

# O Tema 59 do TST

## *A natureza comercial do contrato de transporte de cargas e o afastamento da responsabilidade subsidiária do tomador de serviço*

HENRIQUE DE ALMEIDA CARVALHO

Mestre em Direito pela UFMG, com ênfase em Direito do Trabalho.

Especialista em Direito do Trabalho pela PUC/MG. Bacharel em Direito pela UFMG.

Auditor do Tribunal de Justiça Desportiva de Minas Gerais (2018 – 2024).

Professor da Universidade. Sócio do escritório Gonçalves Boson Arruda Advogados.

henrique.carvalho@gbaa.com.br.

### 1. Introdução

A terceirização, no contexto do Direito do Trabalho brasileiro, tem sido um dos temas mais complexos e dinâmicos, marcado por uma evolução legislativa e jurisprudencial contínua. Por muitos anos, a ausência de uma lei específica para regular a terceirização de atividades-fim levou o Tribunal Superior do Trabalho (TST) a atuar na definição de parâmetros por meio da Súmula 331<sup>1</sup>. Essa orientação jurisprudencial, em particular seu item IV,<sup>2</sup> consagrou o entendimento de que a empresa tomadora de serviços responderia subsidiariamente pelas obrigações trabalhistas da empresa prestadora, caso esta as inadimplisse. A Súmula, assim, tornou-se um pilar de proteção

1. BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. Súmula 331. Contrato de prestação de serviços. Legalidade. *Diário Eletrônico da Justiça do Trabalho*, Brasília, DF, 11 jul. 2011. Disponível em: <https://www.tst.jus.br/sumulas>. Acesso em: 13 set. 2025.
2. “VI – A responsabilidade subsidiária do tomador de serviços abrange todas as verbas decorrentes da condenação referentes ao período da prestação laboral.” (idem).

ao trabalhador terceirizado, garantindo que o tomador de serviços, beneficiário direto da mão de obra, não ficasse isento de responsabilidade.

Nesse cenário, a discussão sobre a natureza jurídica do contrato de transporte de cargas emergiu como um ponto de controvérsia fundamental. Embora a Lei 11.442/2007<sup>3</sup> explicitamente defina essa relação como de natureza comercial, diversos litígios na Justiça do Trabalho questionavam se tal contrato, na prática, não se configuraria como uma forma de terceirização de serviços, atraindo a responsabilidade subsidiária da empresa contratante. A Súmula 331, por sua abrangência, foi frequentemente invocada para sustentar a tese de que, independentemente da natureza formal do contrato, o tomador de serviços deveria ser responsabilizado.

A persistência dessa divergência jurisprudencial nas instâncias inferiores da Justiça do Trabalho, com alguns Tribunais Regionais (TRTs) reconhecendo a responsabilidade subsidiária dos tomadores de serviço em contratos de transporte de cargas, enquanto a jurisprudência majoritária do TST já se inclinava para o afastamento dessa responsabilidade, gerou significativa insegurança jurídica. Para pacificar o tema e uniformizar a jurisprudência, o TST afetou a matéria ao rito dos recursos repetitivos, instaurando o Incidente de Recurso de Revista Repetitivo (IRR) do Tema 59,<sup>4</sup> A questão jurídica central submetida a julgamento foi precisamente: “O contrato de transporte de cargas se enquadra como terceirização de serviços, prevista na Súmula 331 do TST e enseja a responsabilização subsidiária da parte contratante?”.

O presente artigo tem como objetivo principal analisar a tese fixada no Tema 59, compreendendo seus fundamentos normativos e jurisprudenciais, suas críticas e seus impactos práticos para o setor de logística e

3. BRASIL. Lei 11.442, de 5 de janeiro de 2007. Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 8 jan. 2007. Seção 1, p. 1. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2007/lei/l11442.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11442.htm). Acesso em: 13 set. 2025.
4. BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. Incidente de Recurso Repetitivo n. IRR-0025331-72.2023.5.24.0005. Relator: Min. Aloysio Silva Corrêa da Veiga. Tribunal Pleno, 24 fev. 2025. *Diário Eletrônico da Justiça do Trabalho*, 11 mar. 2025. Disponível em: [https://www.tst.jus.br/documents/10157/0/IRR059+\(1\).pdf/aab1ca42-adf3-3a9c-68c7-a52530f3fc38?t=1741804346143](https://www.tst.jus.br/documents/10157/0/IRR059+(1).pdf/aab1ca42-adf3-3a9c-68c7-a52530f3fc38?t=1741804346143). Acesso em: 13 set. 2025.

para o Direito do Trabalho. A análise irá da contextualização legal e constitucional até a crítica doutrinária e as repercussões para o setor, demonstrando que a tese não é uma inovação isolada, mas a consolidação de um entendimento que busca harmonizar a legislação específica do transporte com a jurisprudência trabalhista, em consonância com precedentes da Suprema Corte.

## 2. Fundamentos normativos e a evolução pré-precedente

### 2.1 A Lei 11.442/2007: o pilar da natureza comercial

A pedra angular da decisão do TST no Tema 59 é a Lei 11.442, de 5 de janeiro de 2007. Essa legislação, que dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração, é o principal alicerce normativo para a tese firmada. O art. 5º dessa lei é particularmente relevante, pois estabelece de forma categórica que as relações decorrentes do contrato de transporte de cargas têm “sempre de natureza comercial, não ensejando, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego”.

A lei distingue a relação comercial de transporte da relação de emprego, definindo as características do Transportador Autônomo de Cargas (TAC) e da Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC). No contrato de transporte, o objeto da avença é a movimentação de mercadorias entre um ponto de origem e um ponto de destino, um serviço especializado e autônomo, não a simples disponibilização de mão de obra. Segundo determinado na norma, o transportador atua de forma independente, sem subordinação direta ao contratante, e arca com os custos e a execução da atividade-fim do seu próprio negócio. Essa distinção conceitual é crucial, pois indica que o tomador de serviços não está, de fato, se beneficiando diretamente da mão de obra de um empregado de terceiros, mas de um serviço finalístico prestado por outra empresa. Desse modo, a natureza do contrato não se encaixa, em tese, na lógica da terceirização tradicional de mão de obra.

A Lei 11.442/2007 estabeleceu o substrato normativo da terceirização da atividade-fim no setor de transporte de cargas, permitindo que empresas e proprietários de carga utilizem transportadores autônomos. A lei faz uma diferenciação entre o TAC-agregado, que atua com exclusividade para

um contratante mediante remuneração certa, e o TAC-independente, que realiza transporte de forma eventual. Mesmo no caso do TAC-agregado, o legislador presumia que a relação continuaria sendo de natureza comercial.

## 2.2 A decisão do Supremo Tribunal Federal: o precedente constitucional do Tema 59

O atual entendimento firmado pelo TST (Tema 59) também pode ser compreendido pela análise da decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) nas ações ADC 48<sup>5</sup> e ADI 3961<sup>6</sup>, que julgaram a constitucionalidade da Lei 11.442/2007. A Confederação Nacional do Transporte (CNT) ajuizou a ADC 48 para que o STF reconhecesse a constitucionalidade da indigitada Lei, enquanto a ADI 3961, proposta pelo Procurador-Geral da República, questionava a validade da mesma norma.

O STF, por maioria de votos, julgou procedente a ADC 48 e improcedente a ADI 3961, declarando a constitucionalidade integral da Lei 11.442/2007. A tese firmada pela Suprema Corte foi explícita em três pontos:

1. A Lei 11.442/2007 é constitucional, uma vez que a Constituição Federal não veda a terceirização, de atividade-meio ou fim.
2. O prazo prescricional estabelecido no art. 18<sup>7</sup> da Lei 11.442/2007 é válido, pois a relação é comercial, e não de trabalho.
3. Uma vez preenchidos os requisitos da lei, a relação comercial de natureza civil se configura, afastando a caracterização de vínculo trabalhista.

- 
5. BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Ação Declaratória de Constitucionalidade n. 48. Relator: Min. Roberto Barroso. *Diário da Justiça Eletrônico*, Brasília, DF, 19 maio 2020. Disponível em: <https://www.trt6.jus.br/portal/jurisprudencia/temas-e-precedentes/15769>. Acesso em: 13 set. 2025.
  6. BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Ação Direta de Inconstitucionalidade n. 3.961. Relator: Min. Roberto Barroso. *Diário da Justiça Eletrônico*, Brasília, DF, 19 maio 2020. Disponível em: <https://www.trt6.jus.br/portal/jurisprudencia/temas-e-precedentes/15769>. Acesso em: 13 set. 2025.
  7. “Art. 18. Prescreve em 1 (um) ano a pretensão à reparação pelos danos relativos aos contratos de transporte, iniciando-se a contagem do prazo a partir do conhecimento do dano pela parte interessada”.

A decisão do STF representou um marco jurídico de grande relevância, pois validou a distinção entre as relações comerciais de transporte e as relações de emprego, legitimando a premissa fundamental que sustenta o afastamento da responsabilidade subsidiária. A decisão do TST, ao fixar sua tese no Tema 59, não inovou ou contrariou o arcabouço normativo; pelo contrário, demonstrou uma harmonização direta com o precedente constitucional vinculante do STF. Dessa forma, à primeira vista, é possível compreender que a tese do TST se consolida com uma base sólida que abarca a legislação infraconstitucional e a interpretação da corte suprema brasileira sobre a matéria constitucional.

### 3. O estudo da jurisprudência: o IRR do Tema 59 e a fixação da tese

#### 3.1 A divergência jurisprudencial que justificou a uniformização

Apesar da existência da Lei 11.442/2007 e do entendimento consolidado do TST, a divergência jurisprudencial nas instâncias inferiores da Justiça do Trabalho continuava a ser uma realidade. Muitos Tribunais Regionais do Trabalho (TRTs), em suas decisões, consideravam que o contrato de transporte de cargas era, de fato, uma forma de terceirização, aplicando a Súmula 331 e reconhecendo a responsabilidade subsidiária das empresas contratantes. Essa falta de uniformidade nas decisões prejudicava a segurança jurídica, gerando um alto fluxo de recursos ao TST para a reforma das decisões dos TRTs.

A título de exemplo, vê-se dois julgados que mantinham entendimento contrário à lógica da relação comercial, ainda aplicando os ditames da Súmula 331 do TST, sendo um do Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região e outro do Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região (citado no próprio precedente do TST):

TRANSPORTE DE MERCADORIAS. TOMADORA DE SERVIÇOS. TERCEIRIZAÇÃO. RESPONSABILIDADE SUBSIDIÁRIA. A Lei 11.442/07, que dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração, *apenas faz regular a relação contratual entre a transportadora e o contratante do serviço de transporte, mas não tem o condão de afastar a responsabilidade do tomador de serviços em relação ao trabalhador de cuja*

*mão de obra se beneficia diretamente. Assim, nos termos do item IV da Súmula 331 do TST, “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 (grifos acrescidos).”<sup>8</sup>*

RESPONSABILIDADE SUBSIDIÁRIA. CONTRATO DE TRANSPORTE DE CARGAS. INGERÊNCIA NA ATIVIDADE DE TRANSPORTE. ATIVIDADE INERENTE À ATIVIDADE FIM DA TOMADORA. Ainda que as rés tenham firmado contrato de prestação de serviços de transporte de cargas, *tem-se que a relação entre elas, no caso em apreço, não é comercial (contrato de transporte regido pela Lei 11.442/2007 e arts. 743 a 756 do CC), mas sim de terceirização de serviços.* No caso, o transporte dos alimentos produzidos pela ré tomadora integra seu objeto social, a qual era beneficiária direta do trabalho da motorista e inclusive tinha ingerência na atividade de transporte, afastando a autonomia da contratada em seu próprio negócio, razão pela qual o caso se enquadra em arregimentação de motoristas para executar serviços de atividade finalística da tomadora. Por conseguinte, incide na hipótese a responsabilidade subsidiária, nos termos da Súmula 331 do C. TST, IV. Sentença mantida (grifos acrescidos).<sup>9</sup>

A instauração do Incidente de Recurso de Revista Repetitivo (IRR) para o Tema 59 teve como finalidade principal pôr fim a essa controvérsia, por meio da fixação de uma tese jurídica vinculante que deveria ser aplicada por todas as instâncias da Justiça do Trabalho. Esse procedimento demonstrou uma estratégia institucional do TST para dar previsibilidade ao sistema judicial, uma vez que a Corte já possuía uma jurisprudência majoritária sobre o assunto. A decisão, portanto, representou uma “reafirmação da jurisprudência”, conferindo a um entendimento já predominante o peso da vinculação.

8. BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região. Recurso Ordinário n. 0010467-86.2021.5.03.0036. Relator: Des. Paulo Roberto de Castro, 7ª Turma. Data de julgamento: 02/12/2022. *Diário Eletrônico da Justiça do Trabalho*, Belo Horizonte, MG, 16 dez. 2022. Disponível em: <https://juris.trt3.jus.br/juris/detalhe.htm?cid=4>. Acesso em: 13 set. 2025.
9. BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região. Recurso Ordinário n. 0000864-05.2023.5.09.0245. Relatora: Des. Rosemarie Diedrichs Pimpao, 7ª Turma. Data de julgamento: 22/02/2024. *Diário Eletrônico da Justiça do Trabalho*, Curitiba, PR, 18 mar. 2024. Disponível em: <https://link.jt.jus.br/qAOYGj>. Acesso em: 13 set. 2025.

### 3.2 O acórdão paradigma da tese (RRAg-0025331-72.2023.5.24.0005)

O acórdão paradigma que resultou na tese do Tema 59 foi o processo RRAg-0025331-72.2023.5.24.0005<sup>10</sup>. As partes envolvidas, a reclamada (transportadora) e a reclamante, discutiam a validade de um contrato de transporte e a responsabilidade subsidiária do tomador de serviços, a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT).

O Tribunal Pleno do TST, ao julgar o tema em 24/02/2025, firmou a seguinte tese jurídica com eficácia vinculante:

A contratação dos serviços de transporte de mercadorias, por ostentar natureza comercial, não se enquadra na configuração jurídica de terceirização prevista na Súmula 331, IV, do TST e, por conseguinte, não enseja a responsabilização subsidiária das empresas tomadoras de serviços.

A tese é inequívoca ao vincular o afastamento da responsabilidade subsidiária à natureza comercial do contrato. Para o TST, a relação jurídica estabelecida é de uma transação comercial, não de uma intermediação de mão de obra.

A fundamentação da decisão, que pode ser extraída do acórdão, julgado à unanimidade pelo Pleno do Tribunal, reforça a diferenciação entre o contrato de transporte de cargas e a terceirização de mão de obra. A *ratio decidendi* da decisão reside na ideia de que, enquanto a terceirização é a contratação de uma empresa para o fornecimento de mão de obra que irá realizar uma atividade-meio ou fim da empresa tomadora (como limpeza, segurança ou telemarketing), o contrato de transporte é a contratação de um serviço finalístico de movimentação de bens.

No transporte, a empresa contratante não se apropria do trabalho do motorista; ela se beneficia de um resultado específico: a entrega da mercadoria. O trabalhador, por sua vez, presta serviço para a transportadora, que é a sua real empregadora, e não para o tomador, de quem sequer recebe ordens diretas. Esse entendimento é o que justifica o afastamento da apli-

10. BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. Incidente de Recurso Repetitivo n. IRR-0025331-72.2023.5.24.0005. Relator: Min. Aloysio Silva Corrêa da Veiga. Tribunal Pleno, 24 fev. 2025. *Diário Eletrônico da Justiça do Trabalho*, 11 mar. 2025. Disponível em: [https://www.tst.jus.br/documents/10157/0/IRR059+\(1\).pdf/aab1ca42-adf3-3a9c-68c7-a52530f3fc38?t=1741804346143](https://www.tst.jus.br/documents/10157/0/IRR059+(1).pdf/aab1ca42-adf3-3a9c-68c7-a52530f3fc38?t=1741804346143). Acesso em: 13 set. 2025.

cação da Súmula 331, que se aplica a contratos que envolvem intermediação de mão de obra.

A decisão no acórdão paradigma reverteu a decisão do Tribunal Regional que havia reconhecido a responsabilidade subsidiária da reclamada<sup>11</sup>, demonstrando na prática a aplicação do novo entendimento vinculante.

#### 4. Doutrina, crítica e terceirização de mão de obra

##### 4.1 A visão doutrinária clássica (crítica à terceirização)

Doutrinadores clássicos do Direito do Trabalho, como Maurício Godinho Delgado<sup>12</sup> e Alice Monteiro de Barros,<sup>13</sup> manifestavam preocupação com a terceirização, por a verem como um fenômeno que dissocia a relação econômica de trabalho da relação jurídica correspondente, podendo precarizar as condições laborais. Eles criticavam a Lei 11.442/2007, argumentando que o simples fato de uma lei especial rotular a relação como comercial não impediria o exame da realidade subjacente.

Para essa corrente, o princípio da primazia da realidade deveria prevalecer: se a situação de fato apresentasse os elementos de uma relação de emprego, em especial a subordinação, o rótulo de “autônomo” não deveria se sustentar. A figura do TAC-agregado, em particular, era vista com ceticismo, pois a exclusividade e a remuneração fixa poderiam se confundir com a habitualidade e o salário de um empregado.

11. No julgamento de origem, o Tribunal Regional do Trabalho da 24ª Região havia compreendido pela caracterização da terceirização, fundamentando que “[...] não se trata de contrato de transporte de produtos produzidos/vendidos pela contratante (o que, em princípio, afastaria a caracterização de terceirização), mas de transferência à primeira ré de atividade crucial da segunda ré, empresa estatal que exerce com exclusividade o serviço postal no Brasil” (BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho da 24ª Região. Recurso Ordinário n. 0025331-72.2023.5.24.0005. Relator: Des. João De Deus Gomes De Souza, 2ª Turma. Data de julgamento: 14/08/2024. *Diário Eletrônico da Justiça do Trabalho*, Campo Grande, MS, 21 ago. 2024. Disponível em: <https://pje.trt24.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0025331-72.2023.5.24.0005/2#62b33c1>. Acesso em: 13 set. 2025).

12. DELGADO, Maurício Godinho. *Curso de Direito do Trabalho*. 22ª ed. Salvador: JusPODIVM, 2025.

13. BARROS, Alice Monteiro de. A terceirização e a jurisprudência. *Revista de direito do trabalho*, São Paulo, n. 80, p. 3-15, dez. 1992.



## 4.2 A visão doutrinária contemporânea (em sintonia com o STF e a lei)

Após a Reforma Trabalhista de 2017 e a validação da Lei 11.442/2007 pelo STF, ganhou força uma linha doutrinária que passou a aceitar a legitimidade da contratação de autônomos para atividade-fim. Autores como Vólia Bomfim Cassar<sup>14</sup> reconhecem que o art. 442-B da CLT, ao prever que a contratação de autônomo, mesmo com exclusividade e continuidade, não configura vínculo de emprego, desatrelou esses conceitos da noção de subordinação.

Para essa corrente, a subordinação jurídica permanece como o critério essencial para identificar o vínculo empregatício. Defende-se, assim, que as decisões do TST e do STF, ao se basearem na natureza comercial do contrato, não legitimam fraudes. A tese é aplicada se os requisitos da lei forem observados, como o registro do TAC e a ausência de ingerência direta do contratante na atividade do motorista.

A tese do Tema 59 corrobora o entendimento de doutrinadores que defendem a distinção entre a natureza jurídica comercial do contrato de transporte e o contrato de prestação de serviços típico da terceirização.

## 4.3 O debate crítico e os desafios em aberto

Embora a tese do TST tenha sido fixada para reafirmar um entendimento predominante, a controvérsia que a originou demonstra a existência de uma perspectiva crítica. A principal preocupação seria a potencial fragilização da proteção trabalhista. Ao afastar a responsabilidade subsidiária, a tese poderia, em tese, expor o trabalhador ao risco de inadimplência da transportadora, sobretudo em um setor com alta informalidade.

Outra crítica refere-se à eficácia da distinção entre autonomia e subordinação jurídica. O debate acadêmico atual, recorrentemente, problematiza o conceito clássico de subordinação questionando se ele não estaria ultrapassado, dada a existência de novas formas de controle, como a subordinação por resultado ou a subordinação estrutural, onde o trabalhador se insere na cadeia produtiva do tomador sem receber ordens diretas. O precedente do STF na ADC 48, ao rechaçar a vedação de terceirizar atividade-fim,

14. CASSAR, Vólia Bomfim. *Direito do Trabalho*. 20. ed. São Paulo: Método, 2024.

implicitamente rejeitou a noção de subordinação estrutural como suficiente para a formação do vínculo empregatício, mas não enfrentou diretamente essas formas difusas de controle.

Um desafio que persiste é a necessidade de fiscalização contínua para se comprovar a ausência de fraude e, mais a fundo, a real autonomia dos transportadores que afaste a aplicação da lei trabalhista (por exemplo, a partir da constatação da posse do veículo e legítima liberdade operacional, que deflagram a inexistência de subordinação jurídica direta). Por óbvio, a tese só é aplicável se a relação contratual for genuinamente comercial, não podendo se conceber que a mera formalização ou indicação de uma natureza comercial seja o suficiente para se afastar, sem qualquer possibilidade de questionamento, a aplicação da legislação trabalhista.

Caberá à Justiça do Trabalho, em cada caso concreto, investigar a fundo a relação fática para garantir que o contrato não esteja sendo usado como uma forma de burlar a legislação e precarizar as condições de trabalho. A tese, portanto, estabelece a regra geral, transferindo o ônus probatório e delimitando seu âmbito de incidência, mas não exclui a necessidade de comprovar a licitude da contratação em cada situação sob exame, em especial para evitar a “pejotização” disfarçada.<sup>15</sup>

## 5. Conclusão

### 5.1 Segurança jurídica e redução de litigiosidade no setor de logística

A decisão do Tema 59 representa um avanço significativo para a segurança jurídica no setor de logística e transporte. Ao fixar uma tese vincu-

15. Apesar de não se tratar do tema discutido neste artigo, importante destacar, nesta nota, que o debate sobre a validade “pejotização”, historicamente rechaçada pela literatura e jurisprudência trabalhistas, está sendo travado no âmbito do Supremo Tribunal Federal no ano de 2025, por meio do tema 1389, sob relatoria do Ministro Gilmar Mendes. Por meio desse precedente, o Tribunal reconheceu a repercussão geral da matéria para decidir sobre “[c] ompetência e ônus da prova nos processos que discutem a existência de fraude no contrato civil/comercial de prestação de serviços; e a licitude da contratação de pessoa jurídica ou trabalhador autônomo para essa finalidade”. (BRASIL. Supremo Tribunal Federal. REExt 1.532.603. Relator: Min. Gilmar Mendes. *Diário da Justiça Eletrônico*, Brasília, DF, 14 abr. 2025. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/downloadPeca.asp?id=5375825805&ext=.pdf>. Acesso em: 13 set. 2025.)

lante, o TST eliminou a incerteza que pairava sobre a responsabilidade das empresas que contratam serviços de transporte de cargas. A partir do acórdão do RRAg-0025331-72.2023.5.24.0005, os Tribunais Regionais e as Varas do Trabalho deverão seguir o entendimento do TST, o que traz previsibilidade para as empresas, permitindo que elas ajustem suas práticas e evitem possíveis passivos trabalhistas.

A tese vinculante tem repercussão compulsória no judiciário trabalhista e deve servir de baliza para as decisões, reduzindo a necessidade de acionamento desnecessário da Justiça e, conseqüentemente, contribuindo para a racionalização e a celeridade processual. Mais do que isso, a fixação da tese do Tema 59 demonstra o papel do TST como Corte Superior na uniformização da jurisprudência.

Com a nova orientação, os recursos que discutem a responsabilidade subsidiária em contratos de transporte tendem a ser barrados em instâncias inferiores, pois a matéria já se encontra pacificada. Isso contribui para a diminuição da sobrecarga de processos no TST, permitindo que a Corte se concentre em questões ainda não resolvidas. O caso do Tema 59 é um exemplo paradigmático de como o rito dos recursos repetitivos cumpre sua função de assegurar a coerência e a previsibilidade do sistema de justiça, garantindo que o direito seja aplicado de forma isonômica em casos idênticos.

## 5.2 Considerações finais e possíveis desafios futuros

Em suma, a decisão do TST no Tema 59 representa a consolidação de um entendimento robusto e fundamentado, que se baseia na clara distinção entre um contrato de natureza comercial e uma relação de terceirização de mão de obra. A tese, respaldada pela Lei 11.442/2007 e ratificada pelo Supremo Tribunal Federal, afasta a aplicação da Súmula 331 para o contrato de transporte de cargas, liberando a empresa tomadora da responsabilidade subsidiária. A decisão resolveu o impasse jurídico, mas não necessariamente a questão social.

Apesar da clareza e da segurança jurídica que a decisão promove, um desafio persistirá: a necessidade de fiscalização contínua para comprovar a ausência de fraude. A tese só é aplicável se a relação contratual for genuí-

namente comercial, conforme os requisitos da Lei 11.442/2007. Caberá à Justiça do Trabalho, em cada caso concreto, investigar a fundo a relação fática para garantir que o contrato não está sendo usado como uma forma de burlar a legislação e precarizar as condições de trabalho. A correta aplicação da tese, portanto, dependerá da diligência e do rigor na análise de cada processo, assegurando que o afastamento da responsabilidade não se transforme em uma porta aberta para a informalidade ou a exploração.

Do ponto de vista acadêmico, o Tema 59 simboliza a adequação da Justiça do Trabalho às diretrizes do STF e ao texto expresso da lei especial, reforçando a hierarquia e a cooperação entre os ramos do Poder Judiciário. A decisão encerrou uma longa controvérsia, oferecendo um novo ponto de equilíbrio entre a livre-iniciativa e a proteção ao trabalho. O Direito do Trabalho, como campo, agora tem o desafio de repensar seus mecanismos de proteção para que, mesmo fora do vínculo tradicional, esses trabalhadores não fiquem totalmente desamparados, o que poderia ser alcançado por meio da formulação de propostas de melhoria legislativa (seja via inclusão de garantias mínimas para autônomos, seja via incentivo à negociação coletiva setorial).

## Referências bibliográficas

- BARROS, Alice Monteiro de. A terceirização e a jurisprudência. *Revista de direito do trabalho*, São Paulo, n. 80, p. 3-15, dez. 1992.
- BRASIL. Lei 11.442, de 5 de janeiro de 2007. Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 8 jan. 2007. Seção 1, p. 1. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2007/lei/l11442.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11442.htm). Acesso em: 13 set. 2025.
- BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Ação Declaratória de Constitucionalidade n. 48. Relator: Min. Roberto Barroso. *Diário da Justiça Eletrônico*, Brasília, DF, 19 maio 2020. Disponível em: <https://www.trt6.jus.br/portal/jurisprudencia/temas-e-precedentes/15769>. Acesso em: 13 set. 2025.
- BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Ação Direta de Inconstitucionalidade n. 3.961. Relator: Min. Roberto Barroso. *Diário da Justiça Eletrônico*, Brasília, DF, 19 maio 2020. Disponível em: <https://www.trt6.jus.br/portal/jurisprudencia/temas-e-precedentes/15769>. Acesso em: 13 set. 2025.

- BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. Súmula 331. Contrato de prestação de serviços. Legalidade. *Diário Eletrônico da Justiça do Trabalho*, Brasília, DF, 11 jul. 2011. Disponível em: <https://www.tst.jus.br/sumulas>. Acesso em: 13 set. 2025.
- BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. Incidente de Recurso Repetitivo n. IRR-0025331-72.2023.5.24.0005. Relator: Min. Aloysio Silva Corrêa da Veiga. Tribunal Pleno, 24 fev. 2025. *Diário Eletrônico da Justiça do Trabalho*, 11 mar. 2025. Disponível em: [https://www.tst.jus.br/documents/10157/0/IRR059+\(1\).pdf/aablca42-adf3-3a9c-68c7-a52530f3fc38?t=1741804346143](https://www.tst.jus.br/documents/10157/0/IRR059+(1).pdf/aablca42-adf3-3a9c-68c7-a52530f3fc38?t=1741804346143). Acesso em: 13 set. 2025.
- BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região. Recurso Ordinário n. 0010467-86.2021.5.03.0036. Relator: Des. Paulo Roberto de Castro, 7ª Turma. Data de julgamento: 02/12/2022. *Diário Eletrônico da Justiça do Trabalho*, Belo Horizonte, MG, 16 dez. 2022. Disponível em: <https://juris.trt3.jus.br/juris/detalhe.htm?cid=4>. Acesso em: 13 set. 2025.
- BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região. Recurso Ordinário n. 0000864-05.2023.5.09.0245. Relatora: Des. Rosemarie Diedrichs Pimpao, 7ª Turma. Data de julgamento: 22/02/2024. *Diário Eletrônico da Justiça do Trabalho*, Curitiba, PR, 18 mar. 2024. Disponível em: <https://link.jt.jus.br/qA0YGj>. Acesso em: 13 set. 2025.
- CASSAR, Vólia Bomfim. *Direito do Trabalho*. 20ª ed. São Paulo: Método, 2024.
- DELGADO, Maurício Godinho. *Curso de Direito do Trabalho*. 22ª ed. Salvador: JusPODIVM, 2025.
- JUS.COM.BR. A nova Lei 11.442/2007 e a legislação trabalhista. *Jus.com.br*. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/9396/a-nova-lei-n-11-442-2007-e-a-legislacao-trabalhista>. Acesso em: 13 set. 2025.
- JOTA.INFO. Súmula 331 do TST e dono da carga: responsabilidade trabalhista em debate. *Jota.info*. Artigo de Opinião. Disponível em: <https://www.jota.info/opiniao-e-analise/artigos/sumula-331-do-tst-e-dono-da-carga-responsabilidade-trabalhista-em-debate>. Acesso em: 13 set. 2025.
- MARTINS, Sérgio Pinto. *A terceirização e o direito do trabalho*. São Paulo: Atlas, 2014.
- SEDEP. TRT/MG: Contrato de transporte rodoviário de cargas tem natureza mercantil e não gera responsabilidade subsidiária do contratante. *SEDEP*. Notícia. Disponível em: <https://www.sedep.com.br/noticias/trtmg-contrato-de-transporte-rodoviario-de-cargas-tem-natureza-mercantil-e-nao-gera-responsabilidade-subsidiaria-do-contratante/>. Acesso em: 13 set. 2025.