

AS TRANSFORMAÇÕES NAS CONDIÇÕES DE TRABALHO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS NO BRASIL

TRANSFORMATIONS IN WORKING CONDITIONS OF BRAZIL'S FREIGHT TRANSPORTATION

Júlia Bielskis^A

 <https://orcid.org/0000-0001-5125-026X>

Stefania Becattini Vaccaro^B

 <https://orcid.org/0000-0003-0184-0020>

^AGraduanda no curso de Direito na Universidade Federal de Lavras, bolsista PIVIC/UFLA, integrante do Grupo de Pesquisa Trabalho e Capital (GPTC), do Grupo de Estudos e Pesquisa em Processo Constitucional (GEPPROC) e do Núcleo de Estudos Direito e Lite.

^BDoutora em Sociologia e Direito (UFF). Mestre em Política Social (UFES). Especialista em Bioética e Direitos Humanos (PUC/MG). Especialista em Trabalho Decente e Globalização (UCLM). Graduada em Direito (PUC/MG). Professora de Direito na Universidade Federal de Lavras (UFLA). Pesquisadora convidada do Instituto de Políticas Públicas e Desenvolvimento Sustentável (IPPDS) da Universidade Federal de Viçosa (UFV). Pesquisadora do Grupo de Trabalho Clacso Espaços deliberativos e Governança Pública (GEGOP/CLACSO).

Correspondência: juliabielskis@gmail.com; becattinivaccaro.stefania@gmail.com
DOI: <https://doi.org/10.12957/rfd.2025.61295>

Artigo submetido em 26/07/2021 e aceito para publicação em 20/04/2025

Resumo: O objetivo do artigo é analisar as transformações das condições de vida e de trabalho do transportador rodoviário de carga no Brasil provocadas por alterações legislativas de 2007 a 2020. Elegeu-se o ano de 2007 como marco temporal, pois nele se tornou possível classificar como de natureza cível e empresarial a relação estabelecida entre transportador e embarcador. A pesquisa foi pautada em uma análise legislativa e bibliográfica. Para isso, foram identificadas as leis editadas no período de 2007 a 2020 sobre a matéria, quais sejam as Leis n.º: 11.442 de 2007; 12.619 de 2012; 13.103 de 2015; 13.703 de 2018. No que concerne ao levantamento bibliográfico, este foi realizado utilizando palavras-chave e estipulando como período de

publicação os anos de 2007 a 2020 no mecanismo de pesquisa avançada do *Google Academic*. Identificados 150 trabalhos, seguiu-se a leitura dos resumos para verificar a aderência ao tema proposto, restando 64 textos relevantes, os quais foram agrupados em 6 grandes temáticas. Dessa maneira, buscou-se analisar os diferentes textos legais editados para identificar as alterações produzidas nas condições de trabalho de transportadores de carga rodoviário no Brasil. Em seguida, foi realizada a leitura dos materiais selecionados para identificar divergências e convergências argumentativas acerca das mudanças legais realizadas ao longo do período de análise. Os resultados apontam para: (i) diferença de tratamento entre os motoristas empregados e autônomos; (ii) presença do mesmo empregador para as duas categorias; (iii) tendência à disputa entre os motoristas autônomos e empregados; (iv) diferença entre o prescrito legalmente e a prática realizada.

Palavras-chaves: Transporte Rodoviário de Cargas; Terceirização; Transportador Autônomo de Cargas; Condições de Trabalho.

Abstract: This paper's aim is to analyze the transformation in the working conditions of the truck drivers in Brazil between 2007 and 2020. The 2007 year has been elected as the research beginning because in this year there was a change in the contract nature between truck drivers and the employers. Our research was based on a legislative and review of literature. To that end, we identified the laws enacted between 2007 and 2020 that modified the subject matter, that is, the following laws: 11.442 from 2007; 12.619 from 2012; 13.103 from 2015; 13.703 from 2018. Regarding the bibliographic survey, it was conducted using keywords and the 2007–2020 period in the advanced search engine of Google Scholar. A total of 150 studies were identified, followed by an abstract review to verify their relevance to the proposed topic, leaving 64 relevant texts, which were grouped into six major themes. The results point out the treatment differences which the workers receive, the presence of the same employer for the outsourcing workers and the employed ones, dispute between the outsourcing and the employed, and the difference between what the law states and what happens in reality.

Keywords: truck drivers; outsourcing; labor situation.

1. INTRODUÇÃO

No Brasil, o transporte rodoviário de carga desempenha um papel central em relação a outras modalidades de deslocamento. Exemplo disso está na famosa frase proferida pelo governador de São Paulo, Washington Luís, na década de 1920: “Governar é abrir estradas”. Essa máxima permanece ecoando em nossa realidade, porquanto o transporte rodoviário de cargas é a preferência para a movimentação interna de produtos. Não é exagero se referir ao modal como uma das engrenagens essenciais para o adequado funcionamento da economia do País.

De igual modo, é incontestável a importância dos trabalhadores do transporte rodoviário de carga. Pensando neles, o artigo busca compreender as transformações em suas condições de trabalho por conta das sucessivas alterações legislativas. Para cumprir o objetivo foi utilizada, inicialmente, a análise das principais leis sobre a categoria. Em ordem cronológica, foram examinadas quatro normas: a de nº 11.442/2007, sobre o transportador autônomo de carga; a de nº 12.619/2012, chamada Lei do Descanso, relativa à jornada de trabalho; a de nº 13.103/2015, conhecida como Lei do Caminhoneiro, com alterações na norma anterior; e a de nº 13.703/2018, responsável pela instituição da tabela de frete.

Além da análise legislativa, foi realizada uma pesquisa, não sistemática, na plataforma *Google Academic*. Para tanto, foi utilizado o recurso de pesquisa avançada com base nos termos: “terceirização”, “transportador rodoviário de cargas”, “condições de trabalho”, “transportador autônomo de cargas”. Nessa busca, foram coletados 150 trabalhos acadêmicos, dentre artigos, teses, dissertações e monografias. Posteriormente, foi realizada a leitura dos resumos dos trabalhos, descartando-se aqueles sem relação com o objeto de estudo desta pesquisa. O critério para a seleção se deu com base na relação dos artigos com as categorias separadas, sendo essas: “análise da Lei nº 12.619 de 2012”, “análise da Lei nº 11.443 de 2007”, “análise da Lei nº 13.103 de 2015”, “modificações da Lei nº 13.103 de 2015 sobre a Lei nº 12.619 de 2012”, “condições de trabalho”, “tabela de frete”. Com efeito, restaram 64 trabalhos.

Quadro 1 – tabela com as obras pesquisadas

Tema	Autores e data de publicação
Análise da Lei nº 11.443 de 2007	(Netto, 2008); (Villela <i>Et Al</i> , 2009); (Faria; Silva, 2012); (Bastos, 2016); (Vieira, 2017); (Sacilotto, 2019).
Análise da Lei nº 12.619 de 2012	(Silva, 2012); (Gemignani; Gemignani, 2012); (Martins <i>Et Al</i> , 2012); (Toledo Filho; Neves, 2012); (Rizzotto, 2012); (Figueirôa Junior, 2013); (Boaretto, 2013); (Schwinden, 2014); (Pires, 2014); (Doniak, 2014); (Santos; Santos Junir; Casella, 2016); (Roppoli; Lima, 2018); (Pereira; Almeida; Oliveira, 2019);
Análise da Lei nº 13.103 de 2015	(Campos, 2015); (Carvalho, 2015); (Doniak; Mandalozzo, 2015); (Oliveira Neto, 2015); (Oliveira Neto, 2015); (Villatore, 2015); (Cardoso, 2016); (Carvalho, 2016); (Belmonte, 2016); (Reschke, 2016); (Silva, 2017); (Pires, 2018); (Soares, 2018); (Rocha, 2019)
Modificações da Lei nº 13.103 de 2015 sobre a Lei nº 12.619 de 2012	(Moraes, 2015); (Coelho, 2015); (Passos, 2015); (Swiech, 2015); (Gemignani; Gemignani, 2015); (Jorge Neto; Calvacante, 2015); (Lima, 2018).
Tabela de frete	(Araújo, 2013); (Malacarne, 2019); (Fornaciari, 2019); (Pereira; Albareda, 2019); (Santos, 2019); (Vera, 2019).
Condições de trabalho	(Penteado <i>Et Al</i> , 2008); (Masson, 2009); (Silva, 2011); (Kapron, 2012); (Parabocz, 2013); (Ferreira; Alvarez, 2013); (Fragoso Junior, 2013); (Silva, 2015); (Palácio; Inhoti; Palácio, 2015); (Silva; <i>Et Al</i> , 2016); (Silva, 2016); (Bezerra, 2016); (Brunetti, 2016); (Moraes, 2016); (Santos; Kawamoto Jr; Cardoso, 2017); (Belan; <i>Et Al</i> , 2017); (Queiroz; Farias; Nascimento, 2018); (Fragoso Junior; Garcia, 2019)

Fonte: elaboração própria

A coleta dos trabalhos teve como finalidade obter convergências e divergências argumentativas referentes às leis aqui estudadas. O recorte temporal adotado foi de 2007 a 2020, considerando o ano de edição da Lei nº 11.442 de 2007 como o marco da transformação nas condições de trabalho no transporte rodoviário de carga no Brasil.

No intuito de proporcionar clareza aos resultados, o texto foi dividido em três seções. Na primeira seção é analisado o processo de terceirização operado no Brasil, com ênfase no transportador autônomo de carga e na Lei nº 11.442 de 2007. Na segunda parte, apresentam-se as condições de trabalho dos transportadores rodoviários de carga e uma comparação entre a situação dos transportadores autônomos e dos empregados. Por fim, na última seção os resultados da pesquisa são discutidos com ilustrações para identificar a realidade dessa categoria, bem como suas dores.

Inicialmente, é necessário um panorama referente às alterações legislativas no transporte rodoviário de carga de 2007 a 2020, com o objetivo de captar como o debate está inserido na dinâmica de terceirização dos direitos dos trabalhadores. Frente a isso, faz-se relevante interpretar a terceirização como um procedimento histórico, político e técnico em desenvolvimento junto às alterações do capitalismo global. Captar esse desenvolvimento permite localizar qual o papel da terceirização, tanto na atualidade quanto nas oscilações normativas pertinentes aos transportadores rodoviários de carga. Por isso, a próxima seção trará esse panorama.

2. O PROCESSO DE TERCEIRIZAÇÃO E O TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA NO BRASIL

Conforme ensina Delgado (2020), a terceirização é resultado de um neologismo originário de terceiro. No âmbito do direito do trabalho, a palavra significa “o fenômeno pelo qual se dissocia a relação econômica de trabalho da relação justralhista que lhe seria correspondente” (Delgado, 2020, p. 549). À vista desse ensinamento encontramos uma relação trilateral, composta: pelo trabalhador; pela empresa terceirizante, que contrata o trabalhador, firmando o vínculo trabalhista; e, por último, pela empresa tomadora de serviços, que contrata a empresa terceirizante.

Esse movimento de terceirização ganhou maior significância em meados de 1960 com a crise no modo de produção taylorista e fordista. Em decorrência da crise, o capital realizou uma série de reestruturações produtivas (Antunes; Druck, 2013) assentadas sobre o modelo econômico neoliberal. Esse modelo, segundo Standing (2013), centra-se na maximização da

concorrência e da competitividade, fazendo com que os princípios do mercado sejam refletidos em todos os aspectos da vida humana.

Assim, para a realização desse processo, os países deveriam aumentar a flexibilidade no mercado de trabalho e transferir os riscos e as inseguranças para os trabalhadores. Para alguns pesquisadores, esse processo resultou no surgimento de uma nova classe social: o precariado (Standing, 2013). Juntamente com isso, autores como Souto Maior (2002) afirmam que a precarização¹ do trabalho é inerente à lógica da terceirização.

Na visão de Antunes e Druck (2013), o capital utilizou-se, dentre outros mecanismos, da acumulação flexível, do avanço tecnológico e do Toyotismo dando surgimento à “empresa enxuta”. Essa forma de empresa é sistematizada pela eliminação de postos de trabalho em sua própria estrutura interna, pela terceirização ampliada e pela busca do aumento da produtividade. Por meio dessa relação surge uma empresa flexível e geradora de graves consequências ao universo do trabalhador, como: a) desregulamentação dos direitos trabalhistas; b) terceirização da força de trabalho em diferentes ramos produtivos; c) derrota do sindicalismo autônomo com uma passagem para o sindicalismo de parceria (Antunes; Druck, 2013, p. 216).

Para além desse quadro geral, a terceirização tem um capítulo próprio no Brasil, por ter sido conduzida pelo Tribunal Superior do Trabalho (TST), em grande medida. O Enunciado nº 256 de 1986 deste Órgão impunha como ilegal a contratação de trabalhadores por empresa interposta, com exceção daqueles trabalhadores temporários (Lei nº 6.019 de 1974) e de serviço de segurança (Lei nº 7.102 de 1983). Em 1993, o TST, por meio da Súmula nº 331, reconheceu a legalidade da terceirização da atividade-meio. A partir desse reconhecimento, foi aberto o espaço para a legalização da terceirização como um todo. Com a Súmula, a terceirização passou a ser mais flexível. Com efeito, surgiu uma série de debates na tentativa de definir a atividade-meio e a atividade-fim de uma empresa. Esses debates, no entanto, apresentam dificuldade em definir o significado dos termos (Souto Maior, 2002).

¹ A ideia de precarização, nesse artigo, está relacionada com a relação de precarização das relações de trabalho. Ocorrendo de modo a diminuir o custo da mão-obra, mesmo que para isso ocorra o desmonte de garantias trabalhistas e a diminuição das garantias salariais.

Com a propagação do modelo toyotista na prática empresarial, ao prever que a produção não deve ser conduzida em um mesmo local (Souto Maior, 2003), algumas empresas começaram a terceirizar não apenas as atividades-meio, mas também parte das atividades-fim. Com isso, muitas empresas passaram a atuar de acordo com uma cadeia produtiva organizada em rede. Esse fato, somado ao aumento das lides na Justiça do Trabalho - por conta da dificuldade em se definir atividade-meio e atividade-fim - fomentou o debate sobre a validade da Súmula nº 331 do TST.

Registre-se que após a criação da Súmula nº 331 em 1993, surgiram diversas leis que intentavam regular a terceirização. Um exemplo disso está no ano seguinte à edição da Súmula, com o surgimento da Lei nº 8.863 de 1994. Essa Lei tornou possível a terceirização de serviços de vigilância e de transporte de valores. Por conseguinte, as empresas privadas foram autorizadas a exercer atividades de segurança privada. No mesmo sentido, ocorreu a edição da Lei 11.442 de 2007 sobre o transportador rodoviário de cargas.

Com o surgimento da Lei nº 11.442 de 2007 foi concebida a possibilidade de terceirização dos transportadores rodoviários de carga, por meio da figura do TAC (Transportador Autônomo de Cargas). A elaboração da Lei foi um passo relevante para a legalização e a regulamentação da terceirização no País. Posteriormente, foi criada uma legislação própria para a terceirização, a Lei nº 13.429 de 2017, mais conhecida como a Lei da Terceirização Trabalhista. Com esta nova regulamentação, a terceirização foi legalizada em qualquer atividade econômica, até mesmo na atividade-fim da empresa.

Com base no exposto, verifica-se a regulamentação da terceirização dos transportadores de cargas, antecedendo uma regulamentação formal da terceirização em si. À vista disso, a Lei nº 11.442 de 2007 foi alvo de discussões acerca de sua constitucionalidade e legalidade perante a Súmula nº 331 do TST.

Os números indicando o aumento expressivo da terceirização no transporte rodoviário de carga no Brasil evidenciam a relevância do debate. De acordo com a pesquisa da ANTT (2017), transitam aproximadamente 1,9 milhões de veículos pesados de carga por ano, dentre eles 790.195 estão registrados em nome de transportadores autônomos (Vieira, 2017). A elucidação para a elevada quantia de autônomos pode ser examinada na hipótese trazida por

Masson (2009): há uma tendência nas empresas de transporte a transferir os trabalhadores empregados para a situação de terceirizados.

Essa transferência na relação, segundo Masson (2009), gera inseguranças. Essas inseguranças devem-se ao fato de o trabalhador permanecer objeto das mesmas formas de controle e de monitoramento, mas com direitos trabalhistas mitigados. Dessa forma, o trabalhador experimenta “ainda maior intensidade no trabalho e precariedade nas condições de trabalho, passando da situação de trabalhador a um novo elo entre o trabalho e o capital” (Masson, 2009, p.36).

Para o autor, portanto, a transição na forma da relação trabalhista altera no íntimo o próprio significado do trabalho, além de trazer diversas modificações na estrutura da ordem capitalista. Nesse sentido, entende a nova organização do trabalho como caracterizada pela precariedade, flexibilização e desregulamentação, como resultado o trabalho “perde seu sentido societal passando de um momento de criação e emancipação do ser, a servidão, sujeição e subordinação” (Masson, 2009, p. 28). Dessa forma, a terceirização modifica o próprio modo de produção capitalista.

De modo geral, a Lei nº 11.442 de 2007, determina que, para ser considerado transportador autônomo de cargas, é obrigatório ser pessoa física com atuação profissional no transporte rodoviário de cargas. Ademais, o indivíduo deverá comprovar ser proprietário, coproprietário ou arrendatário de, ao menos, um veículo automotor de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito. Também deverá comprovar ter, pelo menos, três anos de experiência na área, ou ter sido aprovado em curso específico.

Quanto às espécies de transportadores autônomos de cargas, a referida Lei cria três espécies de TAC. No seu art. 4º, §1º dispõe da figura do TAC-agregado. Essa configuração de transportador ocorre quando o trabalhador coloca o veículo de sua propriedade para ser dirigido por ele próprio ou por preposto seu, a serviço do contratante. O transportador, para ser caracterizado como TAC-agregado, deve atuar com exclusividade e mediante remuneração certa. Para Bastos (2016), essa espécie de TAC teria, em razão do princípio da primazia da realidade, grande probabilidade de ser entendido como empregado, e não autônomo, considerando que o TAC-agregado possui como requisitos: atuar a serviço do contratante, com exclusividade e com remuneração certa.

Já no §2º do art. 4º a mencionada Lei cria a figura do TAC-independente e autoriza a prestação de transporte de carga em caráter eventual e sem exclusividade, por meio de frete ajustado em cada viagem. Por fim, no §3º do art. 4º, a Lei cria a figura do TAC-auxiliar. O TAC-auxiliar ocorre quando o transportador autônomo concede seu veículo em regime de colaboração para outro profissional. De acordo com o art. 5º, nenhuma das três relações estipuladas na Lei tem natureza de vínculo de emprego e sempre possuirá natureza comercial.

Quadro 2 - síntese das espécies de TAC

Espécie	Artigo	Definição	Natureza Jurídica
TAC-agregado	art. 4º, §1º	Atua a serviço do contratante, com exclusividade e remuneração certa	Comercial
TAC-independente	Art. 4º, §2º	Presta serviço de caráter eventual e sem exclusividade. O frete é ajustado a cada viagem.	Comercial
TAC-auxiliar	Art. 4º, §3º	Atua em regime de colaboração com outro transportador autônomo, que lhe cede seu veículo.	Comercial

Fonte: elaboração própria

Tanto para Bastos (2016) quanto para Faria e Silva (2012), o princípio da primazia é basilar no Direito do Trabalho sendo desrespeitado pela Lei nº 11.442 de 2007. Na visão de Bastos (2016, p. 137), o legislador criou com a Lei tão somente uma presunção para impossibilitar o vínculo de emprego, no entanto, deve-se ter em mente que essa presunção é relativa e “como tal, pode ser ilidida por provas que revelem a ocorrência de fraude tendente a mascarar a relação empregatícia, na forma do art. 9º da CLT”. Não cabe, portanto, considerar que a impossibilidade de considerar o vínculo seja algo em absoluto.

Para Bastos (2016), o supramencionado artigo 5º, ao estipular a natureza comercial do trabalho autônomo de carga, afasta a incidência da legislação trabalhista e cria a falsa impressão de impossibilidade de reclamações trabalhistas em face das empresas exercentes da atividade, vez que poderiam ficar despreocupadas quanto a uma possível caracterização do vínculo de emprego. Argumenta, todavia, competir "à Justiça do Trabalho, e não à Justiça Comum, apreciar os litígios decorrentes do contrato de transporte de cargas celebrado entre o TAC e o ETC, ainda que o transportador seja um profissional autônomo" (BASTOS, 2016, p. 120). Bastos (2016) sustenta que apesar da previsão legislativa atribuir natureza comercial à relação, a competência para apreciar eventual litígio seria da Justiça do Trabalho. Desse modo, mesmo quando não se está diante de um vínculo empregatício, a competência para julgar pode permanecer sendo da Justiça do Trabalho.

Deve-se notar, contudo, o entendimento firmado pelo Supremo Tribunal Federal (STF) em sentido contrário. Dessa forma, atribuiu competência à Justiça Comum para apreciar os litígios relacionados ao TAC e ao ETC, a saber:

Ainda, a ora Reclamante requereu expressamente em contestação que seja reconhecida a incompetência da Justiça do Trabalho, considerando que se trata de demanda que envolve Transportador Autônomo de Cargas – TAC, devidamente regulamentada pela Lei 11.442/2007, cujo artigo 5º prevê que a relação será unicamente comercial. Requer a concessão de medida liminar para cassar a decisão reclamada, determinando-se a integral observância da decisão de mérito da ADC 48 e a extinção do feito, sem julgamento do mérito, em razão da incompetência absoluta, com a consequente remessa dos autos à Justiça Comum (STF - Rcl: 46665 MG 0051238-37.2021.1.00.0000, Relator: NUNES MARQUES, Data de Julgamento: 19/04/2021, Data de Publicação: 22/04/2021, aspas no original).

Em outra direção, Masson (2009) alerta que a intensidade do trabalho das atividades de transporte rodoviária de carga é, possivelmente, a causa de alguns problemas de saúde tais como *burnout*, *karoshi*² e depressão. Silva (2012, p.111) complementa essa análise e indica: "motoristas terceirizados e agregados apresentam relatos semelhantes quanto às queixas de

² Burnout é a expressão utilizada para relatar um estado de estresse crônico, que acaba por levar à exaustão física e emocional, gerado em razão do esgotamento profissional. Já o karoshi é um termo japonês que significa "morte por excesso de trabalho". Fonte: VOCÊ sabe o que é Karoshi? **Clínica de Trabalho Escravo**, 10 jul. 2018. Disponível em: <https://www.clinicatrabalhoescravo.com/single-post/2018/07/10/voc%C3%AA-sabe-o-que-%C3%A9-karoshi>. Acesso em: 4 jun. 2021.

dores na coluna pernas; a baixa qualidade das comidas encontradas por eles nas estradas e a falta de tempo para alimentarem-se adequadamente”.

Com base no exposto, a própria atividade na qual os transportadores autônomos estão submetidos, tende a produzir sérios danos à saúde. Um exemplo dessas condições de trabalho prejudiciais está na intensificação da jornada de trabalho, principalmente, em razão da remuneração vinculada ao comissionamento e à premiação pela entrega dentro do prazo (Silva, 2011). A pesquisa de Silva (2011) ainda aponta como parte dos trabalhadores reivindica o fim do pagamento por comissão para diminuir a pressão para a realização de entregas em prazos curtos e para gerar uma melhoria na condição de trabalho.

No trabalho realizado por Silva (2011), com a participação de 104 motoristas agregados, 331 contratados e 15.283 terceirizados, constatou-se, em razão da remuneração por meio da comissão, o discurso dos transportadores autônomos de carga, marcado por uma constante ansiedade e preocupação. O resultado do trabalho revelou: as queixas dos trabalhadores autônomos se entrelaçam com a precarização e terceirização da relação de trabalho. Esse processo decorre das novas formas de organização do sistema de produção, o qual “produz a precariedade na atividade laboral como o trabalho temporário, informal e o afrouxamento das garantias jurídicas desses trabalhadores” (Silva, 2011, p. 159).

Consoante a Araújo (2013), os baixos valores dos fretes oferecidos aos transportadores autônomos decorrem da excessiva oferta de serviços por parte da categoria. Segundo o autor, essa oferta de demanda é resultado da facilidade de entrada no mercado como autônomo e, em igual medida, da dificuldade de sair dessa profissão. Os índices de desemprego nas demais áreas, a simplicidade para se tornar motorista autônomo, e o faturamento mensal. Sobre esse último, nota-se que este se releva atraente aos trabalhadores; no entanto, esconde os gastos necessários da atividade. Por outro lado, a baixa qualificação profissional nas demais áreas e o baixo nível de escolaridade dos profissionais dificultam a saída dos autônomos da profissão (Araújo, 2013).

Inversamente ao que se pode imaginar, os fretes reduzidos não afetam somente os motoristas, mas sim toda a sociedade. Conforme demonstra Araújo (2013), as baixas receitas do frete geram problemas na manutenção dos caminhões. Esse fator somado às longas jornadas de trabalho, sobrecarga do veículo, aumento no índice de acidente, inadimplência

fiscal, dentre tantos outros resultam no Círculo Vicioso do Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil. Os impactos desse círculo interagem com as altas taxas de acidentes e mortes, emissão de gases poluentes, trânsitos e consumo excessivo de combustíveis.

Os autônomos, geralmente, atuam em parceria com transportadores. Desse modo, esses motoristas são contratados, em sua maioria, durante o período de pico de demanda e para o transporte de longas distâncias (Araújo, 2013). Nesse cenário, a relação com a negociação do frete é problemática em razão da empresa impor as regras a serem seguidas na negociação. Sendo assim, muitas vezes, o autônomo não possui voz durante a negociação, acarretando no aceite de fretes baixos.

Em uma pesquisa realizada por Araújo (2013), no ano de 2011 junto a transportadores autônomos de carga da região sudeste, foi revelado que 100% dos entrevistados achavam injustos os valores pagos pelas transportadoras. Esses valores, por sua vez, produz um cenário no qual os motoristas sacrificam os veículos e a sua segurança no momento do transporte. Além disso, é raro as transportadoras se colocarem à disposição para negociar o valor do frete, e quando aceitam, os autônomos se guiam pelos preços do mercado, sem analisar se o valor é justo. A justificativa para tanto está no baixo nível de escolaridade, o que dificulta o momento do cálculo.

A situação da categoria, ademais, se mostra ainda mais alarmante quando é averiguada a falta de união e desrespeito entre os colegas de profissão (Silva, 2011). Isso ocorre em decorrência do ambiente de competitividade com o qual eles estão acostumados a lidar. Nesse sentido, os trabalhadores encontram grande dificuldade para se organizar em sindicatos e reivindicarem melhorias em seus direitos. Kapron (2012), dentro desse contexto, explica: a rotina individualizada, característica do trabalho do caminhoneiro, é uma das possíveis explicações para a inexpressiva ação grevista da categoria. Uma outra explicação, para o autor, seria a intensa concorrência para o transporte das cargas - relegando os motoristas a um contexto de constante disputa - à informalidade e à presença expressiva de trabalhadores autônomos.

Em essência, essa seção buscou particularidades da condição dos transportadores rodoviários de carga. Essa categoria se interliga com o histórico de terceirização no país, e é demarcada por essa terceirização somada à informalidade e precarização de direitos. Esses

aspectos geram consequências não só para os trabalhadores, mas para toda a sociedade, na medida em que estão propensos a uma direção perigosa, em decorrência dos prazos curtos de fretes, as longas jornadas, as frotas desgastadas, dentre outros. Ademais, vimos como é difícil para essa categoria se unificar e reivindicar seus direitos, tendo em vista a própria dimensão segregada dos caminhoneiros, que muitas vezes realizam suas jornadas de forma individual.

3. AS CONDIÇÕES DE TRABALHO DO TRANSPORTADOR RODOVIÁRIO DE CARGA

Conforme explica Masson (2009), as primeiras rodovias começaram a surgir no Brasil durante o Século XIX. Com o governo Vargas, ocorreu a criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), ampliando as rodovias, e implementando a indústria automobilística. Nos anos 50, o Brasil inicia um processo acelerado de industrialização e modernização da infraestrutura econômica, de tal modo que a indústria automobilística consolida o padrão rodoviário para o transporte no Brasil (Masson, 2009). Apesar desse histórico de relevância da malha rodoviária, os transportadores não receberam igual contrapartida frente ao reconhecimento de sua atividade, dessa forma, como explica Masson (2009), a mão-de-obra no setor rodoviário é um elemento esquecido e as relações de trabalho não evoluíram concomitantemente com o desenvolvimento.

Nessa circunstância, apesar da primeira rodovia ter surgido no Século XIX, a profissão do caminhoneiro só foi devidamente regulamentada no ano de 2012. Isso propiciou uma longa ausência de normatização específica para a categoria. Essa regulamentação foi consolidada com a Lei nº 12.619 de 2012, mais conhecida como a Lei do Descanso. Um dos objetivos da regulamentação de 2012 foi diminuir as longas jornadas, reduzindo danos na saúde do trabalhador em decorrência do longo período no trabalho.

Conforme a pesquisa feita por Penteadó *et al* (2008) com motoristas de caminhão do interior de São Paulo, 68,3% dos entrevistados trabalhavam de 9 a 17 horas por dia. Provável que essa jornada excessiva tenha colaborado para o aumento dos acidentes. Nesse sentido, o trabalho de Palácio *et al*. (2015) traz dados do INSS de 2004 a 2011 referentes a quantidade de benefícios concedidos aos trabalhadores da área de transporte de carga por acidentes e doenças de trabalho, os quais resultaram em um total de 17.555 trabalhadores.

Ainda nesse contexto, de acordo com a pesquisa realizada no CEASA (Masson, 2009), 52,4% dos entrevistados faziam uso de medicamento, demonstrando o alto índice de adoecimento da categoria; a jornada de trabalho média era de 16 horas dirigidas ao dia; e 54,2% faziam uso de drogas psicoativas, fato relacionado às pressões sofridas pela categoria. À vista disso, Masson (2009) evidencia condições de trabalho desgastantes física e mentalmente do motorista, no período pesquisado.

Por fim, faz-se importante trazer os dados coletados na pesquisa realizada por Silva (2011) um ano antes da regulamentação da atividade pela Lei nº 12.619 de 2012. A pesquisa, realizada no interior de São Paulo, contava com 104 transportadores agregados, 331 contratados e 15.283 terceirizados. A empresa orientava os motoristas contratados a pararem entre 22h e 5h. O desrespeito a essa orientação fazia com que o rastreador, presente no caminhão, anunciasse para a empresa o tráfego em horário impróprio, bloqueando o caminhão. Nessa mesma pesquisa, muitos entrevistados denunciaram a falta de fiscalização por parte do governo em relação aos postos de paradas, às estradas precárias, e ao pagamento por comissões. Condições deterioradas que, no seu conjunto, impulsionam o consumo de drogas dos motoristas como forma de suportar à realidade. Nessa direção, de acordo com Silva (2011), os motoristas identificam a existência de mundos diferentes *dentro e fora* da empresa. Na percepção dos trabalhadores, os riscos enfrentados na estrada são desconsiderados nas regras empresariais porquanto aqueles que escrevem tais regras não conhece a realidade enfrentada por esses caminhoneiros.

Assim, esperava-se que regulamentação da Lei nº 12.619 de 2012 trouxesse parâmetros para a melhoria das condições de vida dos trabalhadores envolvidos na atividade. Há de se considerar que a regulamentação de uma atividade, contudo, não é necessariamente sinônimo de melhora para as condições de trabalho da categoria.

A Lei nº 12.619 de 2012, a princípio, foi tomada como revolucionária enquanto afastou a aplicação do art. 62, I da CLT para os transportadores (Toledo Filho, 2012). A Lei autorizou o controle de jornada de trabalho, estabelecendo jornada de até 8 horas para a categoria. Esse aspecto foi motivo de elogio por parte dos estudiosos.

Sob esse prisma, Toledo Filho (2012, p. 172) assevera: “a Lei nº 12.619 deve ser recebida e saudada como um avanço no trato da questão, como uma genuína (r)evolução no âmbito

jurígeno trabalhista brasileiro”. Já para Gemignani (2012), o objetivo da Lei nº 12.619 de 2012 foi criar uma norma especial de tutela para o motorista no intuito de impulsionar a função promocional do direito do trabalho, visando a adoção de uma conduta preventiva capaz de impedir o surgimento de novas lesões e conflitos. De acordo com Boaretto (2013), a legislação, para além de fazer prevalecer direitos reconhecidos pela legislação, proporcionou uma expressiva economia do Estado e da sociedade, na medida em que gerou a redução de gastos com acidentes nas estradas e adoecimentos dos transportadores em decorrência do excesso de trabalho. Também nesse sentido Doniak (2014) afirma que essa *simples* mudança legal teria contribuído para a redução em 40% do número de mortos e feridos em acidentes envolvendo ônibus e caminhões, conforme o Fórum Nacional em Defesa da Lei nº 12.619 de 2012. A autora, no entanto, revela também o descumprimento de algumas normas estabelecidas pela Lei, como era o caso do pagamento por comissão.

A Lei inseriu na CLT o art. 235-G a proibição do pagamento por comissão em razão do tempo de viagem (este dispositivo sofreu nova alteração no ano de 2015), da distância percorrida e do tipo ou quantidade de produtos transportados, caso compromettesse a segurança rodoviária, da coletividade ou possibilitasse a violação das normas presentes na legislação. Na realidade, contudo, foi averiguado o pagamento de comissão em 72% dos empregados entrevistados com os motoristas de Ponta Grossa. Além disso, aproximadamente 93% trabalhavam mais de 8 horas diárias, sendo que 73,5% não recebiam o adicional mínimo de 50%, segundo estabelece o art. 7º, XVI, da CRFB/88 (Doniak, 2014).

Esse também é o entendimento de Schwiden (2014), para quem a Lei do Descanso configurou um retrocesso social ao destruir conquistas estabelecidas na CRFB/88. Em sua ótica, apesar do legislador ter buscado amparar a profissão de motorista de cargas e passageiros, a inobservância dos preceitos constitucionais gerou o efeito inverso. O autor enfatiza que a referida lei naturalizou a realização das horas extras e tornou possível a estipulação de adicionais remuneratórios das horas extraordinárias em um valor inferior a 50% a mais do salário hora normal, permitindo o fracionamento do intervalo intrajornada e as jornadas 12X36, de tal maneira a “permitir a destruição dos alicerces sobre os quais os direitos trabalhistas se fundam e desvalorizar o sujeito subordinado da relação laboral” (Schwiden, 2014, p.63).

Em princípio, a Lei nº 12.619 de 2012 objetiva estabelecer jornadas de trabalho menos exaustivas para os transportadores. Contraditoriamente, no entanto, previu a possibilidade de ampliar a jornada em até 2 horas extraordinárias, possibilitando a extensão da jornada para até 10 horas. Essa alteração legal para Silva (2012) constituiria uma inconstitucionalidade:

É certo que o caput e o § 1º do art. 59 da CLT também disciplinam a contratação de até 2 horas suplementares, as quais devem ser pagas com, pelo menos, 50% a mais do que o valor da hora normal (art. 7º, inciso XVI, da CR). No entanto, essa regra não foi recepcionada pela Constituição da República, como adverte a boa doutrina. Não há espaço, assim, para a exigência de horas superiores ao mínimo legal dos trabalhadores brasileiros, urbanos ou rurais, de modo habitual, prática que implica em afronta manifesta à norma constitucional de limitação do tempo de trabalho. A única maneira de se prorrogar diariamente a jornada de trabalho, autorizada pela própria Constituição, é a faculdade de compensação de horários, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho ³(SILVA, 2012, p.109).

Nada obstante, esse não é o único ponto de inconstitucionalidade levantado pelos pesquisadores. O tempo de espera é visto como incongruente ao ser indenizado um tempo que excede a jornada, embora se estivesse diante de um caso de hora extra. À vista disso, para Toledo Filho (2012), seria inadmissível a remuneração do tempo de espera em quantia inferior à garantida na CRFB/88, devendo ser resguardado o direito à *desconexão do trabalho*⁴.

Igual argumento sustenta Boaretto (2013), para quem o tempo de espera, inegavelmente, é o período pelo qual o trabalhador está à disposição do empregador. Por este motivo, demanda-se a remuneração de acordo com o art. 7º, XVI da CRFB/88. Vale sublinhar que, conforme a pesquisa realizada por Doniak (2014), 68,8% dos entrevistados não recebiam pelo tempo de espera, mostrando a divergência entre a lei e a realidade prática dos caminhoneiros. Por fim, conforme determina Schwiden (2014), o tempo de espera como

³ Com a reforma trabalhista, estabelecida na Lei nº 13.467 de 2017, há uma grave alteração com relação à compensação de horários na relação trabalhista. A mudança trazida pela reforma, alterando o art. 58 e seguintes da CLT, diz respeito à possibilidade de pactuação individual com base nas horas extras compensadas por banco de horas. Com a alteração, caso o trabalhador exceda o horário laboral estipulado no contrato, este período que foi ultrapassado será utilizado para diminuir a hora trabalhada no dia seguinte, desde que seja acordado anteriormente entre empregador e empregado, ou por meio de acordo/convenção coletiva.

⁴ O termo desconexão do trabalho, conforme determina Souto Maior: “não se está tratando de uma questão meramente filosófica ou ligada à futurologia, como a que nos propõe Domenico de Masi. Não se fala, igualmente, em direito em seu sentido leigo, mas sim numa perspectiva técnico-jurídica, para fins de identificar a existência de um bem da vida, o não-trabalho, cuja preservação possa se dar, em concreto, por uma pretensão que se deduza em juízo” (Maior, 2003, p. 2). Sendo assim, as horas extras são uma preocupação do direito ao não-trabalho, nesse ponto, o pagamento indevido da hora extra, é uma agressão tanto aos direitos individuais quanto um fator que repercute negativamente em toda a sociedade.

elemento de natureza indenizatória resulta na sua não integralização para fins de reflexo nas verbas trabalhistas de natureza salarial.

Opinião contrária a respeito do tempo de espera é apresentada por Figueirôa Júnior (2013). O autor argumenta que o instrumento estaria de acordo com a regra geral do art. 4º da CLT. Conforme o dispositivo, será considerado serviço efetivo o período em que o empregado esteja à disposição do empregador, aguardando ou executando ordens “salvo disposição especial expressamente consignada”. Para o estudioso, portanto, o tempo de espera seria uma situação peculiar com previsão em lei.

A Lei nº 12.619 de 2012, ainda, permitiu o fracionamento do intervalo intrajornada por meio de instrumento coletivo. Esse mecanismo é visto como uma afronta aos preceitos da Constituição Federal de 1988 (Boaretto, 2013). O intervalo intrajornada destina-se à alimentação e ao repouso do empregado, assim, seu fracionamento configura uma infringência ao direito fundamental à saúde.

A Lei nº 12.619 de 2012 não teve uma boa recepção por parte da categoria. Na opinião dos profissionais, somente 56,2% acreditavam que a Lei colaborava para a melhoria da sua condição de trabalho (Doniak, 2014). Por consequência, no início de 2015, ocorreram diversas paralisações evidenciando insatisfações latentes na categoria. Segundo Belmonte (2016) as principais reclamações foram: insuficiência e a falta de segurança nas áreas de descanso por impedir o cumprimento da norma referente à necessidade de pausa da Lei do Descanso; o encarecimento dos custos relacionados ao frete ocasionando a diminuição dos valores das comissões.

Vale evidenciar, no entanto, outras interpretações sobre o movimento das paralisações dos caminhoneiros em 2015. De acordo com os estudos de Moraes (2016, p. 254), os líderes dos movimentos eram “donos de postos de combustíveis, proprietários de autopeças e ‘donos’ de cooperativas de transporte”. Sendo assim, a mobilização não teria sido conduzida pelos caminhoneiros. Segundo o autor, a mídia não teria identificado os *verdadeiros* orquestradores das reivindicações, transmitindo para a sociedade a falsa ideia de a revisão legislativa ser almejada pela categoria.

Para além das diferentes narrativas que enlaçam a história da paralisação, os descontentamentos e as pressões sobre a Lei nº 12.619 de 2012 resultaram em sua revisão.

Essa reformulação na regulamentação gerou a aprovação da Lei nº 13.103 no dia 02 de março de 2015, também chamada de Lei do Caminhoneiro. A nova lei produziu uma série de contradições, principalmente, em decorrência da ampliação do limite permitido para a jornada de trabalho.

De partida, essa lei sofreu oposição de muitos autores que sustentavam a retirada de direitos profissionais e sua inconstitucionalidade (Carvalho, 2015; Oliveira Neto, 2015). Outros, por sua vez, alegavam ter a nova legislação lapidado a Lei nº 12.619 de 2012, deixando-a de acordo com a realidade dos trabalhadores (Cardoso, 2016; Belmonte, 2016).

De forma fática, a Lei nº 13.103 de 2015 alterou a configuração do tempo de espera, o qual passou a ser determinado como qualquer período pelo qual o motorista passe a esperar a realização da carga e descarga do caminhão. Para Carvalho (2015) essa alteração é uma anomalia jurídica sendo impossível considerá-la como válida. O autor enfatiza: “como pode um trabalhador permanecer numa operação com o veículo e tal atividade não ser considerada como tempo de trabalho?” (Carvalho, 2015, p. 10). Para ele é claro que se o motorista não está em repouso ou descanso; por certo esse motorista não possui o poder de disposição para fazer o que deseja. Lado outro, no tempo de espera deveria ser fiscalizado o que vem sendo realizado. Sendo assim, para Carvalho (2015), a Lei nº 13.103 de 2015 trouxe um conjunto de condições inóspitas e jornadas extenuantes, expondo tanto os motoristas quanto os usuários da via à acidentes.

Outro ponto apontado como retrocesso na legislação foi a extinção do pagamento de 30% estabelecido para o tempo de reserva. O tempo de reserva seria aquele relacionado aos motoristas que dirigem o caminhão em revezamento. Nesse sentido, um motorista poderia descansar enquanto o outro dirige. Esse período de descanso do motorista seria o tempo de reserva, recompensado com o pagamento de 30% sobre o valor da hora. Com essa alteração, conforme alerta Gemignani e Gemignani (2015), criou-se a possibilidade de o veículo rodar continuamente por três dias seguidos, com os motoristas se revezando na direção.

Oliveira Neto (2015) ainda argumenta que a legislação, ao não estabelecer a fixação do horário de início e término da jornada, configurou uma relação de risco para o trabalhador e para a coletividade. A ausência de jornada fixa acabou por subverter a própria lógica protetiva do Direito do Trabalho (Oliveira Neto, 2015).

Ao contrário da Lei do Descanso, a Lei do Caminhoneiro se dispôs a ampliar a jornada de trabalho do transportador empregado. Por consequência, conforme Carvalho (2016), a Lei nº 13.103 de 2015 esticou a carga horária em um limite incomum a outras categorias. Estudiosos do tema apontam ter sido ignorado o fato dos profissionais dessa categoria se sentirem esgotados pelas longas jornadas. Essa realidade está em direção oposta à busca por maior segurança nas estradas (Carvalho, 2016).

A possibilidade do aumento da jornada dos caminhoneiros em até 4 horas extraordinárias é um exemplo claro de como a Lei do Caminhoneiro ampliou o expediente. Para Oliveira Neto (2015), essa possibilidade legal é incompatível com qualquer sistema jurídico que tenha como objetivo regulamentar a venda da força do trabalho. Para o autor, essa forma de regulamentar a jornada dos motoristas possui um forte viés precarizante. Se uma das bandeiras do Direito do Trabalho sempre foi o combate à jornada exaustiva – desde a revolução industrial e a necessidade de superar o processo exploratório - essa lei toma um rumo oposto, configurando manifesto retrocesso das conquistas de direito social do trabalhador (Oliveira Neto, 2015, p. 145).

Opinião divergente é apresentada por Cardoso (2016). Para o autor, a categoria de transportadores precisa receber tratamento especial em convergência à realidade do trabalho. Nesse ponto, a jornada não seria extenuante, mas sim uma adaptação para as necessidades da categoria.

Fato é que os riscos envolvidos na atividade de transportador de carga levaram tanto a Lei do Descanso quanto a Lei do Caminhoneiro a criar uma série de direitos e deveres para a categoria dos motoristas profissionais. Exemplo está no art. 67-A, §1º, inserido pela Lei nº 13.103/2015 no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), o qual determinou a necessidade de observância de intervalo mínimo de trinta minutos para descanso, após quatro horas ininterruptas na condução do veículo. Apesar dessa previsão, é importante registrar a dificuldade da fiscalização para controlar os trabalhadores autônomos. Sendo assim é comum observar motoristas autônomos exercendo longas jornadas de trabalho.

Para cumprir as longas jornadas, muitas vezes, os motoristas fazem uso de substâncias ilícitas para ficarem acordados. Apesar da obrigatoriedade do teste toxicológico, conforme estipulado na Lei dos Caminhoneiros, pesquisa da CNT de 2019 indica que 49% dos

trabalhadores autônomos entrevistados já receberam ofertas de drogas, enquanto 25,4% desses profissionais relataram já ter feito uso de substância ilícita. Em igual direção aponta a pesquisa realizada por Belan (2017), a qual indica o consumo de Rebit para diminuir o sono por 77% dos entrevistados, no ano de 2013 e o consumo de algum tipo de droga ilícita por 60% dos entrevistados no ano de 2016

Diga-se ainda que na inter-relação entre a obrigatoriedade do teste toxicológico e as longas jornadas, Moraes (2015) sustenta ter previsão passado de remédio para veneno. Ele assevera que a Lei nº 13.103 de 2015 legalizou vários fatores que levam o motorista a usufruir de substâncias ilícitas, principalmente, ao estabelecer longas jornadas de trabalho. Em igual sentido dispõe Silva (2017):

Não que se concorde com o uso de substâncias ilícitas em quaisquer circunstâncias, mas permitir que as horas extraordinárias sejam feitas de forma desumana e além das possibilidades do empregado, e ainda punir-lhe acaso venha a fazer uso de algum componente que lhe permita manter-se fisicamente ativo, faz crer que as punições são dobradas e exclusivamente aplicadas aos empregados (SILVA, 2017, p.40).

Carvalho (2016), portanto, conecta o comportamento do motorista de consumo de substâncias ilícitas como decorrência das condições de trabalho impostas, particularmente as longas jornadas diárias determinadas.

A partir do exposto é possível identificar diferenças substanciais na estrutura da relação de trabalho dos transportadores autônomos comparada dos empregados, embora também existam vivências comuns a ambas, a exemplo das longas jornadas.

A distinção entre as formas de relação torna-se mais explícita ao ser observada a forma como a legislação versa sobre cada uma das categorias.

Quadro 3 – comparação entre motorista empregado e TAC

	Motorista empregado	Motorista autônomo
<i>Salário</i>	Deve-se observar as normas pertinentes para o pagamento de salário.	O recebimento se dá por meio de frete (art. 5º), sendo que o motorista deve arcar com os custos do caminhão

<i>Tipo de relação</i>	Relação de emprego	Relação comercial
<i>Justiça</i>	Do Trabalho	Comum
<i>Prescrição para danos relativos ao contrato</i>	5 anos (CRFB/88, art. 7º, XXIX)	1 ano (art. 18 da Lei nº 11.442 de 2007)
<i>Investimento</i>	Não precisa arcar com as despesas do caminhão	Deve bancar o próprio caminhão.
<i>Forma de conseguir o trabalho</i>	A carga é definida pela empresa	O motorista deve procurar locais que necessitem de transporte assumindo o risco da atividade.
<i>Benefícios trabalhistas</i>	Contam com as proteções da CLT	Não estão resguardados pela CLT

Fonte: Elaboração própria

Por óbvio, esse tratamento diferenciado tem consequências diretas no dia a dia de cada trabalhador. Conforme expõe Silva (2011), para os motoristas agregados os salários fixos e os pagamentos das diárias estão entre as principais vantagens em ser contratado. Além disso, os entrevistados afirmaram que os trabalhadores contratados não precisam viajar durante a noite e nem precisam disputar pelas melhores cargas.

Durante as paralisações⁵ de 2018 foram constatadas a adesão de ambas as categorias no movimento, tanto os autônomos quanto empregados. O entendimento referente à

⁵ Conforme a Lei nº 7.783 de 1989 greve é a “suspensão coletiva temporária e pacífica total ou parcial, de prestação pessoal de serviço a empregador”. Nesse sentido, entende-se que não é toda paralisação que será considerada como greve, por outro lado, toda greve é uma paralisação. Diante disso, existe certa discussão quanto à caracterização do movimento de 2018. Isso se deve em razão do movimento ter ocorrido por conta de questões políticas, como é o caso da modificação dos preços do diesel, o que caracterizaria uma paralisação.

paralisação é aqui importante para melhor compreender as reivindicações da categoria e, por conseguinte, compreender um pouco as dores dos trabalhadores. E é isso que faremos a seguir.

Dentro do período entre 2008 e 2016 era comum o Poder Executivo, com o objetivo de neutralizar o valor final do petróleo, reduzisse a alíquota de tributos. Nesse sentido, o preço do petróleo e seus derivados manteve estabilizado. Em 2016, contudo, com a alteração na gestão da Petrobras, ocorreu a alteração nas políticas de preço referentes à empresa. Nesse ponto, foi abandonada a tendência do Poder Executivo em utilizar tributos para neutralizar o valor final dos produtos. Com isso, ocorreu uma maior oscilação nos preços do óleo diesel. O valor do frete, no entanto, não acompanhou essas oscilações.

Para os motoristas autônomos, essa nova situação acarretou uma série de inseguranças. Tendo em vista uma pesquisa realizada pela CNT em 2016 (Malacarne, 2019), os principais custos operacionais percebidos pelos TAC são referentes ao valor do combustível. Ou seja, na percepção da categoria a alteração na política da Petrobras alterou no íntimo sua remuneração. De acordo com a pesquisa desenvolvida por Malacarne (2019), segundo os entrevistados, 24,88% das reivindicações diziam respeito ao aumento do valor do frete, 23,94% à redução do preço do combustível, 11,42% à redução do valor dos pedágios e 11,27% à melhoria das condições das rodovias. Além disso, por meio dessa mesma pesquisa, pode-se notar que 73,48% dos caminhoneiros entrevistados participaram da greve por vontade própria, contra 16,52% que foram “obrigados” a parar, e somente 10% não aderiram ao movimento. Apesar das discussões quanto à validade da greve,⁶ esse movimento foi importante para evidenciar a insatisfação dos trabalhadores quanto a forma como eram tratados no universo trabalhista, mesmo com as modificações legais.

É importante observar ainda a discrepância entre as condições de trabalho práticas vivenciadas e aquelas prescritas na legislação. Para ilustrar esse problema, tem-se na pesquisa realizada por Santos Junior e Casella (2016) a evidência de que 59,6% dos entrevistados - isto

⁶ Alguns estudiosos, como o sociólogo Ricardo Antunes, defenderam que durante a paralisação de 2018 tinha-se a presença do locaute. Além disso, o ministro da Segurança Pública, na época, afirmou que poderia haver indícios de locaute. O locaute é a situação na qual os patrões se recusam a ceder aos trabalhadores seus instrumentos de trabalho, impedindo que estes exerçam seu trabalho. No Brasil essa prática é proibida conforme o art. 17 da Lei nº 7.783 de 1989. Nesse sentido, ainda é muito discutido se o movimento de 2018 partiu dos trabalhadores ou foi pressionado por empresários tendo em vista seus próprios interesses.

é, mais da metade da categoria - “nunca” ou “quase nunca” realizava os pontos de parada obrigatórios estabelecidos pela Lei nº 12. 619 de 2012. Afora isso, várias pesquisas indicam que a promessa legal em melhorar as condições de trabalho dos motoristas na estrada, diminuindo as jornadas extenuantes, constituíram um verdadeiro retrocesso tendo sido muitos de seus dispositivos apontados como inconstitucionais (Schwiden, 2014; Silva, 2012; Toledo Filho, 2012). A diferença entre a realidade fática e a normativa continuou visível mesmo com a edição da Lei nº 13.103 de 2015 que agiu de modo a lapidar a Lei do Descanso (Cardoso, 2016; Belmonte, 2016).

4. DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

A partir dos estudos realizados verifica-se a tendência de empresas de transporte transferir trabalhadores empregados para a situação de terceirizados, não sendo essa uma característica particular dessa atividade. Essa lógica está inserida na propensão das relações trabalhistas atuais de descentralização produtiva, a qual afeta diversas categorias. Com a transição da situação do transportador empregado para o autônomo, as empresas atuam de modo a reduzir os custos, enquanto o trabalhador é inserido em um quadro de inseguranças.

A literatura indica que a ampliação do movimento de terceirização dos transportadores rodoviários tem levado ao surgimento de novas doenças, especialmente em razão da intensidade do trabalho e dos conflitos nas relações sociais.

Além disso, os estudos apontam para a utilização do conflito como um elemento central de gestão da força de trabalho em diferentes perspectivas. Transportadores autônomos comumente são contratados no pico de demanda das empresas, ou em razão do transporte de longa distância. Assim, as empresas utilizam uma taxa de transportadores empregados e manejam outra de trabalhadores terceirizados. A coincidência da empresa contratante e o estabelecimento de tratamentos diferenciados entre motoristas autônomos e empregados leva à disputa entre esses trabalhadores e a fragmentação da categoria.

A insegurança de remuneração dos transportadores autônomos, por sua vez, cria um ambiente de permanente pressão em que os trabalhadores devem a todo o tempo ficar atentos para conseguirem trabalho e igualmente reforça a competição entre os trabalhadores. Esse

último elemento, em especial, é preocupante porque resulta na desunião dos profissionais trazendo dificuldades concretas para a reunião dos trabalhadores em sindicatos e para a luta por direitos.

No tocante às jornadas de trabalho, embora um dos objetivos declarados pela Lei 12.619 de 2012 tenha sido diminuir sua extensão, a redação contraditória dos dispositivos legais acabou por estimular a prática.

Referente à remuneração, verifica-se que a Lei nº 13.103 de 2015 atribui natureza indenizatória ao tempo de espera em desacordo com o art. 7º, VI da Constituição Federal de 1988. Além disso, a extinção do tempo de reserva se mostrou um inequívoco retrocesso, posto que criou a possibilidade de o veículo rodar continuamente por três dias seguidos, com os motoristas se revezando na direção.

A partir dos estudos realizados, portanto, 4 resultados se mostraram relevantes: (i) diferença de tratamento entre os motoristas empregados e autônomos; (ii) a presença do mesmo empregador para as duas espécies de trabalhadores; (iii) tendência à disputa entre os motoristas autônomos e empregados; (iv) diferença entre o prescrito legalmente e a prática realizada.

Como última nota, cabe salientar que apesar das inúmeras diferenças entre o transportador rodoviário de carga autônomo e o empregado verificam-se algumas convergências entre suas vivências. Os relatos apontam a participação de ambos nas paralisações de 2018. Também indicam que o distanciamento entre a situação de trabalho concreta e a prescrita em lei alcança os dois segmentos.

5. CONCLUSÃO

O transporte rodoviário de carga possui um papel central no Brasil. Essa centralidade percorre a história do país, sendo esse modal o principal meio de deslocamento de produtos. Com tudo isso em vista, o artigo visou analisar a categoria que move esse transporte, qual seja: os transportadores rodoviários de carga. Nosso intuito, portanto, foi compreender as transformações nas condições de vida e de trabalho do transporte rodoviário de carga no Brasil realizadas em decorrência das alterações legislativas de 2007 a 2020. Para isso, realizamos uma pesquisa bibliográfica e legislativa. No que consta da legislação trabalhamos as Leis n.º: 11.442 de 2007; 12.619 de 2012; 13.103 de 2015; 13.703 de 2018. Quanto à pesquisa bibliográfica, a

realizamos tomando por base termos-chave inseridos no mecanismo de pesquisa avançada do *Google Academic*.

Realizamos, de início, um recorte quanto à terceirização no Brasil a fim de compreender a Lei nº 11.442 de 2007, a qual dispõe sobre o transportador autônomo. Notamos que a terceirização ganha destaque principalmente nos anos 60 por conta da crise do modelo taylorista e fordista. Esse processo de terceirização acaba por ter uma correlação com a precarização do trabalho, ocasionando a transferência de riscos e inseguranças do empregador para o empregado. No Brasil, a discussão sobre a terceirização surge, inicialmente, por meio de um Enunciado do TST em 1986 e depois se alarga até permitir a terceirização de modo irrestrito, por meio da Lei nº 13.429 de 2017. Dentro desse processo de alargamento das hipóteses permitidas de terceirização, em 2007 surge a Lei nº 11.442 regulamentando o transportador autônomo.

A Lei nº 11.442 de 2007 foi alvo de diferentes inquietações, dentre elas, destacamos: a criação de uma presunção legislativa quanto à ausência de vínculo de emprego entre um transportador autônomo e o contratante; o afastamento da legislação trabalhista em decorrência da norma estipular a relação comercial entre o transportador autônomo e o contratante; a possibilidade de aumento de doenças laborais por excesso de trabalho; incompatibilidade com determinadas reivindicações dos trabalhadores, como o fim da remuneração por comissão; ausência de mecanismos para negociar o frete.

Posteriormente, foi feita uma análise sobre a condição dos transportadores rodoviários no Brasil como um todo. Partimos da longa ausência de regulamentação para a categoria, dado que a primeira normativa a tratar sobre o caminhoneiro surge apenas no ano de 2012, com a Lei nº 12.619. O objetivo da lei foi diminuir as longas jornadas de trabalho e reduzir os danos na saúde dos trabalhadores. Com esta, a expectativa era de melhorias para a vida dos trabalhadores. Dentre seus pontos positivos, identificamos o controle da jornada, com a definição de uma carga horária de 8 horas para a categoria. Por outro lado, apesar das melhorias que a lei trouxe, alguns aspectos continuavam sendo desrespeitados, como o pagamento por comissão. Além disso, algumas previsões normativas como as horas extras, o tempo de espera e o fracionamento do intervalo intrajornada foram malvistas pelos pesquisadores. No que

concerne à opinião da própria categoria com relação à Lei, viu-se uma descrença quanto à possibilidade de a normativa trazer melhorias para as condições de trabalho.

As insatisfações da categoria somadas com a paralisação de 2015 resultaram na elaboração da Lei nº 13.103 de 2015. As opiniões dos autores quanto à lei são divergentes, para um grupo, a Lei violou preceitos constitucionais; enquanto, para outro grupo, a normativa lapidou a Lei anterior e a deixou de acordo com a realidade fática dos caminhoneiros. Dentre aqueles que apontavam inconstitucionalidades, os principais pontos se referem ao tempo de espera, à possibilidade de jornadas exaustivas e à extinção do pagamento de tempo de reserva. Aqueles que consideraram a normativa como mais próxima da realidade dos trabalhadores, apontaram que a jornada de trabalho, nos preceitos estabelecidos pela Lei, é uma adaptação para as necessidades da categoria.

Com essas leis, notamos que há um tratamento diferenciado entre o transportador empregado e o autônomo. Apesar disso, em alguma medida essas realidades se aproximam e, em determinados momentos, vimos ambas as categorias se unindo em reivindicações, como em 2018, quando ocorreu a alteração do valor final do petróleo. Além disso, observa-se que os trabalhadores permanecem insatisfeitos com a forma como são tratados no contexto trabalhista, por fatores como a diferença entre o que ocorre dentro e fora das empresas e a diferença entre o estipulado em Lei e o que ocorre na prática.

A partir dos estudos, concluímos, portanto, com quatro pontos que se destacaram: (i) diferença de tratamento entre os motoristas empregados e autônomos; (ii) a presença do mesmo empregador para as duas espécies de trabalhadores; (iii) tendência à disputa entre os motoristas autônomos e empregados; (iv) diferença entre o prescrito legalmente e a prática realizada.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTUNES, Ricardo; DRUCK, Graça. **A terceirização como regra?** Rev. TST, Brasília, v. 79, nº4, p. 214 – 231, out./dez. 2013.

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital.** 1 ed. São Paulo: Boitempo, 2018.

ARAÚJO, Maria da Penha da Silva. **Análise dos fretes praticados pelos transportadores rodoviários de carga**. 2013. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) - Instituto Militar de Engenharia, Rio de Janeiro, 2013.

BASTOS, Guilherme Augusto Caputo. **A parceria comercial entre ETC - empresa de transporte rodoviário de carga e TAC - transportador autônomo de carga - lei nº 11.442/2007**. TST, Brasília, v. 82, n. 1, p. 114-142, jan./mar. 2016.

BEZERRA, Khalina Assunção. **Ser caminhoneiro: a análise das condições de trabalho e suas relações com a temporalidade laboral**. 2016. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2016.

BELAN, Tayná Oliveira; *et al.* **Prevalência do uso de anfetaminas por caminhoneiros**. Acta Biomedica Brasiliensia, vol. 8, n. 2º, p. 71-82, dez. 2017.

BELMONTE, Alexandre Agra. **A nova lei dos motoristas profissionais (nº 13.103/2015) e as questões jurídicas decorrentes**. Rev. TST, Brasília, v. 82, nº 1, p. 19 – 42, jan./mar. 2016.

BOARETTO, Laira Beatriz. **Direito fundamental à saúde e segurança do caminhoneiro: a interação da sociedade na lei 12.619/2012**. 2013. Dissertação (Mestre em Direito) – Universidade Metodista de Piracicaba, 2013.

BRUNA, Maria Helena Varella. **Síndrome de Burnout (esgotamento profissional)**. Drauzio Varella. Disponível em: <https://drauziovarella.uol.com.br/doencas-e-sintomas/sindrome-de-burnout-esgotamento-profissional/>. Acesso em: 5 maio 2021.

BRUNETTI, Mario Luis. **A qualidade de vida no trabalho do motorista e as relações de trabalho sob a perspectiva da regulamentação da profissão: um estudo de caso em uma empresa transportadora de combustíveis**. 2016. Dissertação (Mestrado em Administração) – Universidade Estadual do Centro-Oeste, Guarapuava, 2016.

CAMPOS, Bruno Henrique de. **Regulação de mercado: impactos da lei 13.103/2015 sobre o sistema rodoviário de carga**. 2015. Trabalho de diplomação (Título de Engenheiro Civil) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2015.

CARDOSO, Deborah. **Uma nova perspectiva sobre transporte rodoviário de carga no Brasil: jornada de trabalho do motorista profissional à luz da Lei nº 13.103/2015**. Rev. TST, Brasília, v. 82, nº1, p. 77 – 113, jan./mar. 2016.

CARVALHO, Almir Antônio Fabricio de. **Tempo de espera na nova lei do motorista (Lei n. 13.103/2015) – Anomalia jurídica do tempo de trabalho que não é considerado como tempo de trabalho**. Revista Eletrônica Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região, Curitiba, v. 5, n. 45, p. 8 – 13, out. 2015.

CARVALHO, Augusto César Leite de. **Trabalho rodoviário: reflexões sobre a reforma legal de 2015**. Rev. TST, Brasília, v. 82, nº 1, p. 60 – 76, jan./mar. 2016.

COELHO, Luciano Augusto de Toledo. **As leis 12.619/2012 e 13.103/2015 e flexibilização da jornada de trabalho do motorista em transporte rodoviário de passageiros e de cargas**. Revista Eletrônica Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região, Curitiba, v. 5, n. 45, p. 35 – 49, out. 2015.

DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**. 19 ed. São Paulo: LTr, 2020.

DONIAK, Lúcia Helena de Souza. **A regulamentação da profissão de motorista: Aspectos sociais e econômicos dos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga em Ponta Grossa-PR**. 2014. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais Aplicadas) - Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2014.

DONIAK, Lúcia Helena de Souza; MANDALOZZO, Silvana Souza Netto. **Exigência de exame toxicológico para motoristas profissionais empregado**. Revista Eletrônica Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região, Curitiba, v. 5, n. 45, p. 129 – 141, out. 2015.

FARIA, Leonardo Rocha de; SILVA, Maria de Fátima da. **Aspectos da terceirização e a responsabilidade trabalhista: análise da Súmula 331, do TST e da Lei 11.442/07**. GEPPG, ano XV, n. 26, p. 1-18, 2012.

FERREIRA, Sérgio de Souza; ALVAREZ, Denise. **Organização do trabalho e comprometimento da saúde: um estudo em caminhoneiros**. Sistema e Gestão, vol 8, n. 1, p. 58-66, 2013.

FORNACIARI, Francielle Avancini. **Análise da política nacional de pisos mínimos do transporte rodoviário de cargas**. 2019. Monografia (título de Especialista em Políticas de Infraestrutura) - Escola Nacional de Administração Pública, Brasília, DF, 2019.

FIGUEIRÔA JUNIOR, Narciso. **A lei n. 12.619, de 30.4.2012, e a regulamentação da profissão de motorista**. Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região, ano 34-54, n. 43, 2013.

FRAGOSO JUNIOR, Ademar. **A atuação da fiscalização do trabalho no Brasil frente às peculiaridades da organização do transporte rodoviário de carga**. 2013. Dissertação (Mestrado em Trabalho, Saúde e Ambiente) – Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina do Trabalho, São Paulo, 2013.

FRAGOSO JUNIOR, Ademar; GARCIA, Eduardo Garcia. **Transporte rodoviário de carga: acidentes de trabalho fatais e fiscalização trabalhista**. Revista Brasileira de Saúde Ocupacional, v. 44, p. 1-12, 2019.

GEMIGNANI, Tereza Aparecida Asta; GEMIGNANI, Daniel. **A nova lei n. 12.619/2012 que disciplina a profissão do motorista: questões controversas.** Revista Tribunal Regional do Trabalho 3ª Região, Belo Horizonte, v. 55, ed. 86, p. 47-58, 2012.

GEMIGNANI, Tereza Aparecida A; GEMIGNANI, Daniel. **As Leis 12.619/2012 e 13.103/2015 que disciplinam a profissão de motorista – questões controversas.** Revista eletrônica do Tribunal Regional do Trabalho da 6ª Região, Recife, PE, v. 24, n.41, p. 202-215, 2015.

JORGE NETO, Francisco Ferreira; CALVACANTE, Jouberto de Quadros Pessoa. **Comentários à legislação do motorista: análise do ordenamento jurídico (leis 12.619/2012 e 13.103/2015).** Revista Eletrônica Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região, Curitiba, v. 5, n. 45, p. 256 – 276, out. 2015.

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

LIMA, Lucas. **O mercado de trabalho dos motoristas de caminhão no Brasil: caracterização e avaliação do efeito de leis trabalhistas.** 2018. Dissertação (Mestre em Ciências Econômicas) – Universidade de São Paulo, Piracicaba, 2018.

MALACARNE, Thales. **Consequências da greve dos caminhoneiros de 2018 no transporte rodoviário de cargas brasileiro.** 2019. Monografia (bacharel em administração) - Universidade de Caxias do Sul, Caxias do Sul, 2019.

MARTINS, Ricardo Muciato et al. **A aplicação do art. 62, I da consolidação das leis do trabalho à profissão de motorista e a eficácia da lei n. 12.619/2012.** Revista Ciência Jurídica Soc. UNIPAR, v. 15, ed. 2, p. 197-216, 2012.

MASSON, Valéria Aparecida. **Fadiga e capacidade para o trabalho entre motoristas de caminhão do entreposto hortifrutigranjeiro e mercado de flores de Campinas, SP.** 2009. Dissertação (Mestrado em Enfermagem) – UNICAMP, Campinas, 2009.

MESQUITA, Lígia. **Crise revela dependência de transporte rodoviário que é 'mais barato e dá voto'.** BBC Brasil, 24 maio 2018. Disponível em: https://www.bbc.com/portuguese/brasil-44247460?ocid=socialflow_twitter. Acesso em: 13 jul. 2020.

MORAES, Paulo Douglas Almeida. **Impactos na lei n. 13.103/2015 sobre a proteção ao motorista profissional.** Revista Eletrônica Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região, Curitiba, v. 5, n. 45, p. 50 – 79, out. 2015.

Negociado sobre o legislado: uma proposta em que todos perdem. Transporte rodoviário de cargas, um eloquente exemplo. Rev. TST, Brasília, vol. 82, nº4, p. 246-271, out./dez. 2016.

MOTA, Camilla Veras. **Paralisação de caminhoneiros é um misto de greve e locaute, diz sociólogo do trabalho.** BBC Brasil, 25 maio 2018. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-44256413>. Acesso em: 4 jun. 2021.

NETO, Francisco Ferreira Jorge; CAVALCANTE, Jouberto de Quadros Pessoa. **Comentários à legislação do motorista: análise do ordenamento jurídico (leis 12.619/2012 e 13.103/2015).** Revista Eletrônica Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região, Curitiba, v. 5, n. 45, p. 256 – 276, out. 2015

NETTO, Zairo de Pontes. **A terceirização do transporte na distribuição de produtos combustíveis.** 2008. Monografia (graduação em direito) -Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.

OLIVEIRA NETO, Alberto Emiliano de. **Tutela jurídica dos motoristas profissionais aspectos precarizantes da lei n. 13.103.** Revista Eletrônica Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região, Curitiba, v. 5, n. 45, p. 142 – 150, out. 2015.

OLIVEIRA NETO, Célio Pereira. **A jornada do motorista profissional diante da Lei 13.103.** Revista Eletrônica Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região, Curitiba, v. 5, n. 45, p. 119 – 128, out. 2015.

PALÁCIO, Marlon Alessandro Gaspar; INHOTI, Priscila Almeida; PALÁCIO, Siméia Gaspar. **Acidentes e doenças do trabalho relacionadas a trabalhadores da área de transporte de carga no Brasil no período de 2010 e 2011.** Saúde e Pesquisa, Maringá, v. 8, n. 3, p.451-460, set./dez. 2015

PARABOCZ, Fernando; D'AMBROSO, Marcelo José Ferlin. **Acidentes de trabalho no transporte rodoviário de cargas: responsabilidade civil objetiva do empregador.** Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região, Rio Grande do Sul, ano IX, número 152, p.73-89, jan. 2013.

PENTEADO, Regina Zanella; *et al.* **Trabalho e saúde em motoristas de caminhão no interior de São Paulo.** Revista soc., São Paulo, v. 17, n. 4, p.35-45, 2008.

PEREIRA, Victor Hugo; ALBAREDA, Alexandra Patricia. **A tabela da discórdia: uma breve análise da política de preços mínimos do transporte rodoviário de cargas sob a ótica da regulação e da defesa da concorrência.** In: DESENVOLVIMENTO REGIONAL: PROCESSOS, POLÍTICAS E TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS, 2019, Santa Cruz do Sul. **Anais.** 2019. p. 1-21.

PEREIRA, Rafael Mesquita; ALMEIDA, Alexandre Nunes; OLIVEIRA, Cristiano. **O impacto da "lei do descanso" nas horas mensais trabalhadas, nos salários e nos acidentes não-fatais do trabalho dos caminhoneiros brasileiros.** ResearchGate, p. 1-21, out. de 2019.

PASSOS, André Franco de Oliveira. **Lei do Motorista: histórica de uma longa espera, um breve avanço e agora um grande retrocesso**. Revista Eletrônica Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região, Curitiba, v. 5, n. 45, p. 14 – 21, out. de 2015.

PESQUISA CNT: **Perfil dos caminhoneiros 2019**. CNT, Brasília, p. 1-132, 2019. Disponível em: <http://cms.cnt.org.br/Imagens%20CNT/PDFs%20CNT/Pesquisa%20de%20Perfil%20dos%20Caminhoneiros/cnt-perfil-caminhoneiros-2019.pdf>. Acesso em: 13 jul. 2020.

PIRES, Gislaine Viana dos Santos. **Análise dos reflexos e da constitucionalidade do tempo de espera estabelecido pela lei 13.103/2015 no artigo 235 C, §8º da CLT. 2018**. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharel em Direito) – Universidade do Sul de Santa Catarina, Tubarão, 2018.

PIRES, Marcus Vinícius Ferreira. **O exercício da profissão de motorista rodoviário: Regulamentação e disciplina da jornada de trabalho pela lei 12.619 de 2012**. 2014. Monografia (Bacharel em Direito) – Faculdades Integradas Santa Cruz de Curitiba, Curitiba, 2014.

QUEIROZ, Carlos A.; FARIAS, D. A.; NASCIMENTO, M. V. **Indenizações por morte no transporte rodoviário de cargas: estudo estático no período compreendido entre 2015 e 2018**. In: CONGRESS OF INDUSTRIAL MANAGEMENT AND AERONAUTICAL TECHNOLOGY, V, 2018, São José dos Campos. **Anais**, FATEC, 16 a 18 out. 2018.

RESCHKE, Michele Cristine. **O impacto da Lei do Motorista – Lei n. 13.103/2015 na justiça do trabalho**. 2016. Monografia (Bacharel em direito) – Faculdade Integradas Santa Cruz de Curitiba, Curitiba, 2016.

RIZZOTTO, Rodolfo A. **A Lei do tempo de direção e os pontos de parada nas rodovias brasileiras**. 2012.

ROCHA, Ana Luísa Gonçalves. **Jornada de trabalho excessiva do motorista profissional: dano existencial em perspectiva**. 2019. 75f. Monografia (Bacharel em Direito) – Faculdade de Direito da Universidade de Brasília, Brasília, 2019.

ROPOLI, Daniela Emma Grossi; LIMA, Maria Elizabeth Antunes. **A limitação da jornada de trabalho e os impactos na saúde dos cegonheiros**. Revista Produção Online, Florianópolis, v. 18, ed. 2, p. 379-403, 2018.

SACILOTTO, Vinícius Augusto Duarte. **A natureza jurídica das relações oriundas dos contratos de transporte rodoviário de cargas e as implicações sócio-jurídicas nas esferas de seus signatários**. 2019. Dissertação (Mestrado em direito) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2019.

SANTO, Laís Fernanda Dal; SANTOS JUNIOR, Silvio; CASELLA, Carla Fabiana. **Impactos socioeconômicos da Lei n. 12.619/2012 no transporte rodoviário de cargas: um estudo em Chapecó, SC.** Unoesc & Ciência, v. 7, ed. 1, p. 77-84, 2016.

SANTOS, Messias dos. **Lei n. 13.703/2018 - Tabelamento de preços do transporte rodoviário de cargas: análise da constitucionalidade à luz do princípio da livre iniciativa.** 2019. Monografia (Bacharel em Direito) - Universidade do Sul de Santa Catarina, Tubarão, 2019.

SANTOS, Nellis Oliveira; KAWAMOTO JR., Luiz Teruo; CARDOSO, Hewely. **Condições de trabalho dos caminhoneiros: sugestão de políticas públicas.** Revista Diálogos Interdisciplinares, vol. 6, nº 2, p.136-144, 2017.

SCHWINDEN, Elisa Faoro. **A trajetória dos direitos trabalhistas e a proibição de retrocesso social: análise da Lei nº 12.619/2012 à luz dos princípios constitucionais.** 2014. Monografia (Bacharel em Direito) – Universidade Federal de Santa Catarina, 2014.

SWIECH, Maria Angela Szpak; POZZOLO, Paulo Ricardo. **A regulamentação do trabalho do motorista profissional empregado: leis 12.619/12 e 13.103/15.** Revista Eletrônica Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região, Curitiba, v. 5, n. 45, p. 151 – 220, out. 2015.

SILVA, Jonatan Vidal. **A lei 13.103 de 2 de março de 2015 sobre o enfoque da ADI 5.322/DF.** 2017. Trabalho de conclusão de Curso (Bacharel em Direito) - Universidade do Extremo Sul Catarinense, Criciúma, 2017.

SILVA, José Antônio Ribeiro de Oliveira. **Lei do motorista profissional: tempo de trabalho, tempos de descanso e tempo de direção.** Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região, ed. 41, p. 103-120, 2012.

SILVA, Luna Gonçalves da; *et al.* **Vínculos empregatícios, condições de trabalho e saúde entre motoristas de caminhão.** Revista Psicologia: Organizações e Trabalho, vol. 16, n. 2, p. 153-165, abr.-jun. 2016

SILVA, Luna Gonçalves da. **Mulheres motoristas de caminhão: realidades, estereótipos e desafios.** 2016. Tese (Doutor em Ciências) – Universidade São Paulo, São Paulo, 2016.

O trabalho dos motoristas de caminhão: a relação entre atividade, vínculo empregatício e acidentes de trabalho. 2011. Dissertação (Mestrado em Ciências) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

SILVA, Ramon Araújo. **Vida de caminhoneiro: sofrimento e paixão.** 2015. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – PUC-Campinas, Campinas, 2015.

SOARES, Luisa Batista. **Trabalho, estrada e condução: a responsabilidade civil do empregador por atos de condutor dependente de substâncias psicoativas**. 2018. 56f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharel em Direito) – Universidade de Santa Cruz do Sul, Santa Cruz do Sul, 2018.

SOUTO MAIOR, Jorge Luiz. **A terceirização sob uma perspectiva humanista**. Revista do Tribunal Superior do Trabalho, v. 70, p.119 - 129, 2004.

Enunciado 331, do TST: ame-o ou deixe-o. Revista trabalhista, v. 4, out./nov./dez. 2002.

Você realmente se preocupa com os caminhoneiros? Jorge Luiz Souto Maior, 2018. Disponível em: <https://www.jorgesoutomaior.com/blog/voce-realmente-se-preocupa-com-os-caminhoneiros>. Acesso em: 22 mar. 2021.

STANDING, Guy. **O precariado: a nova classe perigosa**. 1 ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2014.

TOLEDO FILHO, Manoel Carlos; NEVES, Bruno Hirosh Kuae. **A nova disciplina da jornada de trabalho do motorista profissional**. Revista Direito Mackenzie, v. 6, ed. 1, p.170-180, 2012.

VERA, Maria Carolina Rezende. **Perspectivas da regulação econômica do transporte rodoviário de cargas: entre o livre mercado e a fixação de preços mínimos de frete**. 2019. Monografia (Bacharel em Direito) - Faculdade de Direito da Universidade de Brasília, Brasília, 2019.

VIEIRA, Danna Campos. **Fatores dificultadores na atividade de transporte autônomo de carga na visão do caminhoneiro: um estudo de caso no setor de transporte**. 2017. Monografia (Bacharel em engenharia) - Universidade do Vale do Rio dos Sinos, São Leopoldo, 2017.

VILLATORE, Marco Antônio César. **A duração do trabalho do empregado motorista profissionais conforme a Lei nº 13.103/2015 e suas consequências sociais e econômicas**. Revista Eletrônica Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região, Curitiba, v. 5, n. 45, p. 277 – 292, out. 2015.

VILLELA, Thais Maria de Andrade *et al.* **A frota dos transportadores autônomos de cargas: análise de conceitos e da legislação**. Brasília, 2009. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/266889250_A_FROTA_DOS_TRANSPORTADORES_AUTONOMOS_DE_CARGAS_ANALISE_DE_CONCEITOS_E_DA_LEGISLACAO. Acesso em: 8 out. 2020.

VOCÊ sabe o que é Karoshi? **Clínica de Trabalho Escravo**, 10 jul. 2018. Disponível em: <https://www.clinicatrabalhoescravo.com/single-post/2018/07/10/voc%C3%AA-sabe-o-que-%C3%A9-karoshi>. Acesso em: 4 jun. 2021.