

**MEDIDA CAUTELAR NA AÇÃO DECLARATÓRIA DE
CONSTITUCIONALIDADE 48 DISTRITO FEDERAL**

RELATOR : **MIN. ROBERTO BARROSO**
REQTE.(S) : **CONFEDERACAO NACIONAL DO TRANSPORTE**
ADV.(A/S) : **FLAVIO HENRIQUE UNES PEREIRA E OUTRO(A/S)**
INTDO.(A/S) : **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**
PROC.(A/S)(ES) : **ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO**
INTDO.(A/S) : **CONGRESSO NACIONAL**
PROC.(A/S)(ES) : **ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO**

Ementa: DIREITO DO TRABALHO. MEDIDA CAUTELAR EM AÇÃO DECLARATÓRIA DA CONSTITUCIONALIDADE. TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS. TERCEIRIZAÇÃO DA ATIVIDADE-FIM. MEDIDA CAUTELAR DEFERIDA.

1. A Lei nº 11.442/2007 (i) regulamentou a contratação de transportadores autônomos de carga por proprietários de carga e por empresas transportadoras de carga; (ii) autorizou a terceirização da atividade-fim pelas empresas transportadoras; e (iii) afastou a configuração de vínculo de emprego nessa hipótese.

2. É legítima a terceirização das atividades-fim de uma empresa. A Constituição Federal não impõe uma única forma de estruturar a produção. Ao contrário, o princípio constitucional da livre iniciativa garante aos agentes econômicos liberdade para eleger suas estratégias empresariais dentro do marco vigente (CF/1988, art. 170).

ADC 48 MC / DF

3. A proteção constitucional ao trabalho não impõe que toda e qualquer prestação remunerada de serviços configure relação de emprego (CF/1988, art. 7º).
4. A persistência de decisões judiciais contraditórias, após tantos anos de vigência da Lei 11.442/2007, reforça a presença de perigo de dano de difícil reparação e gera grave insegurança jurídica, em prejuízo a todas as partes que integram a relação contratual de transporte autônomo de carga.
5. Verossimilhança do direito e perigo da demora demonstrados. Medida cautelar deferida.

DECISÃO:

I. BREVE SÍNTESE DO CASO

1. Trata-se de ação declaratória da constitucionalidade proposta pela Confederação Nacional do Transporte - CNT, tendo por objeto os arts. 1º, caput, 2º, §§ 1º e 2º, 4º, §§ 1º e 2º, e 5º, caput, da Lei 11.442/2007, que dispôs sobre transporte rodoviário de cargas. A norma disciplina, entre outras questões, a relação comercial, de natureza civil, existente entre os agentes do setor, permitindo a contratação de autônomos para a realização do Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) sem a configuração de vínculo de emprego. Confira-se:

“Art. 1º. Esta Lei dispõe sobre o **Transporte Rodoviário de Cargas - TRC** realizado em vias públicas, no território nacional, por conta de terceiros e mediante remuneração, os mecanismos de sua operação e a responsabilidade do transportador.

[...]

ADC 48 MC / DF

Art. 2^o. A atividade econômica de que trata o art. 1^o desta Lei é de **natureza comercial**, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência, e depende **de prévia inscrição do interessado em sua exploração no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTR-C da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT**, nas seguintes categorias:

I - **Transportador Autônomo de Cargas - TAC, pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional;**

II - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC, pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal.

§ 1^o. O TAC deverá:

I - comprovar ser **proprietário, co-proprietário ou arrendatário** de, pelo menos, 1 (um) veículo automotor de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito, como veículo de aluguel;

II - comprovar ter experiência de, pelo menos, 3 (três) anos na atividade, ou ter sido aprovado em curso específico.

§ 2^o. A ETC deverá:

I - ter sede no Brasil;

II - comprovar ser proprietária ou arrendatária de, pelo menos, 1 (um) veículo automotor de carga, registrado no País;

III - indicar e promover a substituição do Responsável Técnico, que deverá ter, pelo menos, 3 (três) anos de atividade ou ter sido aprovado em curso específico;

IV - demonstrar capacidade financeira para o exercício da atividade e idoneidade de seus sócios e de seu responsável técnico.

[...]

Art. 4^o. **O contrato a ser celebrado entre a ETC e o TAC ou entre o dono ou embarcador da carga e o TAC definirá a forma de prestação de serviço desse último, como agregado ou**

ADC 48 MC / DF

independente.

§ 1º. Denomina-se **TAC-agregado** aquele que coloca veículo de sua propriedade ou de sua posse, a ser dirigido por ele próprio ou por preposto seu, a serviço do contratante, **com exclusividade, mediante remuneração certa.**

§ 2º. Denomina-se **TAC-independente** aquele que presta os serviços de transporte de carga de que trata esta Lei **em caráter eventual e sem exclusividade, mediante frete ajustado a cada viagem.**

Art. 5º. **As relações decorrentes do contrato de transporte de cargas de que trata o art. 4º desta Lei são sempre de natureza comercial, não ensejando, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego.**

Parágrafo único. Compete à Justiça Comum o julgamento de ações oriundas dos contratos de transporte de cargas.”
(Grifou-se)

2. No entanto, decisões da Justiça do Trabalho estariam negando aplicação ao dispositivo, ao fundamento de caracterizar terceirização ilícita de atividade-fim. Tais decisões sustentam que: (i) o legislador ordinário não poderia prédefinir uma relação como autônoma, sem considerar, em concreto, a existência (ou não) de vínculo de subordinação, sob pena de violação do valor social do trabalho (CF/88, art. 1º, IV) e da proteção ao emprego (CF/88, art. 7º); (ii) a terceirização de atividade-fim é ilícita, à luz da Súmula 331 do TST; e (iii) verificados os requisitos caracterizadores da relação de emprego, nos termos da CLT (arts. 2º e 3º), é imperioso o reconhecimento do vínculo empregatício.

3. O postulante explica que a lei prevê duas figuras no transporte de cargas: (i) a Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC), pessoa jurídica, cuja atividade principal é o transporte rodoviário de cargas; e (ii) o Transportador Autônomo de Cargas (TAC), pessoa física, cuja atividade profissional é o transporte rodoviário de cargas. As duas figuras dependem de prévia inscrição no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTR-C) da Agência Nacional

ADC 48 MC / DF

de Transportes Terrestres (ANTT), além do cumprimento dos requisitos previstos nos §§ 1º e 2º do artigo 2º da Lei 11.442/2007.

4. O Transportador Autônomo de Carga não se confunde com o motorista-empregado. O TAC é proprietário ou arrendatário de veículo de carga, registra-se voluntariamente como tal, assume os riscos da sua atividade profissional e é destinatário de uma determinada remuneração. O motorista-empregado, a seu turno, dirige o veículo do empregador, não tem registro como TAC, não assume o risco da sua atividade e, por isso, percebe remuneração inferior. Ainda segundo o postulante, a lei autoriza que os TACs sejam contratados tanto por empresa que deseje transportar os bens que produz, quanto pelas próprias Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas (ETCs). O mercado de transporte de cargas convive, portanto, com as três figuras: (i) a Empresa de Transporte de Cargas (ETC); (ii) o Transportador Autônomo de Carga (TAC); e (iii) o motorista-empregado.

5. O requerente argumenta que as decisões da Justiça do Trabalho que negam a possibilidade de as ETCs terceirizarem a sua atividade-fim violam a livre iniciativa e a liberdade do exercício profissional, cuja regulamentação pelo legislador ordinário não dependeria de “*filtragem da lei à luz da CLT*”. E afirma que, em verdade, o que se tem feito, no âmbito trabalhista, é negar sistematicamente a aplicação da Lei 11.442/2007, sem o reconhecimento expresso de sua inconstitucionalidade, porque a Justiça do Trabalho não estaria de acordo com a escolha feita pelo legislador.

6. A questão debatida neste processo é muito semelhante àquela que é objeto da ADI 3961, de minha relatoria. Nela, a Associação Nacional dos Magistrados da Justiça do Trabalho - ANAMATRA e a Associação Nacional dos Procuradores do Trabalho – ANPT impugnam a constitucionalidade do art. 5º, *caput* e parágrafo único, e do art. 18 Lei 11.442/2007, que estabeleceu prazo prescricional de um ano para os danos relativos aos contratos de transporte.

7. No entendimento dessas associações, os dispositivos em questão não poderiam afastar de antemão a existência de relação de

ADC 48 MC / DF

emprego nos contratos de transporte de cargas, sob pena de violação ao valor social do trabalho, à proteção ao emprego e à competência constitucionalmente reconhecida à Justiça do Trabalho (arts. 1º, inc. IV, 7º, caput e inciso XXIX, e 114, inc. I, CF/88).

8. O mérito da ADI 3961 não chegou a ser apreciado porque proferi decisão determinando a extinção do feito, sem julgamento do mérito, por falta de pertinência temática entre as finalidades de tais associações de classe (a defesa dos interesses de seus associados) e os interesses debatidos por meio da ação direta (interesses dos transportadores de carga). Contra essa decisão, as associações opuseram agravo interno, que aguarda julgamento.

9. Apesar disso, a ADI 3961 foi objeto de ampla instrução e, ao longo do seu processamento, a Presidência da República, o Congresso Nacional, a Advocacia Geral da União e a Procuradoria-Geral da República opinaram, todas, no mesmo sentido, pela constitucionalidade da norma. A Procuradoria-Geral da República ressaltou, inclusive, que, em tal contratação, não seria possível sustentar a existência de relação de emprego porque não estariam presentes dois requisitos essenciais à sua configuração: (i) a pessoalidade; e (ii) a subordinação.

10. A pessoalidade, no entendimento da PGR, estaria ausente porque a norma impugnada contemplaria a possibilidade de o transportador subcontratar suas atividades. A subordinação tampouco estaria presente porque o transportador não se submete a ordens, hierarquia, horário ou forma de realização do trabalho, segundo disposição legal expressa. É o relatório.

II. ADMISSIBILIDADE DA ADC

11. Admito a ação. A legitimidade ativa da Confederação Nacional do Transporte - CNT já foi reconhecida pela Corte em outras ocasiões (ADI 2669, Rel. p/ acórdão Min. Marco Aurélio; ADI 3.136, Rel. Min. Ricardo Lewandowski, dentre outros). É fora de dúvida a

ADC 48 MC / DF

pertinência temática entre as normas objeto desta ADC e os objetivos institucionais da confederação. Além disso, está plenamente comprovada a presença de relevante controvérsia acerca da constitucionalidade da Lei 11.442/2007, com base nas decisões acostadas pela postulante.

12. Determino o apensamento da ADI 3961 aos autos da ADC 48, por tratarem de tema comum. Entendo desnecessária a solicitação de novas informações na presente ação declaratória de constitucionalidade, tendo em vista a exaustiva instrução havida na ADI 3961, que permite, de pronto, apreciar a cautelar requerida neste feito. É o que passo a fazer.

III. APRECIÇÃO DA CAUTELAR

III.1. VEROSSIMILHANÇA DO DIREITO

13. A apreciação da verossimilhança do direito alegado pela Requerente impõe o exame de duas questões constitucionais, quais sejam: a) a Constituição veda a terceirização de atividade-fim? b) a Constituição impõe que a proteção e regulamentação de toda e qualquer prestação remunerada de serviços ocorra mediante a configuração de relação de emprego? A resposta a tais questões observará o seguinte roteiro: (i) uma breve exposição sobre as alterações no modo de estruturar a produção no curso do século XX, a fim de contextualizar e compreender o fenômeno da terceirização; e (ii) o exame da compatibilidade da terceirização com os princípios constitucionais da livre iniciativa e da proteção ao trabalho.

III.1.1. TRANSFORMAÇÕES DA ESTRUTURAÇÃO DA PRODUÇÃO NO SISTEMA CAPITALISTA E SUA RELAÇÃO COM O FENÔMENO DA TERCEIRIZAÇÃO

14. Terceirizar significa transferir parte da atividade de uma empresa, denominada tomadora do serviço, para outra empresa inserida em sua cadeia produtiva, designada terceirizada ou prestadora do serviço. Para compreender a relevância da terceirização como instrumento de estruturação da produção e dimensionar os seus impactos

ADC 48 MC / DF

no âmbito do direito do trabalho, é preciso compreender como se estruturava a produção quando essa prática era menos comum.

15. Durante grande parte do século XX, a estruturação da produção seguiu os modelos taylorista e fordista. O *taylorismo* buscava o aumento da produtividade, por meio da divisão de atividades, da decomposição do trabalho em movimentos a serem executados dentro de um determinado tempo, da simplificação e padronização de tarefas, com o propósito de controlar e tornar mais rápido o trabalho desempenhado por cada empregado dentro da fábrica. O *fordismo*, inspirado no taylorismo, aprimora a mecanização, a padronização das partes do produto ou das tarefas e a produção em massa, concebendo a linha de montagem, mecanismo por meio do qual uma esteira rolante passa a levar o trabalho atribuído a cada operário, segundo o ritmo ditado pela máquina[1].

16. Em ambos os modelos - fordismo e taylorismo - a tendência era de que a empresa executasse internamente todas as partes da sua cadeia de produção. A *integração vertical* era vista como um mecanismo essencial para a coordenação do trabalho e para o controle do tempo e da qualidade com que eram gerados os bens. Esse modo de produzir impulsionou a formação de grandes corporações, mas criou um sistema rígido e hierarquizado, com grandes estoques de mercadoria, altos custos fixos e baixa capacidade de adaptação da fábrica a flutuações de oferta e demanda do mercado[2].

17. Nas décadas de cinquenta e sessenta, um novo modelo de produção começou, então, a ser desenvolvido na Toyota e foi designado *toyotismo* ou *ohnismo*. Por meio desse modelo, a indústria automobilística japonesa buscou fazer face à concorrência norte-americana no setor, baseando-se em uma organização do trabalho bastante *enxuta e flexível*. No toyotismo, cada equipe opera de forma *horizontalizada*, controlando seu próprio trabalho e procurando aperfeiçoar os produtos[3]. Passa-se a exigir profissionais mais capacitados, aptos a atuar com maior autonomia, em tarefas diversificadas e imbuídos da missão de aprimorar a qualidade. Busca-se reduzir custos, estoques e mão de obra de forma responsiva às

ADC 48 MC / DF

demandas do mercado, como forma de assegurar maior capacidade de adaptação às empresas[4].

18. A contratação externa de partes da produção possibilita, em tal contexto, a expansão da capacidade produtiva da empresa, em tempos de aumento de demanda, e sua redução, em épocas de retração, sem que tenha que incorrer nos custos fixos decorrentes da manutenção de mão de obra ociosa. Tratamento semelhante é conferido ao dimensionamento dos estoques. Por essa razão, esse modo de produção é designado *regime de acumulação flexível do capital*. Trata-se de um sistema de contratações flexíveis, por meio do qual a empresa se adequa às condições de mercado[5].

19. Mas não é só. A terceirização de partes da cadeia produtiva permite, ainda, que a empresa *concentre os seus esforços naquelas atividades que constituem o seu diferencial, a sua vantagem competitiva*, e que entregue a terceiros as atividades em que estes poderão ter melhor desempenho, em benefício do negócio da própria tomadora do serviço. Essa estratégia pode ser adotada tanto para a execução de atividades-meio quanto para a execução de partes da atividade-fim, se a empresa acreditar que tais etapas serão executadas com maior eficiência externamente[6].

20. Na década de setenta, o capitalismo entra em crise no mundo ocidental. A necessidade de responder a tal circunstância provoca uma busca por estratégias de produção flexíveis. Nesse contexto, os avanços em tecnologia da informação, transporte e logística, que possibilitam a conexão de agentes situados em locais distintos, e possivelmente a influência do toyotismo, entre os modos de produção flexível[7], conduziram à consolidação de um novo modelo, por meio do qual as empresas optam por manter sob a sua condução o núcleo de sua atividade-fim e *terceirizam não apenas as suas atividades-meio, mas igualmente parte das atividades-fim*[8]. Passam, portanto, a atuar *por meio de uma cadeia produtiva organizada em rede*. Deixa de ser necessário situar no mesmo local toda a cadeia produtiva, cuja sincronicidade e qualidade são controladas remotamente com o uso de recursos tecnológicos.

21. Assim, a título ilustrativo, as montadoras deixaram de

ADC 48 MC / DF

produzir pneus e passaram a adquiri-los, contratando sua produção segundo suas próprias diretrizes, com empresas terceirizadas, que desenvolvem a especialização e o *know how* nessa etapa específica[9]. Blocos de concreto e materiais de construção deixaram de ser confeccionados pelas construtoras, que passaram a focar na qualidade e velocidade de entrega de seus produtos[10]. Incorporadoras imobiliárias focaram no desenvolvimento de ativos diferenciados, oferecendo, exemplificativamente, apartamentos em condomínios, com uma ampla gama de serviços, segurança, áreas comuns e de lazer, nas quais se instalam clubes, academias, restaurantes, empresas de exploração de estacionamento, terceirizando a construção dos prédios e a exploração dos diversos serviços.

22. A qualidade dos pneus, dos blocos de concreto e da construção dos prédios é essencial para o sucesso do empreendimento das montadoras, das construtoras e das incorporadoras imobiliárias. Talvez esses elementos sejam parte da sua atividade-fim. Entretanto, podem não constituir o diferencial do negócio, a atividade em que tais agentes econômicos são mais eficientes e que, por isso, lhes renderá maior vantagem competitiva. A opção por terceirizar tais etapas constituirá uma estratégia empresarial. Portanto, as empresas passam a desenvolver as diversas etapas de sua produção por meio dos agentes e nos lugares em que alcançam melhor performance.

23. Os empregos migram para regiões em que a mão de obra é mais barata ou mais qualificada, conforme a necessidade do serviço. A migração das etapas da produção, por sua vez, pode ocorrer dentro do próprio país ou no âmbito internacional. Enquanto se discute, no Brasil, a liberação da terceirização no mercado interno, grande parte das declarações de imposto de renda dos cidadãos norte-americanos, serviços de *call center*, de tecnologia da informação, de engenharia e de arquitetura são contratados com escritórios indianos; e parques industriais inteiros são deslocados para a China[11].

24. Em um mundo globalizado e cada vez mais integrado tecnologicamente, os países que rejeitam a terceirização encontram-se em

ADC 48 MC / DF

indiscutível desvantagem competitiva. A terceirização tornou-se um fenômeno global. Embora sua regulamentação não seja homogênea e guarde particularidades conforme o ordenamento jurídico em exame, foi adotada por um conjunto amplíssimo de países, e parece ser um fato irreversível, tanto quanto a própria globalização da economia[12]. A terceirização é amplamente praticada nos Estados Unidos[13]; na Alemanha[14]; na Áustria[15], nos países escandinavos[16], na Espanha[17]; no Uruguai[18]; e, com limitações, na França[19], no Reino Unido[20] na Itália[21], no Chile, na Argentina, no México, na Colômbia, no Peru e em diversos outros países[22][23].

25. É nesse contexto que se coloca a discussão sobre a terceirização no Brasil. A terceirização é muito mais do que uma forma de reduzir custos trabalhistas por meio de uma suposta precarização do trabalho, tal como alegado pelos que a ela se opõem. Pode, em verdade, constituir uma estratégia sofisticada e, eventualmente, imprescindível para aumentar a eficiência econômica, promover a competitividade das empresas brasileiras e, portanto, *para manter e ampliar postos de trabalho*. Essa é a relevância da terceirização para a estruturação das atividades econômicas e é com essa perspectiva que deve ser examinada.

III.1.2. PRINCÍPIOS DA LIVRE INICIATIVA, DA LEGALIDADE E DA PROTEÇÃO AO EMPREGO

26. Nessa linha, no que respeita à compatibilidade entre a terceirização e as normas constitucionais, deve-se lembrar que a Constituição de 1988 consagra a *livre iniciativa e a livre concorrência* como valores fundantes da ordem econômica (CF/1988, art. 1º c/c art. 170, caput e inc. IV). De acordo com tais princípios, compete aos particulares a decisão sobre o objeto de suas empresas, sobre a forma de estruturá-las e sobre a estratégia para torná-las mais competitivas, desde que obviamente não se violem direitos de terceiros. Não há na Constituição norma que imponha a adoção de um único modelo de produção e que obrigue os agentes econômicos a concentrar todas as atividades

ADC 48 MC / DF

necessárias à consecução de seu negócio ou a executá-las diretamente por seus empregados.

27. A Lei nº 11.442/2007, por sua vez, previu as figuras da empresa de transporte rodoviário de cargas (ETC) e do transportador autônomo de cargas (TAC). E estabeleceu que o TAC pode ser contratado diretamente pelo proprietário da carga ou pela ETC. A norma autorizou, portanto, de forma expressa, que a empresa transportadora de cargas terceirizasse a sua atividade-fim, por meio da contratação do transportador autônomo.

28. A decisão sobre a forma de estruturar e contratar o transporte de cargas está inserida na estratégia empresarial da ETC. A ETC pode entender, por exemplo, que seu diferencial está na gestão do serviço de transporte, e não na sua execução direta propriamente. Nesse caso, poderá concentrar esforços na gestão da atividade e subcontratar a sua execução. Pode decidir executar o transporte em algumas regiões e optar por subcontratar o transporte para outras. Pode, ainda, valer-se da contratação do TAC em períodos de pico de demanda, em que não disponha de motoristas em número suficiente.

29. Do mesmo modo, o proprietário de carga que opte por gerenciar a distribuição dos seus produtos pode valer-se de motoristas-empregados para distribuí-los. Pode executar parte do transporte e terceirizar parte. Pode concluir que é mais eficiente terceirizar integralmente a atividade de transporte. Trata-se, igualmente, de estratégia empresarial do proprietário da carga.

30. Note-se, ademais, que as categorias previstas na Lei nº 11.442/2007 convivem com a figura do motorista profissional empregado, prevista no art. 235-A e seguintes da CLT[24]. O TAC constitui apenas uma alternativa de estruturação do transporte de cargas. Não substitui ou fraudava o contrato de emprego.

31. É válido observar, igualmente, que as normas constitucionais de proteção ao trabalho não impõem que toda e qualquer relação entre o contratante de um serviço e o seu prestador seja protegida por meio da relação de emprego. Há alguma margem de conformação

ADC 48 MC / DF

para o legislador ordinário. Não bastasse isso, ainda que se utilizassem os parâmetros da própria Consolidação das Leis do Trabalho, o transportador autônomo de carga não se configuraria como empregado.

32. De acordo com o art. 3º da CLT[25], a relação de emprego caracteriza-se pelos seguintes elementos: (i) onerosidade, (ii) não-eventualidade, (iii) pessoalidade e (iv) subordinação. A Lei nº 11.442/2007 prevê duas modalidades distintas de TAC. O TAC-agregado e o TAC-independente. O TAC-agregado, nos termos do art. 4º, §1º, da Lei nº 11.442/2007, dirige o próprio serviço e pode prestá-lo diretamente ou por meio de preposto seu, por expressa determinação legal. Não estão presentes, portanto, na relação com o contratante, os elementos da pessoalidade e da subordinação. O TAC-independente presta serviços em caráter eventual. Portanto, em nenhum dos dois casos haveria relação de emprego nem mesmo à luz dos critérios da CLT.

33. Por fim, é importante ter em conta, ainda, que a Lei 13.467/2017 (Lei da Reforma Trabalhista) autorizou expressamente a terceirização da atividade principal da empresa (art. 4º), na mesma linha do que já havia feito a norma objeto desta ação. Desse modo, tudo indica que a norma em exame é não apenas constitucional, mas compatível com o sentido em que o ordenamento infraconstitucional parece avançar[26].

34. Diante do exposto, concluo que a Constituição não veda a terceirização das atividades-fim. Ao contrário, o princípio constitucional da livre iniciativa assegura às empresas a formulação das suas próprias estratégias empresariais. No caso do transporte de carga, a possibilidade de terceirização da atividade-fim é, ademais, inequívoca porque expressamente disciplinada na Lei nº 11.442/2007. Não há que se falar na inconstitucionalidade da norma, uma vez que a Constituição também não impõe a proteção de toda e qualquer prestação remunerada de serviços mediante a configuração de relação de emprego. Por fim, é de se notar que nem mesmo pelos critérios da Consolidação das Leis do Trabalho seria possível configurar a contratação do transporte autônomo de carga como relação de emprego, diante da ausência dos requisitos da pessoalidade, da subordinação e/ou da não-eventualidade.

ADC 48 MC / DF

III.2. PERIGO NA DEMORA

35. O perigo na demora é inequívoco. Como demonstrado pela requerente, diversas decisões da Justiça do Trabalho têm reconhecido o vínculo de emprego entre os transportadores autônomos e as empresas que os contratam, a despeito do que dispõe a Lei nº 11.442/2007. Muito embora se trate de norma de 2007, as decisões apresentadas pela requerente demonstram que a insegurança sobre a constitucionalidade da lei persiste no tempo. Nessas condições, há lesão ou risco de lesão de difícil reparação para todos aqueles que figuram como partes na relação contratual em questão. A insegurança jurídica, passados tantos anos do início de vigência da norma, torna ainda mais grave o perigo na demora.

IV. CONCLUSÃO

36. Diante do exposto, defiro a cautelar para determinar a imediata suspensão de todos os feitos que envolvam a aplicação dos artigos 1º, caput, 2º, §§ 1º e 2º, 4º, §§ 1º e 2º, e 5º, caput, da Lei 11.442/2007. Determino, por fim, a inclusão do processo em pauta, para referendo da cautelar e concomitante julgamento do mérito pelo Plenário do Supremo Tribunal Federal.

Publique-se. Intimem-se.

Brasília, 19 de dezembro de 2017.

Ministro LUÍS ROBERTO BARROSO

Relator

Notas:

[1] Ricardo Atunes, *Adeus ao Trabalho? Ensaio sobre as Metamorfoses e a Centralidade do Mundo do Trabalho*, 2006, p. 25; Paulo Ricardo Silva de

ADC 48 MC / DF

Moraes, Terceirização e precarização do trabalho humano, *Revista do TST* 74: 4, 2008, p. 148-166.

[2] Ricardo Atunes, *Adeus ao Trabalho? Ensaio sobre as Metamorfoses e a Centralidade do Mundo do Trabalho*, 2006, p. 21-24.

[3] A narrativa da evolução dos modos de produção encontra-se em arrazoado apresentado pela Associação Brasileira de Telecomunicações – ABT, firmado pelo advogado Cláudio Pereira de Souza Neto.

[4] Guilherme Mastrichi Basso, Terceirização e mundo globalizado: o encadeamento produtivo e a complementaridade de serviços como potencializadores da formalização de contratos, *Revista do TST* 74: 4, 2008, p. 89-113; Ricardo Atunes, *Adeus ao Trabalho? Ensaio sobre as Metamorfoses e a Centralidade do Mundo do Trabalho*, 2006, p. 25-107.

[5] Paulo Ricardo Silva de Moraes, Terceirização e precarização do trabalho humano, *Revista do TST* 74: 4, 2008, p. 148-166.

[6] Ricardo Atunes, *Adeus ao Trabalho? Ensaio sobre as Metamorfoses e a Centralidade do Mundo do Trabalho*, 2006, p. 34-39; Almeida, Guarnieri, Serrano e Sobreiro, Análise de decisão sobre terceirização: um estudo na indústria da construção civil residencial, *Revista de Administração, Contabilidade e Economia da Fundace* 5: 2, 2014, p. 1-20. Disponível em: <<https://www.fundace.org.br/revistaracef/index.php/racef/article/view/66>>. Acesso em: 06 nov. 2016.

[7] Para outras experiências de acumulação flexível do capital, distintas do toyotismo, v. Ricardo Atunes, *Adeus ao Trabalho? Ensaio sobre as Metamorfoses e a Centralidade do Mundo do Trabalho*, 2006, p. 25-39.

[8] Guilherme Mastrichi Basso, Terceirização e mundo globalizado: o encadeamento produtivo e a complementaridade de serviços como potencializadores da formalização de contratos, *Revista do TST* 74: 4, 2008, p. 89-113; Márcio Túlio Vianna, Terceirização e Sindicato: um enfoque para além do direito, *Revista da UFMG* 45, 2004, p. 203-241. Disponível em: <<http://www.ufmg.br/revista/index.php/revista/article/view/1295/1227>>. Acesso em 06 nov. 2016.

[9] Almeida, Guarnieri, Serrano e Sobreiro, Análise de decisão sobre

ADC 48 MC / DF

terceirização: um estudo na indústria da construção civil residencial, *Revista de Administração, Contabilidade e Economia da Fundace* 5: 2, 2014, p. 1-20. Disponível em: <<https://www.fundace.org.br/revistaracef/index.php/racef/article/view/66>>. Acesso em: 06 nov. 2016.

[10] Almeida, Guarnieri, Serrano e Sobreiro, Análise de decisão sobre terceirização: um estudo na indústria da construção civil residencial, *Revista de Administração, Contabilidade e Economia da Fundace* 5: 2, 2014, p. 1-20. Disponível em: <<https://www.fundace.org.br/revistaracef/index.php/racef/article/view/66>>. Acesso em: 06 nov. 2016.

[11] Guilherme Mastrichi Basso, Terceirização e mundo globalizado: o encadeamento produtivo e a complementaridade de serviços como potencializadores da formalização de contratos, *Revista do TST*, Brasília, 74:4, 2008, p. 94-95.

[12] De fato, sob o rótulo terceirização, subcontratação ou *outsourcing*, diferentes países produzem regulamentações que guardam peculiaridades e envolvem uma multiplicidade de institutos e de arranjos próprios. O estudo da terceirização encontra, ainda, como dificuldade adicional o fato de que a legislação sobre a matéria em diversos Estados vem sofrendo alterações, e de que parte das obras disponíveis a seu respeito está desatualizada. Em razão do exposto, mencionam-se acima os países sobre quais foi possível obter informações a partir de instituições oficiais, de textos normativos ou de publicações científicas relativamente recentes. O levantamento não se propõe, de todo modo, a ser exaustivo e pode se sujeitar a imprecisões. Cumpre, contudo, a função de situar a terceirização como um fenômeno global.

[13] Arnaldo Sampaio de Moraes Godoy. O Direito do Trabalho nos Estados Unidos. *Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região* 27, 2005. p. 223-232; Guilherme Basso, Terceirização e mundo globalizado: o encadeamento produtivo e a complementaridade de serviços como potencializadores da formalização de contratos, *Revista do TST* 74:4, 2008, p. 94-95.

ADC 48 MC / DF

[14] Organização Internacional do Trabalho. Outsourcing. XVth Meeting of European Labour Court Judges. Erfurt, Alemanha. Setembro, 2007. Disponível em: <http://www.ilo.org/ifpdial/events/meetings/WCMS_159883/lang-en/index.htm>. Acesso em: 23 set. 2016; Matthew R. Amon, Liability Regulations in European Subcontracting: Will Joint Liability be the 21st Century European Approach? *Journal of International Business & Law* 9, 2010, p. 231-272.

[15] Walter Gagawczuk, Liability in Subcontracting Processes in the European Construction Sector, *European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions*, 2008. Disponível em: <<http://www.eurofound.europa.eu/pubdocs/2008/871/en/1/ef08871en.pdf>>. Acesso em 05 de novembro de 2016.

[16] Tore Sigeman, Employment Protection in Scandinavian Law. *Stockholm Institute for Scandinavian Law*, 2009. p. 257-275.

[17] Rafael da Silva Marques, *Subordinación y tercerización: los limites de los conceptos laborales bajo la visión constitucional*, 2008 (tese de doutorado em Direito Público), Universidad de Burgos, 2008; Fundación 1 de mayo. Informe: Las Reformas Laborales em España y su Repercusion em Materia de Contratación y Empleo. Espanha, 2012. Disponível em: <<http://www.1mayo.org/nova/files/1018/InformeReformas.pdf>>. Acesso em: 04 nov. 2016.

[18] Alejandro Castello, La Subcontratación y las Relaciones de Trabajo em Uruguay, *Revista Lationamericana de Derecho Social* 9, 2009, p. 53-87. Disponível em: <<http://revistas.unam.mx/index.php/rlds/article/view/18623/17675>>. Acesso em: 22 de set. 2016.

[19] FRANÇA. Code du Travail, Livre II, Titre V. Versão consolidada, 04 de novembro de 2016. Disponível em: <<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000006072050>>. Acesso em 05 nov. 2016; Matthew R. Amon, Liability Regulations in European Subcontracting: Will Joint Liability be the 21st Century European Approach? *Journal of International*

ADC 48 MC / DF

Business & Law 9, 2010, p. 231-272 e p. 252-255.

[20] Patricia Leighton, Atypical Employment: The Law and Practice in the United Kingdom, *Comparative Labor Law Journal*, 8, 1986, p. 34-47; Lawwrite, Employment Law Guide, 2016, p. 5. Disponível em: <http://www.employmentlaws.co.uk/guide/guide_home.html>. Acesso em: 29 out. 2016.

[21] Matthew R. Amon, Liability Regulations in European Subcontracting: Will Joint Liability be the 21st Century European Approach? *Journal of International Business & Law* 9, 2010, p. 231-272.

[22] Josiane Fachini Falvo, Balanço da regulamentação da terceirização do trabalho em países selecionados da América Latina, *Revista ABET* IX:1, 2010. Disponível em: <<http://periodicos.ufppb.br/ojs2/index.php/abet/article/view/15492>>. Acesso em: 4 nov. 2016.

[23] É importante ressaltar, contudo, que a maioria dos países em que se pratica a terceirização, quer se tratem de países desenvolvidos ou em desenvolvimento, é atribuída ao tomador de serviços a responsabilidade solidária pelo cumprimento de obrigações trabalhistas e, em parte deles, também pelo cumprimento de obrigações atinentes à seguridade social.

[24] CLT: “Art. 235-A. Os preceitos especiais desta Seção aplicam-se ao motorista profissional empregado: I - de transporte rodoviário coletivo de passageiros; II – de transporte rodoviário de cargas” (incluído pela Lei nº 13.103, de 2015).

[24] CLT: “Art. 3º - Considera-se empregado toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário”.

[25] Lei nº 6.019/1974, com redação conferida pela Lei nº 13.429/2017:

“Art. 4º -A. Considera-se prestação de serviços a terceiros a transferência feita pela contratante da execução de quaisquer de suas atividades, inclusive sua atividade principal, à pessoa jurídica de direito privado prestadora de serviços que possua capacidade econômica compatível com a sua execução”.