distrito Federal que outorgarem créditos tributários do Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS) aos produtores e distribuidores de etanol hidratado; expande o auxílio Gás dos Brasileiros, de que trata a Lei nº 14.237, de 19 de novembro de 2021; institui auxílio para caminhoneiros autônomos; expande o Programa Auxílio Brasil, de que trata a Lei nº 14.284, de 29 de dezembro de 2021; e institui auxílio para entes da Federação financiarem a gratuidade do transporte público. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 15 julho 2022. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc123.htm. Acesso em: 23 jul. 2024.

BRASIL. Lei Complementar nº 123, de dezembro de 2006. Institui o Estatuto Nacional da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte; altera dispositivos das Leis no 8.212 e 8.213, ambas de 24 de julho de 1991, da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, da Lei no 10.189, de 14 de fevereiro de 2001, da Lei Complementar no 63, de 11 de janeiro de 1990; e revoga as Leis no 9.317, de 5 de dezembro de 1996, e 9.841, de 5 de outubro de 1999. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 14 dezembro 2006. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp123.htm. Acesso em: 21 jul. 2024.

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 24 setembro 1997. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm. Acesso em: 23 jul. 2024.

BRASIL. Lei nº 9.868, de 10 de novembro de 1999. Dispõe sobre o processo e julgamento da ação direta de inconstitucionalidade e da ação declaratória de constitucionalidade perante o Supremo Tribunal Federal. **Diário Oficial da União**,

Brasília, DF, 11 novembro 1999. Disponível em:
https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9868.htm. Acesso em: 18 jul. 2024.

BRASIL. Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007. Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração e revoga a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 8 janeiro 2007. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12619.htm. Acesso em: 12 maio 2024.

BRASIL. Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e 12.023, de 27 de agosto de 2009, para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 2 maio 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12619.htm. Acesso em: 12 maio 2024.

BRASIL. Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 3 mar. 2015. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13103.htm. Acesso em: 12 maio 2024.

BRASIL. Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018a. Institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 9 agosto 2018. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/l13703.htm. Acesso em: 12 maio 2024.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. **Sindicatos – Brasil 2024**. 5 jul. 2024b. Disponível em: <https://www.gov.br/trabalho-e-emprego/pt-br/servicos/sindicatos/cadastro-de-entidades/entidade-sindical-registrada/sindicatosbrasil2024.xlsx/view>. Acesso em: 7 jul. 2024.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Agência Nacional de Transportes Terrestres. **RNTRC**: requisitos. 4 abr. 2024c. Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/cargas/rntrc-1/requisitos>. Acesso em: 7 jul. 2024.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Agência Nacional de Transportes Terrestres. **RNTRC em números**. jun. 2024d. Disponível em: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiaOTczNzdmYzktNzU3NS00NGJkLTk0ZjktNDY2MDV%20kZjQzMU3liwidCI6Ijg3YmJIOWRILWE4OTItNGNkZS1hNDY2LTg4Zjk4MmZiYzQ5MCI9>. Acesso em: 16 jul. 2024.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Anuário estatístico de transportes 2013-2022**. Brasília: Ministério dos Transportes, 2022b.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça (Segunda Seção). **Conflito de Competência nº 164.544**. Suscitante: 1ª Vara do Trabalho de Poços de Caldas. Relator: Min. Moura Ribeiro. Brasília (DF), 4 setembro 2019a. Disponível em: <https://processo.stj.jus.br/jurisprudencia/externo/informativo/?acao=pesquisar&livre=UBER>. Acesso em: 1 ago. 2024.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal (Decisão Monocrática). **Reclamação Constitucional nº 59.795**. Reclamante: Cabify Agência de Serviços de Transporte de Passageiros Ltda. Relator: Min. Alexandre de Moraes. Brasília (DF), 24 maio 2023b. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=6643597>. Acesso em: 1 ago. 2024.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal (1ª Turma). **Reclamação Constitucional nº 60.347**. Reclamante: Cabify Agência de Serviços de Transporte de Passageiros Ltda. Relator: Min. Alexandre de Moraes. Brasília (DF), 19 março 2024e. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=6666088>. Acesso em: 1 ago. 2024.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal (Plenário). **Ação Declaratória de Constitucionalidade nº 48**. Requerente: Confederação Nacional do Transporte. Relator: Min. Roberto Barroso. Brasília (DF), 19 maio 2020a. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5245418>. Acesso em: 12 jun. 2024.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal (Plenário). **Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 5.322**. Requerente: Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres. Relator: Min. Alexandre de Moraes. Brasília (DF), 3 setembro 2023c. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/downloadPeca.asp?id=15360546007&ext=.pdf>. Acesso em: 18 jul. 2024.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal (Plenário). **Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 5.956**. Requerente: Associação do Transporte Rodoviário de Carga do Brasil. Relator: Min. Luiz Fux. Brasília (DF), 12 fevereiro 2018b. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5481962>. Acesso em: 20 jul. 2024.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal (Plenário). **Arguição de Descumprimento de preceito Fundamental nº 324**. Requerente: Associação Brasileira do Agronegócio – ABAG. Relator: Min. Roberto Barroso. Brasília (DF), 6 setembro 2019b. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=4620584>. Acesso em: 14 maio 2024.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal (Plenário). **Reclamação Constitucional nº 64.018**. Reclamante: Rappi Brasil Intermediação de Negócios Ltda. Relator: Min. Alexandre de Moraes. Brasília (DF), 11 dezembro 2023d. Disponível em:

<https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=6800311>. Acesso em: 1 ago. 2024.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal (Plenário). **Recurso Extraordinário nº 1.446.336**. Recorrente: Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Relator: Min. Edson Fachin. Brasília (DF), 2 setembro 2024f. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=6679823>. Acesso em: 1 ago. 2024.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal (Plenário). **Recurso Extraordinário nº 958.252**. Recorrente: Celulose Nipo Brasileira S/A – CENIBRA. Relator: Min. Luiz Fux. Brasília (DF), 13 setembro 2019c. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/downloadPeca.asp?id=15341103626&ext=.pdf>. Acesso em: 14 jul. 2024.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal (Plenário). **Recurso Extraordinário com Agravo nº 791.932**. Recorrente: Liq Corp S/A (nova denominação de Contax-Mobitel S/A). Relator: Min. Alexandre de Moraes. Brasília (DF), 6 março 2019d. Disponível: Acesso: <https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=4952236>. 14 jul. 2024.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Regimento Interno**. Brasília: STF, Secretaria de Altos Estudos, Pesquisas e Gestão da Informação, 2023e. Disponível em: <https://www.stf.jus.br/arquivo/cms/legislacaoRegimentoInterno/anexo/RISTF.pdf>. Acesso em: 18 jul. 2024.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Temas de Repercussão Geral com Suspensão Nacional**. Banco de Dados do STF, atualizado em 2 ago. 2024g. Disponível em: https://transparencia.stf.jus.br/single/?appid=79a37aa0-aa08-4b4a-9f1e-a1c076f7fd1f&sheet=1d0b3987-b1a7-4180-a0fa-4f2cca91c824&theme=stf_azul_padrao&opt=curselselect=clearall. Acesso em: 2 ago. 2024.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho (3ª Turma). **Recurso de Revista nº 100353-02.2017.5.01.0066**. Recorrente: Elias do Nascimento Santos. Relator: Min. Mauricio Godinho Delgado. Brasília (DF), 11 abril 2022c. Disponível: <https://consultaprocessual.tst.jus.br/consultaProcessual/resumoForm.do?consulta=1&numeroInt=288384&anoInt=2019>. Acesso: 1 ago. 2024.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho (5ª Turma). **Recurso de Revista nº 1000123-89.2017.5.02.0038**. Recorrente: Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Relator: Min. Breno Medeiros. Brasília (DF), 7 fevereiro 2020b. Disponível: <https://consultaprocessual.tst.jus.br/consultaProcessual/resumoForm.do?consulta=1&numeroInt=242502&anoInt=2019>. Acesso: 1 ago. 2024.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho (8ª Turma). **Recurso de Revista nº 10651-39.2020.5.15.0005**. Recorrente: COOPERUNIÃO (Cooperativa de Trabalho de Transportadores Rodoviários Autônomos de Cargas. Relator: Min. Carlos Eduardo Gomes Pugliesi. Brasília (DF), 2 jul. 2024h. Disponível: Acesso:

<https://consultaprocessual.tst.jus.br/consultaProcessual/resumoForm.do?consulta=1&numeroInt=161717&anoInt=2024>. 30 jul. 2024.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. Orientação Jurisprudencial nº 332, da SDI-1. O tacógrafo, por si só, sem a existência de outros elementos, não serve para controlar a jornada de trabalho de empregado que exerce atividade externa. **Tribunal Superior do Trabalho**, Brasília, 9 dez. 2003. Disponível em: <https://jurisprudencia.tst.jus.br/?tipoJuris=SUM&orgao=TST&pesquisar=1>. Acesso em: 30 jun. 2024.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Regimento Interno**. Brasília: TST, 2017. Disponível em: https://juslaboris.tst.jus.br/bitstream/handle/20.500.12178/116169/2017_ra1937_ri_tst_rep01_livro_vigente.pdf?sequence=14&isAllowed=y. Acesso em: 2 ago. 2024.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. Súmula nº 331 do TST. Contrato de prestação de serviços. Legalidade. **Tribunal Superior do Trabalho**, Brasília, 31 maio 2011. Disponível em: <https://jurisprudencia.tst.jus.br/?tipoJuris=SUM&orgao=TST&pesquisar=1#void>. Acesso em: 30 jul. 2024.

BRAUN, Julia. Como caminhoneiros se tornaram parte da base eleitoral de Bolsonaro. **BBC News Brasil**, São Paulo, 2 nov. 2022. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-63478884>. Acesso em: 20 jul. 2024.

BRÊTAS, Pollyanna. 99 lança serviço de negociação de tarifa das corridas. Saiba como vai funcionar. **Extra Globo**, Rio de Janeiro, 23 out. 2023. Disponível em: <https://www.truckpad.com.br/termos/#pagamento>. Acesso em: 28 jul. 2024.

BROWN, Wendy. **Cidadania sacrificial**: neoliberalismo, capital humano e políticas de austeridade. Tradução: Juliane Bianchi Leão. Rio de Janeiro: Zazie Edições, 2018.

CABÚS NETO, Jamil; SUÑE, Renata Sampaio. Do (ab)uso das reclamações constitucionais em matéria trabalhista à luz da jurisprudência do Supremo Tribunal Federal. **Revista Direito UNIFACS-Debate Virtual**, n. 287, p. 1-9, 2024.

CACCIAMALI, Maria Cristina. Globalização e processo de informalidade. **Economia e Sociedade**, n. 14, p. 153-174, jun. 2000.

CAMARGOS, Regina Coeli Moreira. O movimento sindical diante da “tempestade perfeita”: austeridade, desregulação trabalhista e retrocesso democrático. **Revista Ciências do Trabalho**, n. 15, p. 1-20, 2019.

CAMPOS, Anderson; GALVÃO, Andréia; LEMOS, Patrícia; TRÓPIA, Patrícia Vieira. O impacto da reforma trabalhista no sindicalismo brasileiro: reações e resistências. In: KREIN, Joé Dari *et al.* (orgs.) **O trabalho pós-reforma trabalhista (2017)**. São Paulo: Cesit, 2021. p. 321-358. v. 1.

CARDOSO, Adalberto Moreira. **A construção da sociedade do trabalho no Brasil:** uma investigação sobre a persistência secular das desigualdades. 2. ed. Rio de Janeiro: Amazon, 2019.

CARDOSO, Adalberto Moreira. **A década neoliberal e a crise dos sindicatos no Brasil.** São Paulo: Boitempo Editorial, 2003.

CARDOSO, Deborah. Uma nova perspectiva sobre o transporte rodoviário de carga no Brasil: jornada de trabalho do motorista profissional à luz da Lei n. 13.103/2015. **Revista do TST**, v. 82, n. 1, p. 77-113, jan./mar. 2016.

CARELLI, Rodrigo de Lacerda. Paralisação dos caminhoneiros, uberização e os fins do Direito do Trabalho. Ou quando o neoliberalismo laboral mostra sua inépcia. **Blog do Rodrigo Carelli**, s./l., 11 jun. 2018. Disponível em: <https://rodrigocarelli.wordpress.com/2018/06/11/paralisacao-dos-caminhoneiros-uberizacao-e-os-fins-do-direito-do-trabalho-ou-quando-o-neoliberalismo-laboral-mostra-sua-inepcia/>. Acesso em: 12 jul. 2024.

CARELLI, Rodrigo de Lacerda; OLIVEIRA; Murilo Carvalho Sampaio. **As plataformas digitais e o direito do trabalho:** como entender a tecnologia e proteger as relações de trabalho no Século XXI. Belo Horizonte: Dialética Editora, 2021.

CARVALHO, José Murilo de. **Cidadania no Brasil:** o longo caminho. 3. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

CASILLI, Antonio A. Da classe virtual aos trabalhadores do clique: a transformação do trabalho em serviço na era das plataformas digitais. **MATRIZES**, v. 14, n. 1, p. 13-21, jan./abr. 2020.

CASILLI, Antonio A. **Trabajo, conocimiento y vigilancia:** 5 ensayos sobre tecnología. Bolivia: Editorial del Estado Plurinacional de Bolivia, 2018.

CASSAR, Vólia Bomfim. **Direito do trabalho:** de acordo com a Reforma Trabalhista – Lei 13.467/2017. 14. ed. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo, MÉTODO, 2017.

CASTEL, Robert. **As metamorfoses da questão social:** uma crônica do salário. 9. ed. Tradução: Iraci D. Poletti. Petrópolis: Vozes, 2010.

CASTRO, Grasielle. Após divergências no TST, Uber reforça pedido para STF suspender processos trabalhistas. **Jota**, São Paulo, 1 jul. 2024. Disponível em: <https://www.jota.info/stf/do-supremo/apos-divergencias-no-tst-uber-reforca-pedido-para-stf-suspender-processos-trabalhistas-01072024>. Acesso em: 2 ago. 2024.

CENTRO DE ENSINO E PESQUISA EM INOVAÇÃO DA FGV DIREITO SP [CEPI]. **Gig economy e trabalho em plataformas no Brasil:** do conceito às plataformas. São Paulo: FGV Direito SP, 2021.

CEZARIO, Priscila Freire da Silva. Competência da Justiça do Trabalho em um mundo do trabalho em transformação: descolando a relação de trabalho *lato sensu*

de sua espécie mais relevante. **Revista da Escola Judicial do TRT4**, v. 3, n. 5, p. 25-54, jan./jun. 2021.

CHAHAD, José Paulo Zeetano; CACCIAMALI, Maria Cristina. As transformações estruturais no setor de transporte rodoviário e a reorganização no mercado de trabalho do motorista de caminhão no Brasil. **Revista da ABET**, v. 5, n. 2, p. 120-150, jul./dez. 2005.

CHEROBIM, Mauro. O caminhoneiro na estrada. **Perspectivas**, v. 7, p. 113-125, 1984.

CHILDHOOD BRASIL. **O perfil do caminhoneiro brasileiro**. 3. ed. 2015. Disponível em: <https://ch-wordpress.s3.amazonaws.com/uploads/2022/12/o-perfil-do-caminhoneiro-2015.pdf>. Acesso em: 21 jul. 2024.

CHILDHOOD BRASIL. **O perfil do caminhoneiro brasileiro**. 4. ed. 2021. Disponível em: <https://ch-wordpress.s3.amazonaws.com/uploads/2022/12/o-perfil-do-caminhoneiro-brasileiro-2021-pesquisa-o-perfil-do-caminhoneiro-brasileiro-2021.pdf>. Acesso em: 21 jul. 2024.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE [CNT]. **Painel CNT do Emprego no Transporte**. abr. 2024. Disponível em: <https://cnt.org.br/painel-emprego-transporte>. Acesso em: 16 jul. 2024.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE [CNT]. **Pesquisa CNT perfil dos caminhoneiros 2016**. Brasília: CNT, 2016.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE [CNT]. **Pesquisa CNT perfil dos caminhoneiros 2019**. Brasília: CNT, 2019.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE [CNT]. **Pesquisa CNT perfil empresarial 2021: transporte rodoviário de cargas**. Brasília: CNT, 2022.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS [CNTA]. **Pesquisa CNTA: a realidade do caminhoneiro autônomo em 2022**. Brasília: AGP Pesquisas, 2022.

CORTE INTERAMERICANA DE DIREITOS HUMANOS [CORTE IDH]. **Caso dos Empregados da Fábrica de fogos de Santo Antônio de Jesus e seus familiares vs. Brasil**. Sentença de 15 de julho de 2020. San José da Costa Rica, 2020. Disponível em: https://www.corteidh.or.cr/docs/casos/articulos/seriec_407_por.pdf. Acesso em: 26 jul. 2023.

CORTE INTERAMERICANA DE DIREITOS HUMANOS [CORTE IDH]. **Opinión consultiva OC-27/21 de 5 de mayo de 2021 solicitada por la comisión interamericana de derechos humanos**. Derechos a la libertad sindical, negociación colectiva y huelga, y su relación con otros derechos, con perspectiva de género. San José: Corte Interamericana de Derechos Humanos, 2021. Disponível em: https://www.corteidh.or.cr/docs/opiniones/seriea_27_esp1.pdf. Acesso em: 25 jul. 2023.

COZERO, Paula. Tempos de exceção como regra: a flexibilidade da jornada na reforma trabalhista. In: MACHADO, Sidnei (org.). **Direito do trabalho e democracia: reflexões a partir da reforma trabalhista no Brasil de 2017**. Porto Alegre: Editora Fi, 2019. Capítulo 6: p. 161-186.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal**. Tradução: Mariana Echalar. São Paulo: Boitempo, 2016.

DEAKIN, Simon; MARKOU, Christopher. The Law-Technology Cycle and the Future of Work. **University of Cambridge Faculty of Law**, Research Paper n. 32, p. 1-26, may 2018.

DEDECCA, Claudio Salvadori. **Racionalização econômica e trabalho no capitalismo avançado**. 2. ed. Campinas: Unicamp, 2005.

DEL BONO, Andrea. Experiencias laborales de trabajadores de plataformas de reparto en el AMBA durante el contexto de aislamiento y distanciamiento social. In: MUÑIS TERRA, Leticia (coord.) **¿Encrucijadas o bifurcaciones biográficas?: transiciones laborales en contexto de pandemia en Argentina**. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: CLACSO; Agencia de I+d+i; La Plata: PISAC, 2023. Capítulo 2: 67-90.

DELGADO, Gabriela Neves; DIAS, Valéria de Oliveira; DI ASSIS, Carolina. Sindicalismo e negociação coletiva trabalhista nas plataformas digitais de consumo: uma análise da situação fática e jurídica dos divulgadores digitais. In: ANTUNES, Ricardo. **Icebergs à deriva: o trabalho nas plataformas digitais**. São Paulo: Boitempo, 2023. Capítulo 28: p. 521-540.

DELGADO, Maurício Godinho. **Capitalismo, trabalho e emprego: entre o paradigma da destruição e os caminhos da reconstrução**. 2. ed. São Paulo: LTr, 2015.

DIEUAIDE, Patrick; AZAÏS, Christian. Platforms of work, labour, and employment relationship: the grey zones of a digital governance. **Frontiers in Sociology**, v. 5, p. 1-14, 2020.

DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICA E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS [DIEESE]. **O acordo tripartite para regulamentação do trabalho em plataformas de transporte remunerado de passageiros**. Síntese Especial nº 17. 05 mar. 2024. Disponível em: <https://www.dieese.org.br/sinteseespecial/2024/sinteseEspecial17.pdf>. Acesso em: 5 maio 2024.

DUKES, Ruth; STREECK, Wolfgang. **Democracy at work: contract, status, and post-industrial justice**. Cambridge: Polity Press, 2023a.

DUKES, Ruth; STREECK, Wolfgang. Labour law after neoliberalism? **Journal of Law and Society**, v. 50, p. 165-185, 2023b.

ELE tem uma das maiores transportadoras do Brasil, sem ter sequer um caminhão. **IstoÉ Dinheiro**, s./l., 23 jul. 2020. Disponível em: <https://istoedinheiro.com.br/ele-tem-uma-das-maiores-transportadoras-do-brasil-sem-ter-sequer-um-caminhao/>. Acesso em: 25 jul. 2024.

ELIAS, Juliana. Preço do petróleo já subiu 60% em 2021 – e há quem aposte em mais aumentos. **CNN Brasil**, São Paulo, 17 nov. 2021. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/economia/macroeconomia/preco-do-petroleo-ja-subiu-60-em-2021-e-ha-quem-aposte-em-mais-aumentos/>. Acesso em: 20 jul. 2024.

FAORO, Raymundo. **Os donos do poder: formação do patronato político brasileiro**. 3. ed. São Paulo: Editora Globo, 2001.

FAÇANHA, Cristiano; DELGADO, Oscar; YANG, Liuhanzi. China green freight assessment: enabling a cleaner and more efficient freight system in China. **ICCT Briefing**: International Council for Clean Transportation, Washington, DC, 2018.

FAIRWORK. **Fairwork Annual Report 2023: State of the Global Platform Economy**. Oxford, United Kingdom; Berlin, Germany: Fairwork, 2024.

FELTRIN, Aline. Contratação de autônomos via apps de frete é iniciativa eficiente para quem tem frota terceirizada. **Mobilidade Estadão**, s./l., 26 out. 2022. Disponível em: <https://mobilidade.estadao.com.br/inovacao/contratacao-de-autonomos-via-aplicativos-de-frete-e-iniciativa-eficiente-para-quem-tem-frota-terceirizada/>. Acesso em: 25 jul. 2024.

FERREIRA, António Casimiro. **Sociedade da austeridade e direito do trabalho de exceção**. Porto: Vida Económica, 2012.

FILGUEIRAS, Vitor; ANTUNES, Ricardo. Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação. In: ANTUNES, Ricardo (org.). **Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020.

FILGUEIRAS, Vitor Araújo; DUTRA, Renata Queiroz. Terceirização e uberização do trabalho. In: ANTUNES, Ricardo (org.). **Icebergs à deriva: o trabalho nas plataformas digitais**. São Paulo: Boitempo, 2023. Capítulo 11: 193-209.

FRANCO, David Silva; FERRAZ, Deise Luiza da Silva; FERRAZ, Janaynna de Moura. Economia política da uberização: a exploração dos trabalhadores conforme as três formas de intermediação do trabalho nas empresas-plataforma. **Revista Organizações & Sociedade**, v. 30, n. 105, p. 367-396, 2023.

FRANCO, David. **Uberização do trabalho: a materialização do valor entre plataformas digitais, gestão algorítmica e trabalhadores nas redes do capital**. 266 f. Tese (Doutorado em Direito) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2020.

FREIRE, Carlos. Mercado informal e Estado: o jogo de tolerância e repressão. In: AZAÏS, Christian; KESSLER, Gabriel; TELLES, Vera da Silva (org.). **Ilegalismos, cidade e política**. Belo Horizonte: Fino Traço Editora, 2012.

FRETEBRAS. **Calculadora de custos.** 2024a. Disponível em: <https://calculadora-custo.fretebras.com.br/>. Acesso em: 26 jul. 2024.

FRETEBRAS. **Código de Conduta de parceiros Fretebras.** 2024b. Disponível em: <https://uploads.fretebras.com.br/pdf/codigo-conduta.pdf>. Acesso em: 30 jul. 2024.

FRETEBRAS. **Com o Motorista VIP você tem um combo de vantagens para sair na frente das negociações.** 2024c. Disponível em: <https://www.fretebras.com.br/caminhoneiros/vip>. Acesso em: 24 jul. 2024.

FRETEBRAS. Combate ao roubo de cargas com a Fretebras: solução Check.AI. **Blog Fretebras**, s./l., 11 abr. 2024d. Disponível em: <https://blog.fretebras.com.br/combate-ao-roubo-de-cargas/>. Acesso em: 30 jul. 2024.

FRETEBRAS. **Como baixar e se cadastrar na Fretebras.** 2024e. 1 vídeo (1m:14s). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=929aVDvIPOg>. Acesso em: 24 jul. 2024.

FRETEBRAS. Conheça a plataforma de cargas e fretes Fretebras. **Blog Fretebras**, s./l., 9 dez. 2019. Disponível em: <https://blog.fretebras.com.br/plataforma-de-cargas-e-fretes/>. Acesso em: 24 jul. 2024.

FRETEBRAS. **Conheça os novos planos da Fretebras.** 2024f. Disponível em: <https://fretebras2.zendesk.com/hc/pt-br/articles/7660133272091-Conhe%C3%A7a-os-novos-planos-da-Fretebras>. Acesso em: 24 jul. 2024.

FRETEBRAS. Dicas de gestão de frota para reduzir custos. **Blog Fretebras**, s./l., 7 jul. 2020a. Disponível em: <https://blog.fretebras.com.br/gestao-de-frota/>. Acesso em: 30 jul. 2024.

FRETEBRAS. **E se todo mundo for Motorista VIP?** 2024g. 1 vídeo (1m:03s). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=qMRGsxUjMc>. Acesso em: 25 jul. 2024.

FRETEBRAS. O cadastro de mulheres caminhoneiras triplicou nos últimos anos. **Blog Fretebras**, s./l., 22 mar. 2023a. Disponível em: <https://blog.fretebras.com.br/mulheres-caminhoneiras/>. Acesso em: 27 jul. 2024.

FRETEBRAS. **Para Caminhoneiros.** 2024h. Disponível em: <https://www.fretebras.com.br/caminhoneiros>. Acesso em: 24 jul. 2024.

FRETEBRAS. **Quem somos.** 2024i. Disponível em: <https://www.fretebras.com.br/quem-somos>. Acesso em: 24 jul. 2024.

FRETEBRAS. Rastreamento de viagens como nova funcionalidade da Fretebras. **Blog Fretebras**, s./l., 28 nov. 2022a. Disponível em: <https://blog.fretebras.com.br/rastreamento-de-viagens-fretebras/>. Acesso em: 27 jul. 2024.

FRETEBRAS. S./l., 4 nov. 2020b. Facebook: Fretebras. **Punição para agenciadores**. Disponível em: <https://www.facebook.com/fretebras/videos/puni%C3%A7%C3%A3o-para-agenciadores/276063230446691/>. Acesso em: 26 jul. 2024.

FRETEBRAS. **Saia na frente de 70% dos caminhoneiros**. 2023b. 1 vídeo (1m:11s). Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=l2y wzScCl_o. Acesso em: 25 jul. 2024.

FRETEBRAS. **Termos de uso**. 2024j. Disponível em: <https://www.fretebras.com.br/termos-de-uso>. Acesso em: 21 jul. 2024.

FRETEBRAS. **Termos e Condições – Plano VIP**. 2023c. Disponível em: <https://uploads.fretebras.com.br/gamification/termos/Termos-e-Condicoes-SaaS-Caminhoneiro-v3-241123.pdf>. Acesso em: 24 jul. 2024.

FRETEBRAS. **Veja como atualizar seu cadastro na FreteBras**. 2022b. 1 vídeo (1m:06s). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=929aVDvIPOg>. Acesso em: 24 jul. 2024.

FULL TRUCK ALLIANCE [FTA]. **Company profile**. 2024. Disponível em: <https://ir.fulltruckalliance.com/Company-Profile>. Acesso em: 21 jul. 2024.

GALINDO, Ernesto Pereira; SILVA, Sandro Pereira; PEDREIRA JUNIOR, Jorge Ubirajara. **Impactos fatais da COVID-19 nos trabalhadores brasileiros**. Brasília: Ipea, 2022. (Nota Técnica Dirur n. 27).

GEMIGNANI, Tereza Aparecida Asta; GEMIGNANI, Daniel. **A nova lei do motorista profissional e os direitos fundamentais**: análise específica e contextualizada das Leis n. 12.619/2012 e n. 13.103/2015. 3. ed. São Paulo: LTr, 2019.

GHIRALDELLI JR., Paulo. As teorias educacionais na modernidade e no mundo contemporâneo: humanismo e sociedade do trabalho. In: GHIRALDELLI JR., Paulo. **Didática e teorias educacionais**. 1. ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2000. Capítulo 1: p. 15-38.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GONÇALVES, Ane Elise; TEIXEIRA FILHO, Amílcar Cordeiro. Monólogo institucional: breves reflexões sobre o julgamento do Supremo Tribunal Federal na ADI nº 5.322 sobre a Lei dos caminhoneiros (Lei nº 13.103/2015). **Revista do TST**, v. 89, n. 4, p. 137-162, out./dez. 2023.

GORZ, André. A crise e o êxodo da sociedade salarial. **Cadernos IHU Idéias**, ano 3, n. 31, p. 1-22, 2005. Entrevista.

GOVERNMENT OF INDIA. Ministry of Road Transport & Highways. **Road Transport Year Book (2019-20)**. New Delhi: MORTH, 2023.

GROHMANN, Rafael. Plataformização do trabalho: características e alternativas. In: ANTUNES, Ricardo (org.). **Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020. p. 93-109.

GROHMANN, Rafael; SALVAGNI, Julice. **Trabalho por plataformas digitais: do aprofundamento da precarização à busca por alternativas democráticas**. São Paulo: Edições SESC SP, 2023.

HERRERA FLORES, Joaquín. **A reinvenção dos direitos humanos**. Tradução: Carlos Roberto Diogo Garcia, Antonio Henrique Graciano Suxberger e Jefferson Aparecido Dias. Florianópolis: Fundação Boiteux, 2009.

HESPANHA, António Manuel. A revolução neoliberal e a subversão do “modelo jurídico”. **Revista do Ministério Público**, Lisboa, ano 33, n. 130, p. 9-80, abr./jun. 2012.

HIGÍDIO, José. Tese vinculante do TST não esgotaria discussões sobre motoristas de aplicativos. **Consultor Jurídico**, s./l., 7 out. 2022. Disponível: <https://www.conjur.com.br/2022-out-07/tese-tst-nao-esgotaria-discussoes-motoristas-aplicativos/>. 2 ago. 2024.

HOWE, Jeff. **O poder das multidões: por que a força da coletividade está remodelando o futuro dos negócios**. Tradução: Alessandra Mussi Araujo. Rio de Janeiro: Elsevier, 2009.

HUERTAS, Daniel Monteiro. **Território e circulação: transporte rodoviário de carga no Brasil**. São Paulo: Editora Unifesp, 2018.

I FOOD. **3 mitos sobre os ganhos dos entregadores**. 22 mai. 2024a. Disponível em: <https://institucional.ifood.com.br/entregadores/ganhos-dos-entregadores/>. Acesso em: 28 jul. 2024.

I FOOD. **Planos iFood: restaurantes**. 2024b. Disponível em: <https://parceiros.ifood.com.br/restaurante/planos>. Acesso em: 28 jul. 2024.

I FOOD. **Termos e condições de uso iFood para entregadores**. 2023. Disponível em: <https://entregador.ifood.com.br/wp-content/uploads/2023/02/Termo-de-uso.pdf>. Acesso em: 3 ago. 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA [IBGE]. Coordenação de Pesquisas por Amostra de Domicílios. **PNAD Contínua: teletrabalho e trabalho por meio de plataformas digitais 2022**. Rio de Janeiro: IBGE, 2023.

INSTITUTO DE TECNOLOGIA & SOCIEDADE DO RIO [ITS RIO]; INTELIGÊNCIA EM PESQUISA E CONSULTORIA ESTRATÉGICA [IPEC]. **Percepção dos brasileiros sobre trabalho por aplicativo**. 07 fev. 2024. Disponível em: https://d26k070p771odc.cloudfront.net/wp-content/uploads/2016/12/Apresentacao_Percepcao-sobre-trabalho-por-aplicativo.pdf. Acesso em: 05 maio. 2024.

INTERNATIONAL ROAD FEDERATION [IRF]. **IRF World Road Statistics**. Geneva: IRF, 2019. Disponível em: https://unece.org/DAM/trans/doc/2019/wp6/Presentations/Friday/IRF_Working_Party_on_Transport_Statistics_12-14_June_2019_-_IRF.pdf. Acesso em: 23 jul. 2024.

ISAAC, Mike. **A guerra pela Uber**. Tradução: Alexandre Raposo, Bruno Casotti e Leonardo Alves. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2020.

JUSTIÇA determina que Movimento União Brasil Caminhoneiro desocupe área da União no RJ. **UOL**, São Paulo, 4 jul. 2013. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2013/07/04/justica-determina-que-movimento-uniao-brasil-caminhoneiro-desocupe-area-da-uniao-no-rj.htm>. Acesso em: 17 jul. 2024.

KALIL, Renan Bernardi. **A regulação do trabalho via plataformas digitais**. São Paulo: Blucher, 2020.

KAPRON, Rafael Antônio. **História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil: profissão, jornada e ações políticas**. 201 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2012.

KAPRON, Rafael Antônio. **O processo de trabalho dos caminhoneiros empregados do transporte rodoviário de cargas na formação histórica do Brasil e sua condição de proletariado**. 611 f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, 2021.

KAPRON, Rafael Antônio. Sindicatos e sindicalismo no transporte rodoviário de cargas brasileiro. In: Simpósio Nacional de História, 26, 2011, São Paulo. **Anais [...]**. São Paulo: Universidade de São Paulo - ANPUH, 2011. p. 1-14.

KREIN, José Dari; VÉRAS DE OLIVEIRA, Roberto. Os impactos da Reforma nas condições de trabalho. In: KREIN, José Dari; VÉRAS DE OLIVEIRA, Roberto; FILGUEIRAS, Vitor Araújo (org.). **Reforma trabalhista no Brasil: promessas e realidade**. Campinas: Curt Nimuendajú, 2019. Capítulo 3: p. 81-126.

LEME, Ana Carolina Reis Paes. **Da máquina à nuvem: caminhos para o acesso à justiça pela via de direitos dos motoristas da Uber**. 157 f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2018.

LIMA, Flávia Danielle Santiago; GOMES NETO, José Mário Wanderley. Autocontenção à brasileira? Uma taxonomia dos argumentos jurídicos (e estratégias políticas?) explicativo(a)s do comportamento do STF nas relações com os poderes majoritários. **Revista de Investigações Constitucionais**, v. 5, n. 1, p. 221-247, jan./abr. 2018.

LUZES, Fabiano Fernandes. Revisitando o conceito de informalidade laboral: o caminhar deste fenômeno inserido em novos arranjos sociais e em uma perspectiva interseccional. **Revista do TST**, v. 87, n. 4, p. 150-171, out./dez. 2021.

MACHADO, Sidnei. Direitos. In: MACHADO, Sidnei; ZANONI, Alexandre Pilan (org.). **Plataformas digitais: dimensões, perfis e direitos**. 1. ed. Clínica Direito do Trabalho: Curitiba, 2022. Capítulo 3: p. 165-221.

MACHADO, Sidnei; PANDOLFO, Jonatha Rafael. Responsabilidade empresarial no direito do trabalho brasileiro. In: MELLO, Lawrence Estivalet de; CALDAS, Josiane; GEDIEL, José Antônio Peres (orgs.). **Políticas de austeridade e direitos sociais**. Curitiba: Kaygangue Ltda., 2019. Parte II – Reformas Legislativas e Erosão dos Direitos Sociais: p. 117-128.

MACHADO, Sidnei; ZANONI, Alexandre (orgs.). **O trabalho controlado por plataformas digitais: dimensões, perfis e direitos**. UFPR – Clínica Direito do Trabalho: Curitiba, 2022.

MANZANO, Marcelo; KREIN, André. Dimensões do trabalho por plataformas digitais no Brasil. In: MACHADO, Sidnei; ZANONI, Alexandre Pilan (orgs.). **O trabalho controlado por plataformas digitais no Brasil: dimensões, perfis e direitos**. Clínica Direito do Trabalho: Curitiba, 2022. Capítulo 1: p. 31-126.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Metodologia científica**. 8. ed. Barueri: Atlas, 2022.

MARQUES, Kelly Marcelino da Silva. **A informalidade do trabalho no Brasil: um traço persistente em sua história**. 106 f. Dissertação (Mestrado em Serviço Social) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2021.

MARX, Karl. **O capital: crítica da economia política**. Livro II: O processo de circulação do capital. Tradução: Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2014 [1885].

MEDEIROS, Breno; OLIVEIRA, Celso Peel Furtado de. 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 TST**, v. 89, n. 4, p. 117-136, out./dez. 2023.

MELLO, João Manuel Cardoso de. **Capitalismo tardio**. 8. ed. São Paulo: Brasiliense, 1991.

MENDES, Felipe Prata. **Os sindicatos no Brasil e o modelo de democracia ampliada**. São Paulo: LTr, 2018.

MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Impactos da Lei nº 13.103/2015 sobre a proteção jurídica ao trabalhador motorista. In: PASSOS, André; PASSOS, Edésio; LUNARD, Sandro (orgs.). **Motorista profissional: aspectos críticos e apontamentos de inconstitucionalidade da Lei n. 13.103/2015: com remissões à Lei n. 12.619/2012**. 4. ed. São Paulo: LTr, 2020. Capítulo 2: p. 169-199.

MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Negociado sobre o legislado: uma proposta em que todos perdem. Transporte rodoviário de cargas, um eloquente exemplo. **Revista do TST**, v. 82, n. 4, p. 246-271, out./dez. 2016.

NAHAS, Thereza Christina. Elação de trabalho no transporte de cargas; os diversos graus de subordinação. In: GRANCONATO, Márcio Mendes; NAHAS, Thereza Christina (coords.). **Contrato de trabalho no setor de transporte**. São Paulo: São Paulo: LTr, 2014. Capítulo IV – Contratos de Trabalho no Transporte Rodoviário: p. 151-157.

NASCIMENTO, Amauri Mascaro; FERRARI, Irany; MARTINS FILHO, Ives Gandra da Silva (coords). **História do trabalho, do direito do trabalho e da justiça do trabalho**. 3. ed. São Paulo: LTr, 2011.

NASCIMENTO NETO, José Osório do. Regulação e direitos fundamentais sociais: reflexões sobre a implementação de políticas públicas laborais no estado constitucional brasileiro. In: WANDELLI, Leonardo Vieira; BORBA, Camila Sailer Rafanhim de (org.). **Trabalho e regulação no estado constitucional**. Bauru: Canal 6, 2016. v. 3. Parte II – Trabalho e Direitos Sociais: p. 125-141.

NORONHA, Eduardo G. “Informal”, ilegal, injusto: percepções do mercado de trabalho no Brasil. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. 18, n. 53, p. 111-129, out. 2003.

NUNES, Ivanil. Acumulação de capitais e sistemas de transportes terrestres no Brasil. In: GOULARTI FILHO, Alcides; QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó (orgs.). **Transportes e formação regional**: contribuições à história dos transportes no Brasil. Dourados: Editora UFGD, 2011. p. 11-39.

OITAVEN, Julian Carreiro; CARELLI, Rodrigo de Lacerda; CASAGRANDE, Cássio Luís. **Empresas de transporte, plataformas digitais e a relação de emprego**: um estudo do trabalho subordinado sob aplicativos. Brasília: Ministério Público do Trabalho, 2018.

OLIVEIRA NETO, Célio Pereira; CARNEIRO, Fernando Melo. Comentários sobre a lei nº 13.103/2015 – motorista profissional. A realidade vivenciada justificadora da adoção de medidas urgentes. In: PASSOS, André; PASSOS, Edésio; LUNARD, Sandro (orgs.). **Motorista profissional**: aspectos críticos e apontamentos de inconstitucionalidade da Lei n. 13.103/2015: com remissões à Lei n. 12.619/2012. 4. ed. São Paulo: LTr, 2020. Capítulo 3: p. 199-218.

OLIVEIRA, Carlindo Rodrigues de; AUGUSTO JÚNIOR, Fausto; COSTA, Luís Augusto Ribeiro da. Sistema brasileiro de relações de trabalho: das origens à reforma (anti) trabalhista de 2017 e seus primeiros impactos. In: RODRIGUES, Iram Jácome (org.). **Trabalho e ação coletiva no Brasil**: contradições, impasses, perspectivas (1978-2018). São Paulo: Annablume, 2019.

OLIVEIRA, Gláucio Araújo de. Controle da jornada de trabalho e tempo de direção dos motoristas profissionais. A realidade vivenciada justificadora da adoção de medidas urgentes. In: PASSOS, André; PASSOS, Edésio; LUNARD, Sandro (orgs.). **Motorista profissional**: aspectos críticos e apontamentos de inconstitucionalidade da Lei n. 13.103/2015: com remissões à Lei n. 12.619/2012. 4. ed. São Paulo: LTr, 2020. Capítulo 7: p. 271-275.

OPERAÇÃO Jornada Legal flagra motoristas em jornadas exaustivas. **PRT Belo Horizonte**, Belo Horizonte, 30 nov. 2023. Disponível em: [https://www.prt3.mpt.mp.br/procuradorias/prt-belohorizonte/2900-operacao-jornada-legal-flagra-motoristas-em-jornadas-exaustivas#:~:text=De%20acordo%20com%20dados%20da,\(cerca%20de%2090%20mil\)](https://www.prt3.mpt.mp.br/procuradorias/prt-belohorizonte/2900-operacao-jornada-legal-flagra-motoristas-em-jornadas-exaustivas#:~:text=De%20acordo%20com%20dados%20da,(cerca%20de%2090%20mil).). Acesso em: 28 jul. 2024.

ORGANIZAÇÃO DAS COOPERATIVAS BRASILEIRAS [OCB]. **Anuário do Cooperativismo Brasileiro 2023**. Brasília: Sistema OCB, 2023. Disponível em: <https://anuario.coop.br/ramos/transporte>. Acesso em: 07 jul. 2024.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO [OIT]. **As plataformas digitais e o futuro do trabalho: promover o trabalho digno no mundo digital**. Genebra, BIT, 2020.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO [OIT]. **Convenção nº 87, de 9 de julho de 1948**. Convenção Relativa à Liberdade Sindical e à Proteção do Direito de Sindicalização. Genebra, 9 jul. 1948. Disponível em: https://mpt.mp.br/pgt/legislacoes/convencao_87-oit/@@download/arquivo_pdf. Acesso em: 08 ago. 2024.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO [OIT]. **Economia informal e trabalho digno**: guia de recursos sobre as políticas: apoiar a transição para a formalidade. Tradução: Gabinete de Estratégia e Planejamento do Ministério da Solidariedade, Emprego e Segurança Social do Governo de Portugal. Genebra: Organização Internacional do Trabalho, 2012.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO [OIT]. **Perspectivas sociais e de emprego no mundo 2021**: o papel das plataformas digitais na transformação do mundo do trabalho. Genebra: OIT, 2021.

PARREIRA, Marcelo. Auditorias da CGU apontam bilhões em pagamentos indevidos de programas como Auxílio Brasil e Auxílio Gás em 2022. **G1**, Brasília, 4 jun. 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/politica/noticia/2023/06/04/auditorias-da-cgu-apontam-bilhoes-em-pagamentos-indevidos-de-programas-como-auxilio-brasil-e-auxilio-gas-em-2022.ghtml>. Acesso em: 25 jul. 2024.

PASSOS, Edésio; PASSOS, André Franco de Oliveira; NICOLADELI, Sandro Lunard; NASCIMENTO, Giovani Soares do. O motorista profissional empregado: análise crítica das Leis ns. 12.619/2012 e 13.103/2015. In: PASSOS, André; PASSOS, Edésio; LUNARD, Sandro (orgs.). **Motorista profissional**: aspectos críticos e apontamentos de inconstitucionalidade da Lei n. 13.103/2015: com remissões à Lei n. 12.619/2012. 4. ed. São Paulo: LTr, 2020. Capítulo 1: p. 21-168.

PEREIRA, Ana Paula. “Esperamos terminar 2020 com R\$ 2 bilhões em fretes”, afirma Carlos Mira, CEO do TruckPad. **Forbes Money**, s./l., 4 dez. 2020. Disponível em: <https://forbes.com.br/forbes-money/2020/12/esperamos-terminar-2020-com-r-2-bilhoes-em-fretes-afirma-carlos-mira-ceo-do-truckpad/>. Acesso em: 25 jul. 2024.

PF investiga influência de empresas na greve dos caminhoneiros. **Jornal Nacional**, s./l., 3 jul. 2013. Disponível em: <https://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2013/07/pf-investiga-influencia-de-empresas-na-greve-dos-caminhoneiros.html>. Acesso em: 17 jul. 2024.

PINTO JÚNIOR, Amaury Rodrigues. Considerações sobre a Lei n. 13.103/2015 e o exercício da atividade de motorista profissional. **Revista do TST**, v. 82, n. 1, p. 43-59, jan./mar. 2016.

PINTO, Maria Cecília Alves. As novas tecnologias e o trabalho: proteção para o empregado e para o ser humano. In: CARELLI, Rodrigo de Lacerda; CAVALCANTI, Tiago Muniz; FONSECA, Vanessa Patriota (orgs.). **Futuro do trabalho: os efeitos da revolução digital na sociedade**. Brasília: ESMPU, 2020. p. 191-210.

PLÁ RODRIGUEZ, Américo. **Princípios de direito do trabalho**. 3. ed. Tradução: Wagner D. Giglio. São Paulo: LTr, 2000.

POCHMANN, Marcio. Estremecimento do trabalho no Brasil. **Revista Labor**, v. 1, n. 23, p. 35-54, jan./jun. 2020.

POZZOLO, Paulo Ricardo. Enquadramento sindical dos motoristas (antes, durante e depois das Leis ns. 12.619/12 e 13.103/15). In: PASSOS, André; PASSOS, Edésio; LUNARD, Sandro (orgs.). **Motorista profissional: aspectos críticos e apontamentos de inconstitucionalidade da Lei n. 13.103/2015: com remissões à Lei n. 12.619/2012**. 4. ed. São Paulo: LTr, 2020. Capítulo 4: p. 219-262.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. Transportes e comunicações no Brasil: breves considerações sobre as fontes para sua história. **América Latina em la Economía**, v. 7, n. 13-14, p. 115-136, 2000.

RAMOS FILHO, Wilson. **Direito capitalista do trabalho: história, mitos e perspectivas no Brasil**. São Paulo: LTr, 2012.

REHBEIN, Boike. Capitalism and inequality. **Revista Sociedade e Estado**, v. 35, n. 3, p. 695-722, set./dez. 2020.

RIBEIRO, Breno Lucas de Carvalho. Trabalhadores da Uber na Colômbia e no Brasil: entre precariedades e regulações. In: ORSINI, Adriana Goulart de Sena; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende; MENEZHINI, Nancy Vidal (coords.). **Trabalhadores plataformizados e o acesso à justiça pela via dos direitos: regulações e lutas em países das Américas, Europa e Ásia voltadas ao reconhecimento, distribuição e representação**. Belo Horizonte: Editora Expert, 2021. p. 280-293.

RIVEIRA, Carolina. Antes focada em carga, TruckPad planeja ser “shopping dos caminhoneiros”. **Exame**, s./l., 6 fev. 2020. Disponível em: <https://exame.com/pme/antes-focada-em-carga-truckpad-quer-ser-marketplace-dos-caminhoneiros/>. Acesso em: 24 jul. 2024.

ROCHA, Ludmylla. Pandemia faz preço do barril de petróleo fechar ano 20% mais barato. **Poder 360**, s./l., 31 dez. 2020. Disponível em: <https://www.poder360.com.br/poder-economia/economia/pandemia-faz-preco-do-barril-de-petroleo-fechar-ano-20-mais-barato/>. Acesso em: 20 jul. 2024.

ROSSI, Maria de Fátima Pereira. **Mercado de trabalho e informalidade nas regiões metropolitanas de Belo Horizonte, Porto Alegre e Fortaleza - 2002 e 2011**. 170 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2016.

SALGUEIRO, Gustavo Herrera. **A sociedade em rede e a eficácia dos movimentos sociais no Brasil**. 126 f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão, 2018.

SANTANA, Marco Aurélio. As plataformas e as lutas: desafios para a ação digital da classe trabalhadora. In: ANTUNES, Ricardo (org.). **Icebergs à deriva: o trabalho nas plataformas digitais**. São Paulo: Boitempo, 2023. Capítulo 25: 469-489.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SANTOS, Moysés Moreira. **Transporte rodoviário de cargas no Brasil: transportadores e sindicalismo a partir dos anos 1990**. 178 f. Dissertação (Mestrado em Economia) - Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.

SANTOS, Vanderlei Guilherme dos. **Cidadania e justiça: a política social na ordem brasileira**. Rio de Janeiro: Campus, 1979.

SCARPA, Rita de Cássia Nogueira de Moraes. **Reforma trabalhista, flexibilização e crise no direito do trabalho**. São Paulo: Editora Almedina, 2023.

SCHMIDT, Florian Alexander. **Digital labour markets in the platform economy: mapping the political challenges of crowd work and gig work**. Bonn: Friedrich-Ebert-Stiftung, 2017.

SCHOLZ, Trebor. **Cooperativismo de plataforma: os perigos da uberização**. Tradução: Rafael A. F. Zanatta. São Paulo: Editora Elefante, Autonomia Literária & Fundação Rosa Luxemburgo, 2017.

SCHWAB, Klaus. **A quarta revolução industrial**. Tradução: Daniel Moreira Miranda. São Paulo: Edipro, 2016.

SILVA, Gabriela Rangel da. CORNELIUS, Camila Savaris. Trabalhadores digitais e o princípio da proteção: um enfoque sobre a jornada. In: ROCHA, Andréa Presas; LEAL, Érica Ribeiro Sakaki; OLIVEIRA, Murilo Carvalho Sampaio (orgs.). **Direito do trabalho e tecnologia: aspectos materiais e processuais**. Salvador: Escola Judicial TRT-5, 2022. Capítulo 8: p. 188-210.

SIMPAR S.A. **Comunicado ao mercado**. JSL adquire a TruckPad e acelera o seu desenvolvimento digital. 27 mai. 2022. Disponível em:

<https://www.rad.cvm.gov.br/ENET/frmDownloadDocumento.aspx?Tela=ext&numProtocolo=985471&descTipo=IPE&CodigoInstituicao=1>. Acesso em: 24 jul. 2024.

SINZHEIMER, Hugo. **Crisis económica y derecho de trabajo**: cinco estudios sobre la problemática humana y conceptual del derecho del trabajo. Madrid: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 1984.

SLEE, Tom. **Uberização**: a nova onda do trabalho precarizado. Tradução: João Peres. São Paulo: Editora Elefante, 2017.

SOARES, Celso. **Direito do trabalho**: a realidade das relações sociais. 2. ed. São Paulo: LTr, 2015.

SOARES, Magda Becker; MACIEL, Francisca (orgs.). **Alfabetização**. Brasília: MEC/Inep/Comped, 2000. 173 p. Série Estado do Conhecimento.

SOUTO MAIOR, Jorge Luiz. **História do direito do trabalho no Brasil**: curso de direito do trabalho. São Paulo: LTr, 2017. v. 1, parte 2.

SOUTO MAIOR, Jorge Luiz. O STF e o trabalho prestado a empresas de plataformas digitais: réquiem para os Direitos Trabalhistas, a Justiça do Trabalho, o Estado Social, a Democracia e os Direitos Fundamentais? **Blog Jorge Luiz Souto Maior**, São Paulo, 7 fev. 2024. Disponível em: <https://www.jorgesoutomaior.com/blog/o-stf-e-o-trabalho-prestado-a-empresas-de-plataformas-digitais-requiem-para-os-direitos-trabalhistas-a-justica-do-trabalho-o-estado-social-a-democracia-e-os-direitos-fundamentais>. Acesso em: 12 jul. 2024.

SRNICEK, Nick. **Capitalismo de plataformas**. Traducción: Aldo Giacometti. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Caja Negra, 2018.

STANDING, Guy. **O precariado**: a nova classe perigosa. Tradução: Cristina Antunes. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2014.

STRAFORINI, Rafael. **Tramas que brilham**: sistema de circulação e a produção do território brasileiro no século XVIII. 293 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

SUNDARARAJAN, Arun. **The sharing economy**: the end of employment and the rise of crowd-based capitalism. Cambridge: MIT Press, 2016.

SUPIOT, Alain. **Crítica do direito do trabalho**. Tradução: Antônio Monteiro Fernandes. Lisboa: Fundação Calouste Gulberkian, 2016.

TAGIAROLI, Guilherme. Mais grana para parceiros e 'leilão': as armas da InDrive contra Uber e 99. **Tilt Uol**, São Paulo, 8 dez. 2022. Disponível em: <https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2022/12/08/indriner.htm>. Acesso em: 28 jul. 2024.

TAVARES, Maria Augusta. Trabalho informal: os fios (in)visíveis da produção capitalista. **Revista Outubro**, n. 7, p. 49-60, 2002.

THE WORLD BANK. **Data for better lives**. Washington (DC): International Bank for Reconstruction and Development, 2021.

TRUCKPAD. Agenciador de cargas: 8 dicas infalíveis para não precisar deles! **Blog TruckPad**, s./l., 19 set. 2017. Disponível em: <https://www.truckpad.com.br/blog/agenciador-de-cargas/>. Acesso em: 21 jul. 2024.

TRUCKPAD. Aplicativo de frete: o que é e como funciona? **Blog TruckPad**, s./l., 21 jun. 2019a. Disponível em <https://www.truckpad.com.br/blog/aplicativo-de-frete-o-que-e-e-como-funciona/>. Acesso em: 25 jul. 2024.

TRUCKPAD. **Código de Conduta**. 2024a. Disponível em: <https://www.truckpad.com.br/wp-content/uploads/2024/04/Codigo-de-Conduta-Truckpad.pdf>. Acesso em: 30 jul. 2024.

TRUCKPAD. Conheça o novo aplicativo Truckad Pay. **Blog TruckPad**, s./l., 5 jun. 2020a. Disponível em: <https://www.truckpad.com.br/blog/truckpad-pay/>. Acesso em: 24 jul. 2024.

TRUCKPAD. **Dica 2 – Como se cadastrar no TruckPad**. 2016a. 1 vídeo (1m:12s). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=AG1fZfvFUbE>. Acesso em: 25 jul. 2024.

TRUCKPAD. **Dica 3 – Como Encontrar Cargas no TruckPad**. 2016b. 1 vídeo (1m:27s). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=TToo2lggtfw>. Acesso em: 25 jul. 2024.

TRUCKPAD. **Dica 4 – Como completar seu cadastro no TruckPad**. 2016c. 1 vídeo (1m:28s). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=oCAuhi2OwYg>. Acesso em: 25 jul. 2024.

TRUCKPAD. Por que o TruckPad chegou ao topo? **Blog TruckPad**, s./l., 23 jul. 2019b. Disponível em: <https://www.truckpad.com.br/blog/por-que-o-truckpad-chegou-ao-topo/>. Acesso em: 24 jul. 2024.

TRUCKPAD. Roubo de carga: 8 dicas para reduzir essa ocorrência. **Blog TruckPad**, s./l., 23 jan. 2020b. Disponível em: <https://www.truckpad.com.br/blog/roubo-de-carga-8-dicas-para-reduzir-essa-ocorrencia/>. Acesso em: 30 jul. 2024.

TRUCKPAD. Tecnologia facilita o acompanhamento de carga. **Blog TruckPad**, s./l., 13 jun. 2023. Disponível em: <https://www.truckpad.com.br/blog/tecnologia-no-acompanhamento-de-carga/>. Acesso em: 27 jul. 2024.

TRUCKPAD. **Termos de uso e política de privacidade**. 29 abr. 2024b. Disponível em: <https://www.truckpad.com.br/termos/#pagamento>. Acesso em: 25 jul. 2024.

UBER FREIGHT. **About us**. 2024. Disponível em: <https://www.uberfreight.com/about-us/>. Acesso em: 21 jul. 2024.

UBER. **2024 Environmental, Social, and Governance Report**. 2024a. Disponível em: https://s23.q4cdn.com/407969754/files/doc_downloads/2024/04/Uber-2024-Environmental-Social-and-Governance-Report.pdf. Acesso em: 21 jul. 2024.

UBER. **Termos e condições gerais dos serviços de intermediação digital**. Última atualização: 25 jun. 2018. Disponível em: <https://uber-regulatory-documents.s3.amazonaws.com/reddog/country/Brazil/p2p/TERMOS%20E%20CONDICOES%20GERAIS%20DOS%20SERVICOS%20DE%20INTERMEDIACAO%20DIGITAL%20-%2025.06.2018.pdf>. Acesso em: 3 ago. 2024.

UBER. Uber lança ferramenta que limita o tempo online do motorista dirigindo usando o aplicativo para promover segurança viária. **Uber Newsroom**, s./l., 4 mar. 2020. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/uber-lanca-ferramenta-que-limita-o-tempo-online-do-motorista-dirigindo-usando-o-aplicativo-para-promover-seguranca-viaria/>. Acesso em: 27 jul. 2024.

UBER. **Uber Pro**. 2024b. Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/drive/uber-pro/?city=curitiba>. Acesso em: 28 jul. 2024.

VALE, Silvia Isabelle Ribeiro Teixeira do. As decisões trabalhistas no STF: a nossa “Era Lochner”. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, v. 86, n. 2, p. 262-279, abr./jun. 2020.

VÉRAS DE OLIVEIRA, Roberto. **Sindicalismo brasileiro: que caminhos seguir?** São Paulo: Friedrich Ebert Stiftung Brasil, 2020.

WEI, Wei; NOWAK, Jörg; ROLF, Steve. Leapfrog logistics: digital trucking platforms, infrastructure, and labor in Brazil and China. **Review of International Political Economy**, v. 31, n. 3, p. 930-954, 2023.

WEIL, David. Enforcing labour standards in fissured workplaces: the US Experience. **The Economic and Labour Relations Review**, v. 22, n. 2, p. 33-54, 2011.

WOODCOCK, Jamie. Compreendendo a resistência às plataformas. In: ANTUNES, Ricardo (org.). **Icebergs à deriva: o trabalho nas plataformas digitais**. São Paulo: Boitempo, 2023. Capítulo 23: 425-445.

WORLD POPULATION REVIEW. **Road Network Size by Country**. 2024. Disponível em: <https://worldpopulationreview.com/country-rankings/road-network-size-by-country>. Acesso em: 21 jul. 2024.

ZANATTA, Rafael A. F. **Cooperativismo de plataforma no Brasil: dualidades, diálogos e oportunidades**. Rio de Janeiro: Platform Cooperativism Consortium, 2021.