

**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<sup>o</sup>. A atividade econômica de que trata o art. 1<sup>o</sup> 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<sup>o</sup>. 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<sup>o</sup>. 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<sup>o</sup>. **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](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 Latinoamericana 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; Lawrite, *Employment Law Guide*, 2016, p. 5. Disponível em: <[http://www.employmentlaws.co.uk/guide/guide\\_home.html](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”.