

# Os desafios jurídicos do transporte rodoviário de cargas no Brasil

*Entre a regulação e a eficiência econômica,  
e possíveis caminhos para negociações*

JOÃO GAZZOLI

Advogado.

## 1. Introdução

O transporte rodoviário de cargas representa mais do que uma engrenagem logística: ele é um reflexo direto da estrutura econômica, da malha produtiva e das relações de trabalho no Brasil. Em um país de dimensões continentais, com predomínio das rodovias como principal modal logístico, compreender os desafios jurídicos que envolvem essa atividade é fundamental para garantir segurança jurídica, promover justiça social e viabilizar um ambiente de negócios saudável.

Este capítulo propõe-se a analisar, de forma crítica e prática, os principais pontos de tensão que envolvem o setor: da responsabilidade civil dos transportadores à relação de trabalho com os motoristas, passando por impactos ambientais, regulamentação de plataformas digitais, terceirização e riscos trabalhistas. O objetivo é oferecer ao leitor uma visão integrada dos aspectos jurídicos mais relevantes, sem perder de vista a complexidade da realidade operacional e a necessidade de soluções que conciliem produtividade e proteção social.

A proposta é ir além da análise legal fria. Buscaremos interpretar as normas à luz dos conflitos reais vivenciados por empresas, trabalhadores e operadores do direito. E, sempre que possível, sugeriremos caminhos

- inclusive via negociação coletiva – para reduzir litígios, fortalecer a segurança jurídica e fomentar relações de trabalho mais equilibradas e sustentáveis.

## 2. Panorama Normativo e Regulação Setorial

O transporte rodoviário de cargas no Brasil é regulado por um emaranhado normativo que atravessa diversas esferas do Direito: trabalhista, civil, administrativo, ambiental, tributário e previdenciário. Essa sobreposição de normas exige leitura atenta, pois pequenos desvios podem gerar grandes passivos – e o desconhecimento, infelizmente, não isenta de responsabilidade.

A Lei 11.442/2007, que regulamenta o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração, é considerada um marco legal do setor. Contudo, ela não atua isoladamente. Está em constante diálogo (e por vezes, em tensão) com a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), com o Código Civil, com a legislação de trânsito, com resoluções da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), além de normas ambientais e regras tributárias.

Somado a isso, o setor convive com *realidades jurídicas distintas*: transportadoras formais, motoristas celetistas, caminhoneiros autônomos, cooperativas de frete e, mais recentemente, plataformas digitais que intercedem a contratação de fretes. A pluralidade de vínculos e a informalidade ainda dominante em algumas operações tornam a regulação desafiadora – e as disputas judiciais, frequentes.

A jurisprudência trabalhista e civil tem tido papel central na definição de responsabilidades, sobretudo em casos de *terceirização, acidentes, vínculo de emprego disfarçado e perda ou avaria de cargas*. Nesse contexto, não basta conhecer a lei: é fundamental compreender como os tribunais têm interpretado a atuação de cada elo da cadeia logística.

### Sugestão de negociação sindical

Para trabalhadores e seus sindicatos, esse panorama abre espaço para cláusulas que reconheçam as diferentes formas de contratação e que garan-

tam o mínimo de proteção social mesmo aos autônomos – como acesso a benefícios, adesão a planos de saúde por meio das entidades ou contribuições opcionais.

Já as empresas e sindicatos patronais podem negociar instrumentos de autorregulação – como protocolos de *compliance* jurídico, certificações setoriais, cláusulas-tipo padronizadas – que ajudem a evitar passivos, qualificar as contratações e reforçar a previsibilidade nos contratos e relações de trabalho.

### 3. Relações trabalhistas e a profissão de motorista

A profissão de motorista no transporte rodoviário de cargas carrega uma dualidade histórica: por um lado, é essencial à economia nacional; por outro, é frequentemente marcada por precariedade, jornadas exaustivas e invisibilidade social. O cenário jurídico que envolve essa categoria profissional é tão denso quanto estratégico.

Desde a promulgação da Lei 13.103/2015 – conhecida como Lei dos Caminhoneiros – o ordenamento brasileiro passou a tratar de forma mais específica temas como jornada de trabalho, tempo de espera, repouso obrigatório, exames toxicológicos e condições mínimas de saúde e segurança. Ainda assim, muitos dos dispositivos legais são descumpridos ou adaptados à conveniência de contratos informais, especialmente no caso dos motoristas autônomos.

A jornada desses profissionais continua sendo alvo de grande volume de ações trabalhistas. O controle de ponto, por exemplo, ainda é uma controvérsia em operações com frota terceirizada, autônomos e transportadoras de pequeno porte. Além disso, há casos recorrentes de *fraude na relação de emprego*, quando empresas mantêm motoristas como “autônomos” para reduzir custos, mas impõem rotinas típicas de subordinação.

Nesse contexto, *o papel da negociação coletiva torna-se vital*. Por meio dela, é possível ajustar as normas gerais à realidade prática do setor, sem que isso signifique perda de direitos. O acordo coletivo bem construído permite equilibrar segurança jurídica e flexibilidade operacional.

### Sugestão de negociação sindical

Sindicatos laborais podem apresentar propostas embasadas em dados de impacto financeiro escalonado, incluindo cláusulas específicas sobre tempo de espera, condições mínimas de descanso, apoio psicológico e pagamento de pernoite.

Do lado patronal, sindicatos e empresas podem propor contrapartidas como metas de desempenho, programas de capacitação ou concessões condicionadas à produtividade e previsibilidade operacional.

O equilíbrio pode surgir da troca: *mais garantias sociais, em troca de mais organização e eficiência no transporte.*

## 4. Segurança no trabalho e responsabilidade civil

O transporte rodoviário de cargas envolve riscos intrínsecos: longas jornadas, estradas perigosas, pressão por prazos, cargas de alto valor e, não raramente, condições precárias de descanso e alimentação. A atividade do motorista, embora comum, é uma das mais vulneráveis quando se trata de saúde e segurança no trabalho.

A Lei 13.103/2015 estabeleceu importantes diretrizes sobre tempo de direção, pausas obrigatórias e controle da jornada. Porém, a efetiva aplicação dessas normas enfrenta sérios obstáculos: informalidade, fiscalização limitada, pressão por metas e descumprimento de cláusulas contratuais.

Adicionalmente, a jurisprudência consolidou o entendimento de que o transporte rodoviário de cargas é atividade de risco, o que, nos termos do art. 927, parágrafo único, do Código Civil, impõe ao empregador responsabilidade objetiva em casos de acidente – ou seja, a empresa pode ser condenada mesmo sem culpa, desde que haja nexo causal.

Essa realidade acarreta impactos não apenas para o trabalhador acidentado, mas para toda a cadeia produtiva, afetando seguros, contratos com embarcadores, reputação empresarial e custos operacionais.

Diante disso, adotar uma cultura de segurança deixa de ser um diferencial para se tornar um imperativo legal e estratégico.

### Sugestão de negociação sindical

Sindicatos laborais podem propor cláusulas que prevejam a criação de comitês paritários de saúde e segurança, auditorias periódicas em veículos, apoio psicológico e regramento específico sobre pausas e repouso.

Já as empresas e sindicatos patronais podem incluir no acordo instrumentos como *protocolos operacionais homologados, investimentos em telemetria, sistemas de prevenção de fadiga e campanhas de conscientização* com foco em direção segura.

A construção conjunta de políticas de prevenção pode inclusive reduzir passivos e gerar *certificações que valorizem a empresa no mercado*.

## 5. Aspectos Ambientais e Sustentabilidade

Embora muitas vezes negligenciado nas discussões trabalhistas, o tema ambiental vem ganhando espaço nas operações logísticas e nas relações jurídicas do transporte rodoviário. O setor, intensivo em emissão de gases, consumo de combustíveis fósseis e geração de resíduos, tem impacto direto sobre o meio ambiente – e, como consequência, passa a ser alvo de novas exigências legais, contratuais e reputacionais.

Empresas de transporte estão sendo pressionadas por *contratantes, investidores e consumidores* a adotarem políticas ambientais mais rigorosas. Já existem exigências contratuais de embarcadores que impõem índices mínimos de eficiência ou neutralização de carbono. E há um avanço regulatório tanto em âmbito nacional (como metas do RenovaBio) quanto internacional (como acordos sobre descarbonização).

O conceito de *ESG (Environmental, Social and Governance)* chega com força ao setor e impõe uma mudança cultural: deixar de ver a sustentabilidade como “custo” e passar a tratá-la como ativo estratégico.

No aspecto trabalhista, surgem novas frentes de negociação: programas de capacitação para direção econômica, bônus por redução de consumo de combustível, manutenção preventiva ambientalmente eficiente, descarte correto de resíduos e práticas de gestão consciente da frota.

### Sugestão de negociação sindical

Sindicatos laborais podem negociar cláusulas que incentivem a participação dos trabalhadores em programas ambientais, como treinamentos de condução sustentável, reciclagem e uso racional de recursos, com pagamento de gratificações por desempenho ambiental.

Do lado patronal, empresas e sindicatos patronais podem propor *metas conjuntas de sustentabilidade*, criar *comitês ambientais com representação mista* e incluir no ACT cláusulas que demonstrem *compromisso com certificações verdes*, o que pode trazer retorno econômico, isenções fiscais ou diferenciação competitiva no mercado logístico.

## 6. Interações com a logística e a cadeia produtiva

O transporte rodoviário de cargas é apenas um elo – ainda que estratégico – dentro de uma complexa cadeia logística. Cada entrega depende de uma rede de embarcadores, operadores logísticos, distribuidores, plataformas digitais e empresas subcontratadas. A interdependência entre esses atores cria um ambiente dinâmico, porém juridicamente arriscado.

É comum que responsabilidades operacionais se confundam. Cargas sob custódia de terceiros, veículos agregados, autônomos vinculados a plataformas e empresas com frota terceirizada geram *lacunas na definição de deveres legais*, especialmente quando ocorrem sinistros, atrasos, extravios ou acidentes.

Na esfera trabalhista, os riscos se agravam. A contratação indireta, se malfeita, pode gerar *responsabilidade solidária ou subsidiária*, além de configurar vínculo empregatício disfarçado. Isso ocorre quando o motorista, mesmo sendo “autônomo”, atua com exclusividade, horário fixo, obediência a ordens e ausência de autonomia.

A legislação brasileira ainda engatinha no que diz respeito à *intermediação digital no transporte*. Enquanto isso, plataformas de frete operam de forma pouco regulada, expondo empresas e trabalhadores à insegurança jurídica.

O desafio é equilibrar a busca por eficiência com o cumprimento da legislação, evitando a “pejotização” indiscriminada ou a precarização via subcontratação.

### Sugestão de negociação sindical

Sindicatos laborais podem propor cláusulas que garantam *direitos mínimos a motoristas autônomos e subcontratados*, como acesso a benefícios sindicais, participação em treinamentos, seguros coletivos ou cláusulas de mediação em caso de conflito com embarcadores.

Já empresas e sindicatos patronais podem incluir no ACT *padrões mínimos para contratação indireta*, com cláusulas que reforcem o caráter civil da relação, evitem risco de vínculo, e que estabeleçam *boas práticas contratuais com plataformas digitais*, inclusive com mecanismos de autorregulação.

Negociar os limites e as responsabilidades de cada elo da cadeia é uma forma inteligente de proteger a operação e dar mais previsibilidade às relações.

## 7. Jurisprudência relevante

No Brasil, o papel da jurisprudência é central na interpretação e aplicação do Direito, sobretudo no campo trabalhista. No transporte rodoviário de cargas, essa importância se acentua, pois muitas situações vividas no cotidiano da operação ainda carecem de regulamentação legal clara – ou são regidas por normas genéricas que exigem adaptação à realidade do setor.

Nos últimos anos, os tribunais trabalhistas têm consolidado entendimentos relevantes, especialmente sobre:

- *Reconhecimento de vínculo empregatício* em contratos com motoristas “autônomos” que, na prática, exercem atividades com subordinação direta, exclusividade e habitualidade;
- *Responsabilidade objetiva* do empregador em acidentes com motoristas de carga, diante da natureza de risco da atividade (Súmula 736 do STF e art. 927 do Código Civil);
- *Tempo de espera e jornada exaustiva*, com decisões reconhecendo o direito à remuneração de períodos de inatividade vinculados ao trabalho;
- *Condutas discriminatórias*, como desligamento de motoristas após exames toxicológicos ou por idade, considerados abusivos;

- *Responsabilidade solidária ou subsidiária* em terceirizações, especialmente quando há ingerência na prestação de serviço por parte do contratante.

A jurisprudência tem sido, muitas vezes, o último recurso de proteção dos trabalhadores. Porém, também representa um campo de *risco e imprevisibilidade para as empresas*, que podem ser condenadas mesmo acreditando estarem agindo dentro da legalidade.

É nesse ponto que entra o valor estratégico da *negociação coletiva como instrumento preventivo*. Um ACT bem construído pode antecipar entendimentos judiciais e criar regras claras que evitem demandas judiciais futuras.

#### **Sugestão de negociação sindical**

Sindicatos laborais podem pleitear cláusulas com base em decisões reiteradas da Justiça do Trabalho, como compensações por tempo de espera, limites de jornada e garantias de desligamento digno.

Já empresas e sindicatos patronais podem usar a jurisprudência como guia para redigir cláusulas equilibradas, que se alinhem às tendências dos tribunais e *reduzam a litigiosidade*.

A negociação coletiva, nesse contexto, atua como uma forma de “jurisprudência negociada”, trazendo mais segurança para todos os envolvidos.

### **8. Tendências e desafios jurídicos futuros**

O transporte rodoviário de cargas, assim como outros setores logísticos, está diante de uma nova fronteira: a digitalização acelerada e a introdução de tecnologias que desafiam modelos tradicionais de operação, gestão e trabalho.

Soluções como *plataformas de frete, monitoramento por telemetria, controle via inteligência artificial, veículos autônomos e sistemas de roteirização automática* estão deixando de ser tendências e tornando-se realidade em partes do setor. Esse processo, se por um lado aumenta a eficiência, por outro levanta sérios questionamentos jurídicos e trabalhistas.

Quem responde por decisões tomadas por algoritmos que afetam remuneração, jornada ou escalas de motoristas? Como garantir que a automação não se torne um instrumento de precarização? A responsabilidade civil permanece com quem? E, acima de tudo, como preservar *empregabilidade, dignidade e proteção social* diante de mudanças tão profundas?

A legislação brasileira ainda caminha atrás dessas transformações. O vácuo regulatório traz insegurança e alimenta disputas. É por isso que a *negociação coletiva pode (e deve) ocupar esse espaço* como instância de construção de respostas adaptativas.

### Sugestão de negociação sindical

Sindicatos laborais podem propor cláusulas sobre *proteção em processos de automação*, como garantias de requalificação profissional, critérios transparentes para uso de tecnologias de controle, manutenção de postos de trabalho em períodos de transição, e participação em fóruns permanentes de inovação.

Do lado patronal, empresas e sindicatos patronais podem negociar *etapas de implementação tecnológica com metas claras*, compensações produtivas, formas de mitigar impacto social e compromissos de investimento em qualificação.

Negociar o futuro é a forma mais concreta de moldá-lo – antes que ele seja imposto por decisões unilaterais ou pela judicialização.

## 9. Conclusão

O transporte rodoviário de cargas, apesar de historicamente ser o principal modal logístico do Brasil, permanece em constante tensão entre o avanço operacional e os desafios jurídicos. Ao longo deste texto, ficou evidente que o setor é atravessado por riscos múltiplos: trabalhistas, civis, ambientais, contratuais e estruturais. Mas também ficou claro que há caminhos possíveis – e desejáveis – para enfrentá-los com responsabilidade e visão estratégica.

Diante de tantas camadas normativas, interpretações jurisprudenciais e transformações tecnológicas, o Direito precisa deixar de ser apenas um ins-

trumento de contenção de conflitos e assumir um papel mais preventivo, construtivo e orientador. Isso vale para os atores que operam o sistema: empresas, trabalhadores, sindicatos, operadores jurídicos e o próprio Estado.

Nesse cenário, *a negociação coletiva emerge como uma das ferramentas mais potentes para equilibrar interesses, reduzir incertezas e evitar judicializações*. Não se trata apenas de pactuar reajustes salariais ou benefícios pontuais. Trata-se de construir, por meio do diálogo, regras claras para jornadas exaustivas, remuneração por tempo de espera, condições de segurança, transição energética, qualificação profissional e proteção aos trabalhadores impactados pela automação ou pela intermediação digital.

A negociação coletiva permite ajustar a legislação à realidade concreta de cada região, de cada categoria, de cada modelo de operação. Em um setor tão diverso quanto o transporte de cargas, essa flexibilidade é essencial. E mais: ao garantir a participação ativa dos trabalhadores nas decisões que os afetam, ela reforça a legitimidade das normas aplicadas, fortalece os canais institucionais e contribui para a pacificação social.

Por outro lado, o papel da Justiça do Trabalho como *balizadora do equilíbrio* não pode ser subestimado. Cabe a ela corrigir distorções, coibir abusos e consolidar jurisprudências que protejam direitos fundamentais sem sufocar a atividade econômica. O desafio – e a oportunidade – está em promover a complementaridade entre negociação e tutela judicial: onde um modelo negocia, o outro vigia; onde um flexibiliza, o outro garante.

O futuro do transporte rodoviário de cargas no Brasil será definido, em grande parte, pela capacidade do setor de *dialogar com seus próprios paradoxos*. Modernizar sem precarizar. Automatizar sem descartar. Crescer sem excluir. E, acima de tudo, equilibrar os interesses legítimos dos negócios com a dignidade do trabalho humano.

A estrada está aberta. Cabe a nós escolhermos se vamos avançar por ela de forma colaborativa – ou seguir freando nas curvas da insegurança jurídica.

## Referências

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). *Resolução n. 882*, de 26 de agosto de 2021. Dispõe sobre o exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 27 ago. 2021.

BRASIL. Lei 9.605, de 12 de fevereiro de 1998. Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 13 fev. 1998.

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.

BRASIL. Lei 12.305, de 2 de agosto de 2010. Institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 3 ago. 2010.

BRASIL. Lei 13.103, de 2 de março de 2015. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 3 mar. 2015.

CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE (CONAMA). *Resoluções Proconve e normas sobre controle de emissões veiculares*. [S. 1.]: Conama, [20--].

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). *Relatórios técnicos, manuais de boas práticas e dados setoriais*. [S. 1.]: CNT.

DELGADO, Mauricio Godinho. *Curso de direito do trabalho*. 21. ed. São Paulo: LTr, 2023.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Direito administrativo*. 36. ed. São Paulo: Atlas, 2023.

FLEURY, Paulo. *Logística empresarial: a perspectiva brasileira*. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). *Observatório do Transporte e Logística – Relatórios e análises técnicas sobre transporte rodoviário no Brasil*. Brasília: IPEA.

LEITE, Carlos Henrique Bezerra. *Curso de direito do trabalho*. 15. ed. São Paulo: Saraiva, 2022.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA (STJ). *Jurisprudência sobre responsabilidade civil do transportador e cláusulas abusivas em contratos de transporte*. [S. 1.]: STJ. [Não publicado ou informação verbal].

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL (STF). *Jurisprudência sobre responsabilidade objetiva em atividades de risco*. [S. 1.]: STF. [Não publicado ou informação verbal].

TAVARES, André Ramos. *Direito ambiental*. 19. ed. São Paulo: Método, 2021.

TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO (TST). *Súmula n. 331. Terceirização e responsabilidade subsidiária*. [S. 1.]: TST. [Não publicado ou informação verbal].