

LGPD nos Tribunais aplicada ao setor de transporte

2025

Coordenação e elaboração

Laura Schertel Mendes

Mônica Tiemy Fujimoto

Eduarda Costa Almeida

Sumário

1. Considerações iniciais	1
2. Metodologia do estudo	3
3. Panorama geral dos processos analisados	6
3.1. Recorte temporal	6
i. Ano de distribuição da ação.....	6
ii. Ano de publicação da decisão	7
3.2. Área do direito	7
3.3. Modais do setor de transporte.....	9
3.4. Órgãos Julgadores	10
i. Grau do tribunal de Justiça	10
ii. Tribunais de justiça mais frequentes.....	12
iii. Modalidade da ação: coletiva ou individual.....	14
iv. Tipo de decisão	15
v. Assunto e natureza da decisão.....	17
3.5. Dispositivos mais citados da LGPD.....	22
3.6. Partes envolvidas	24
3.7. Relevância.....	26
4. Temas de maior destaque nas decisões de alta relevância.....	29
4.1. Consumidor	29
i. Danos decorrentes de incidentes de segurança	29
ii. Danos decorrentes da divulgação indevida de imagens de passageiros	32
4.2. Trabalhista	33
i. Empresa gerenciadora de risco no processo de contratação de motorista para frete	33
ii. Uso de dados de motoristas para monitoramento de suas atividades	36
iii. Adequação à LGPD por parte da empresa de transporte	38
4.3. Tribunais Superiores.....	40
i. Supremo Tribunal Federal	40
ii. Superior Tribunal de Justiça	42
iii. Tribunal Superior do Trabalho	43
5. Considerações finais	47

1. Considerações iniciais

O presente relatório tem por objetivo oferecer um panorama detalhado de como os tribunais de justiça brasileiros, seja de primeiro grau, segundo grau ou tribunais superiores, vêm aplicando a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD) em ações relacionadas ao setor de transporte. A partir da sistematização de decisões judiciais de diferentes ramos e instâncias, busca-se traçar um verdadeiro raio-x da jurisprudência, evidenciando os temas mais recorrentes, os fundamentos jurídicos utilizados e a intensidade com que a LGPD tem sido incorporada na fundamentação das sentenças.

Essa análise de jurisprudência tem como fundamento o Painel LGPD nos tribunais, pesquisa conduzida pelo Centro de Direito, Internet e Sociedade (CEDIS) do Instituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa (IDP) em parceria com o JusBrasil, em que, anualmente, são analisadas as decisões proferidas pelo Judiciário brasileiro no que tange à aplicação da LGPD.¹ Iniciada em 2022, e atualmente em sua quarta edição, a pesquisa analisa e disponibiliza as decisões judiciais mais importantes que envolvem uma discussão sobre a proteção de dados pessoais, a fim de compreender tendências jurisprudenciais e avanços na interpretação da LGPD em decisões desde o primeiro grau a tribunais superiores.

A análise empreendida não se restringe à mera quantificação das decisões, mas procura interpretar o conteúdo e a relevância dos julgados, considerando sua distribuição por áreas do direito, tipos de decisão, tribunais, modalidades de ação, bem como os artigos da LGPD mais citados. Dessa forma, pretende-se oferecer subsídios técnicos e estratégicos que auxiliem a compreensão do impacto efetivo da legislação de proteção de dados sobre o setor de transporte.

Cabe ressaltar o papel fundamental da Confederação Nacional do Transporte (CNT) na promoção de estudos como este. Ao apoiar a sistematização e análise da jurisprudência, a CNT fortalece a capacidade de representação institucional do setor, permitindo a defesa de seus interesses em face de um tema que, pela sua transversalidade, afeta

¹ Disponível em: <https://painel.jusbrasil.com.br/>.

diretamente as operações, a gestão de informações de trabalhadores e usuários, e a própria competitividade das empresas de transporte no Brasil.

Assim, o estudo pretende ser uma ferramenta de referência, contribuindo para o acompanhamento sistemático da evolução da jurisprudência nacional e para o fortalecimento da segurança jurídica no setor de transporte diante dos desafios impostos pela LGPD.

2. Metodologia do estudo

Este relatório visa investigar a aplicação e o impacto da LGPD no setor de transportes brasileiro, a partir da análise de decisões judiciais. A metodologia combina a coleta de dados de jurisprudência com o processamento e a análise de conteúdo via Inteligência Artificial, resultando em um painel interativo em Power BI.

A fase inicial, de coleta e delimitação do corpus de análise, consistiu na extração de um conjunto de decisões judiciais de um banco de dados de jurisprudência nacional. A coleta foi delimitada pelos seguintes critérios:

- Período Temporal: Decisões publicadas a partir de outubro de 2020 (conforme os gráficos apresentados) até agosto de 2025.
- Palavras-chave: Busca por julgados que contivessem termos relacionados à “Lei Geral de Proteção de Dados”; ou “LGPD”, em conjunto com termos específicos do setor de transportes (rodoviário, aéreo, aquaviário, ferroviário, logística).
- Aprofundamento: A base de dados bruta contempla o inteiro teor das decisões para a fase subsequente de processamento.

A base de dados bruta foi submetida a um processo de análise qualitativa automatizada por meio de um Modelo de Linguagem Ampla (Large Language Model – LLM). O modelo foi instruído a extrair e classificar informações específicas do teor de cada decisão, com base em critérios pré-definidos, detalhados abaixo:

- Classificação de Relevância da LGPD na Decisão: Cada documento foi classificado quanto à sua pertinência ao tema central da pesquisa, seguindo as categorias de alta, média, baixa relevância e sem relevância. O LLM gerou uma frase curta explicando o critério utilizado para a classificação, citando elementos específicos da decisão que fundamentaram a análise.
 - ALTA RELEVÂNCIA: A aplicação ou violação da LGPD no setor de transportes é a questão central da decisão, com fundamentação aprofundada sobre o tema.

- MÉDIA RELEVÂNCIA: A LGPD é um tema incidental, mas relevante para a fundamentação da decisão. Há trechos que discorrem sobre a matéria, embora não seja o ponto principal do litígio.
- BAIXA RELEVÂNCIA: A LGPD é apenas mencionada de forma marginal ou em citações jurisprudenciais, sem aprofundamento ou impacto significativo no resultado da decisão.
- SEM RELEVÂNCIA: A decisão não cita a LGPD nem trata de matéria de proteção de dados no setor de transporte.
- Identificação de Aspectos Específicos da LGPD no Setor de Transportes: O LLM foi orientado a categorizar o objeto principal da lide em relação à LGPD no setor de transportes, conforme as seguintes classificações:
 - Discute LGPD no Setor de Transporte: SIM ou NÃO, com justificativa em uma frase curta.
 - Tema Central da Decisão: Classificação em uma das categorias:
 - Tratamento de Dados de Empregados (contratação, gestão, monitoramento, saúde, exames toxicológicos)
 - Tratamento de Dados de Passageiros/Clientes (bilhetagem, marketing, programas de fidelidade)
 - Segurança da Informação e Incidente de Segurança (vazamento de dados, falha de segurança)
 - Uso de Biometria e Tecnologias de Monitoramento (reconhecimento facial, GPS, CCTV)
 - Compartilhamento de Dados com Terceiros (parceiros, poder público, gerenciadoras de risco)
 - Direitos dos Titulares (pedidos de acesso, exclusão, correção, etc.)
 - Questões Contratuais e Relações B2B
 - Outros
 - Problema Jurídico: Resumo em uma ou duas frases da controvérsia sobre proteção de dados.
 - Palavras-chave: Identificação de 3 a 5 termos jurídicos relevantes.

- Artigos mencionados da lei LGPD: Listagem de todos os artigos da LGPD citados.
- Outras normas mencionadas: Listagem de outras leis, decretos, resoluções ou normas pertinentes.
- Identificação de Envolvimentos Específicos
 - Partes do Processo: Identificação do autor e réu da ação.
 - Tipo de Transporte Envolvido: Classificação em: Rodoviário, Aquaviário, Ferroviário, Aéreo, Infraestrutura e Logística, Outro.

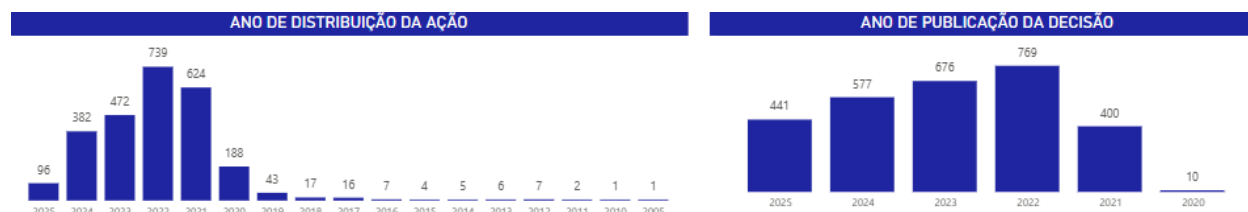
Paralelamente à análise de conteúdo, foram extraídos metadados objetivos da capa dos autos de cada processo, incluindo:

- Tipo de Decisão: Sentença, Acórdão ou Despacho.
- Grau de Jurisdição: Primeiro, Segundo ou Superior Grau.
- Ano de Distribuição da Ação: Ano em que a ação foi distribuída.
- Ano de Publicação da Decisão: Ano em que a decisão foi publicada.
- Comarca: Local de origem da ação.
- Natureza da Ação: Classificação da natureza jurídica da ação.
- Assunto Processual: Classificação do assunto principal do processo.
- Tribunal: Tribunal responsável pela decisão (conforme os gráficos, ex: TJSP, TRT-2).
- Classificação da Área do Direito: Criminal, Eleitoral, Cível, Trabalhista, Tributária ou Outros.
- Modalidade da Demanda: Individual ou Coletiva.

Todos os dados extraídos, tanto pela análise do LLM quanto dos metadados, foram consolidados em uma base de dados única e estruturada. Esta base final serviu como fonte para a elaboração do painel em Power BI, permitindo a exploração dos dados por meio de filtros, cruzamentos e visualizações dinâmicas. O painel estruturado facilita a análise e a extração de resultados qualificados.

3. Panorama geral dos processos analisados

3.1. Recorte temporal



i. Ano de distribuição da ação

A evolução temporal da distribuição das ações revela que os litígios envolvendo a aplicação da LGPD ao setor de transporte concentram-se de forma expressiva nos últimos cinco anos. O pico ocorreu em 2022 (739 ações), seguido de volumes ainda elevados em 2021 (624) e 2023 (472). Embora os dados de 2024 (382 ações) e 2025 (96 ações, até o momento²) ainda não representem a totalidade do ano, já indicam uma continuidade do fenômeno.

Esse movimento demonstra que a entrada em vigor da LGPD inaugurou uma nova frente de judicialização no setor de transporte. Empresas passaram a ser questionadas judicialmente tanto por práticas relacionadas ao uso de dados de consumidores (como informações de usuários de transporte rodoviário, aéreo e logístico) quanto pelo tratamento de dados de empregados (rastreamento, controle de jornada, dados sensíveis de saúde, entre outros). A curva ascendente entre 2020 e 2022 sugere um período de adaptação regulatória, em que os conflitos foram mais intensos, possivelmente refletindo a resistência de parte do setor em adequar seus processos internos às novas exigências legais.

² O recorte temporal é agosto de 2025.

ii. Ano de publicação da decisão

No tocante à publicação das decisões, observa-se tendência semelhante. O maior volume foi registrado em 2022 (769 decisões), seguido de 2023 (676) e 2024 (577). Em 2025, já constam 441 decisões, número expressivo considerando-se que o ano ainda está em andamento. Antes de 2021, os registros são pontuais e praticamente irrelevantes no conjunto.

Essa distribuição temporal confirma que a consolidação da LGPD no setor de transporte ocorreu de forma muito rápida: em menos de dois anos da entrada em vigor, os tribunais já vinham produzindo centenas de sentenças e acórdãos. Além disso, os dados indicam que o Judiciário tem respondido com regularidade e continuidade às demandas, o que sugere que a questão não se limitou a uma “onda inicial” de litígios, mas se firmou como pauta permanente de debate judicial.

3.2. Área do direito



A distribuição das decisões por área do direito permite compreender em quais ramos jurídicos se concentram os debates judiciais que envolvem a proteção de dados pessoais e a aplicação da Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD) ao setor de transporte. O levantamento evidencia que as áreas cível (1.376 decisões) e trabalhista (1.164 decisões) concentram, de forma expressiva, a quase totalidade dos casos, enquanto áreas como a tributária (54 decisões), a criminal (23 decisões) e outras (16 decisões) aparecem de forma residual.

No campo cível, as discussões sobre proteção de dados no setor de transporte tendem a envolver questões contratuais e indenizatórias. São frequentes, por exemplo, os litígios

que tratam de vazamento de informações de clientes ou usuários de serviços, compartilhamento indevido de dados entre empresas de transporte e logística, e utilização de informações pessoais para fins não autorizados, em afronta ao princípio da finalidade previsto na LGPD. Esse volume expressivo de decisões sugere que o contencioso cível tem se tornado espaço privilegiado para o exame das responsabilidades das empresas de transporte na gestão de dados de passageiros, clientes e parceiros comerciais, em especial no contexto da crescente digitalização de serviços e no uso de plataformas tecnológicas de gestão de rotas, entregas e logística.

Já na esfera trabalhista, a presença igualmente significativa de decisões indica que os conflitos envolvendo proteção de dados não se limitam à relação empresa-cliente, mas também alcançam a própria relação empresa-empregado. Casos de vazamento de informações pessoais de trabalhadores, divulgação indevida de dados de saúde ou de registros de desempenho, e uso de dados de monitoramento de jornada (como geolocalização de motoristas e sistemas de rastreamento de veículos) figuram como matérias recorrentes submetidas à apreciação judicial. A lógica protetiva do direito do trabalho, voltada à tutela da parte hipossuficiente, contribui para que o Judiciário seja rigoroso na análise do tratamento de dados pessoais dos trabalhadores do setor de transporte, especialmente quando expostos em situações de litígio.

A diferença entre os dois ramos é clara. Enquanto o direito cível se ocupa predominantemente da proteção de dados nas relações contratuais e comerciais, envolvendo consumidores e empresas de transporte, o direito trabalhista foca no tratamento de dados pessoais no âmbito da relação de emprego, em especial daqueles ligados à vida funcional dos trabalhadores. Ambos os contextos, entretanto, convergem para uma constatação relevante: a aplicação da LGPD ao setor de transporte tem se consolidado como objeto recorrente de judicialização, com milhares de decisões que refletem a centralidade do tema no cotidiano das relações privadas.

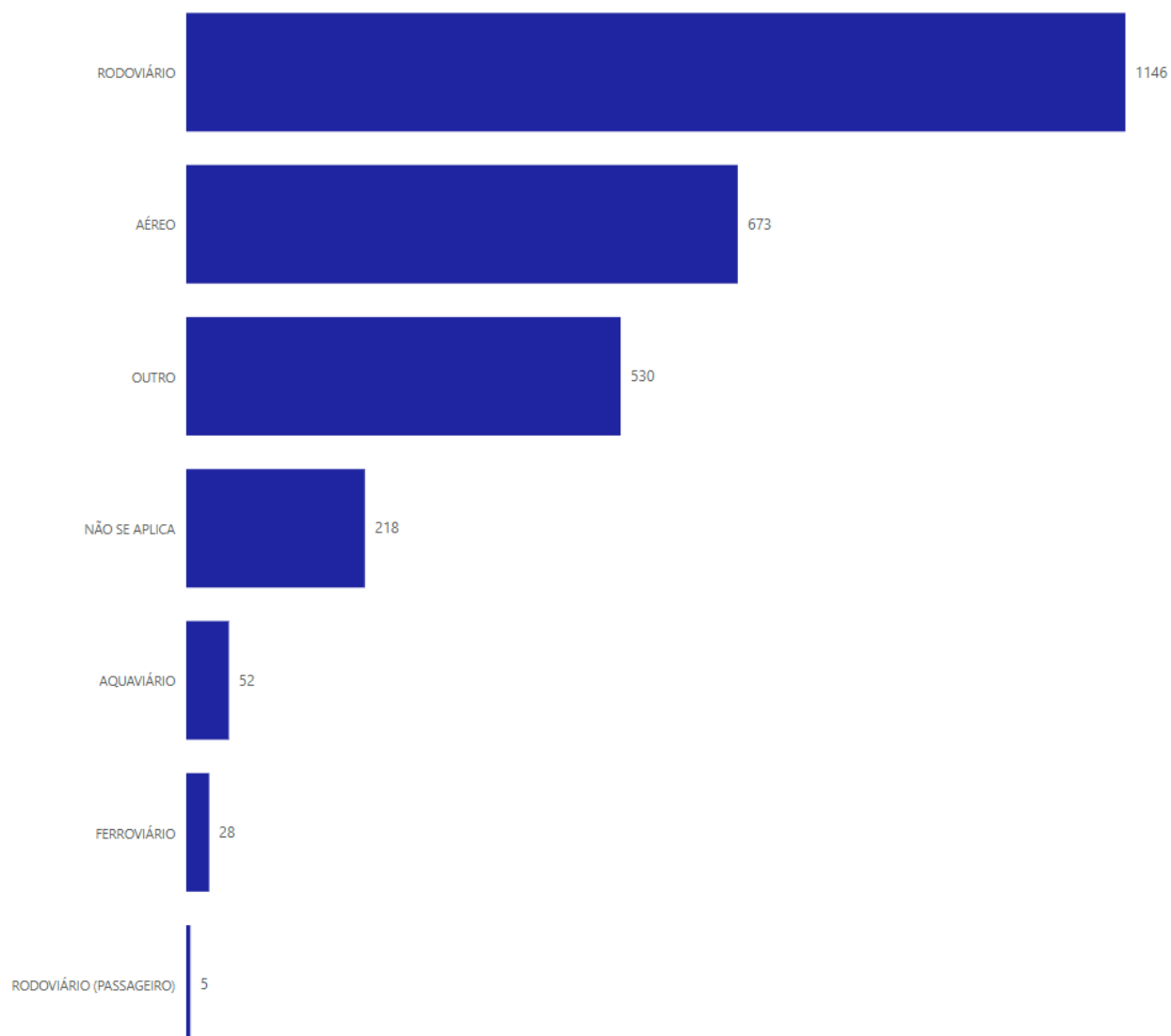
Por fim, a participação residual das áreas tributária, criminal e outras reforça que a proteção de dados pessoais, no recorte analisado, ainda não ocupa papel relevante nesses segmentos. Isso não significa ausência de potencial de litígios, mas evidencia

que, até o momento, a atenção do Judiciário está concentrada em resolver disputas de caráter contratual, indenizatório e trabalhista.

3.3. *Modais do setor de transporte*

< Back to report

MODAL



A análise das decisões judiciais sobre a aplicação da LGPD no setor de transporte, segundo os modais da CNT, revela uma clara predominância do modal rodoviário (1.146

casos). Em seguida, aparecem o modal aéreo (673 casos), enquanto os modais aquaviário (52 casos) e ferroviário (28 casos) têm presença bem mais discreta.

O predomínio do transporte rodoviário é consistente com a realidade da matriz logística e de mobilidade brasileira, em que esse modal concentra a maior parte tanto do transporte de cargas quanto de passageiros.

O modal aéreo, que aparece em segundo lugar, reflete a centralidade dos dados pessoais na aviação civil. O transporte aéreo depende fortemente do tratamento de dados de passageiros, incluindo informações como documentos de identidade, histórico de viagens, contatos e até dados biométricos em sistemas de embarque.

Por fim, a baixa incidência nos modais aquaviário (52) e ferroviário (28) pode ser explicada pela menor capilaridade desses segmentos no transporte nacional, mas não os isenta de relevância. Os dados revelam que a aplicação da LGPD no setor de transporte acompanha a lógica da infraestrutura nacional: mais intensa nos modais de maior volume e contato direto com consumidores (rodoviário e aéreo), mas já presente em diferentes segmentos, o que evidencia a transversalidade da proteção de dados como tema regulatório e jurídico em todo o ecossistema de transportes.

3.4. Órgãos Julgadores

i. Grau do tribunal de Justiça

A distribuição das decisões segundo o grau de jurisdição oferece uma perspectiva sobre a instância em que os litígios relacionados à LGPD no setor de transporte têm sido mais frequentemente enfrentados e solucionados. Os dados demonstram uma clara predominância do primeiro grau (2.045 registros), seguido pelo segundo grau (637 registros) e, em proporção bastante reduzida, pelas cortes superiores (48 registros).

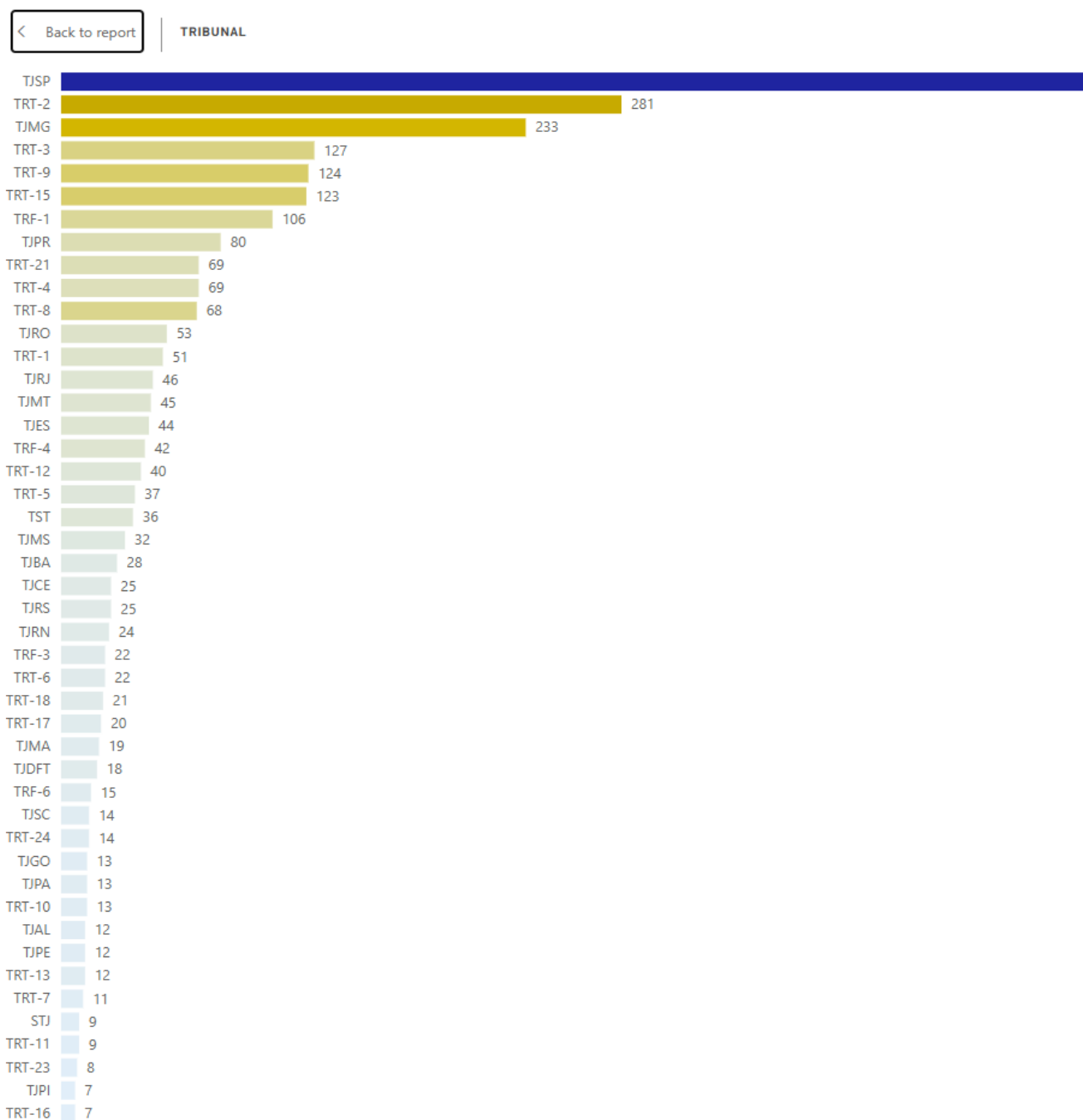
O elevado número de decisões em primeiro grau pode refletir o movimento natural de implementação de uma nova legislação, em que os debates tendem a se concentrar

inicialmente nas instâncias inferiores, exigindo tempo até que sejam efetivamente submetidos ao segundo grau e tribunais superiores.

O segundo grau (637 registros), representado pelos tribunais regionais e estaduais, cumpre função essencial de uniformização e revisão. Embora em número inferior ao das decisões de primeiro grau, sua representatividade evidencia que há espaço para divergências interpretativas acerca da aplicação da LGPD. É nesse nível que se consolidam entendimentos sobre a responsabilidade das empresas de transporte por falhas de segurança da informação, sobre a extensão do dano moral em casos de vazamento de dados e sobre os limites da coleta de informações de trabalhadores mediante sistemas de monitoramento. A existência de centenas de acórdãos demonstra que a proteção de dados pessoais no setor não é apenas uma questão fática, mas também envolve debates jurídicos complexos que exigem interpretação colegiada.

Já as decisões proferidas em grau superior (48 registros) aparecem de forma marginal, mas assumem elevada relevância qualitativa. Ainda que quantitativamente residuais, refletem casos em que a controvérsia alcançou o Tribunal Superior do Trabalho, o Superior Tribunal de Justiça ou até mesmo o Supremo Tribunal Federal. Nessas instâncias, o debate sobre LGPD e transporte tende a ser analisado sob uma perspectiva mais abstrata e principiológica, envolvendo questões como a compatibilidade da proteção de dados com a liberdade econômica, a definição de parâmetros para a indenização por dano moral coletivo e a própria interpretação constitucional da tutela da privacidade no contexto das relações de trabalho e consumo.

ii. Tribunais de justiça mais frequentes



A análise da distribuição das decisões entre os diferentes tribunais evidencia quais cortes vem aplicando a LGPD no setor de transportes de forma mais recorrente, possuindo maior volume decisório. O destaque recai sobre o Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP), com 516 decisões e volume superior ao dos demais, seguido pelo Tribunal

Regional do Trabalho da 2ª Região (TRT-2) e pelo Tribunal de Justiça de Minas Gerais (TJMG). Em conjunto, esses três tribunais concentram a maior parte das decisões, enquanto os demais apresentam participação mais pulverizada, com números gradualmente decrescentes.

O TJSP lidera com ampla margem, o que pode ser explicado por fatores estruturais e contextuais. Além de ser o maior tribunal estadual do país, responsável por uma das economias mais complexas e industrializadas, São Paulo concentra um grande número de empresas de transporte e logística, tanto de cargas quanto de passageiros. Nesse contexto, não surpreende que as demandas envolvendo proteção de dados encontrem no TJSP seu principal espaço de debate e julgamento.

Em segundo lugar, aparece o TRT-2 (São Paulo, capital e região metropolitana), com 281 decisões, refletindo a relevância das discussões trabalhistas relacionadas à proteção de dados pessoais. A presença marcante deste tribunal sugere que o uso de informações de trabalhadores tem sido objeto constante de judicialização. A posição de destaque do TRT-2 também se justifica pela concentração de grandes empresas de transporte urbano, logística e entrega rápida na capital paulista, setores intensivos no uso de dados de trabalhadores.

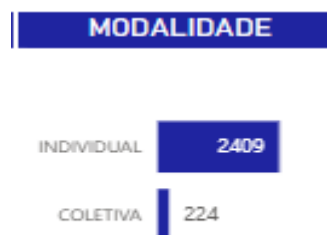
O TJMG, com 233 decisões, reforça a importância das cortes estaduais na resolução de litígios cíveis envolvendo a LGPD. Minas Gerais, por sua dimensão territorial e forte presença do transporte rodoviário de cargas, apresenta demandas típicas ligadas a contratos, responsabilidade civil e relações de consumo. O mesmo raciocínio pode ser aplicado aos demais tribunais estaduais que aparecem em posições intermediárias, como o TJPR (80 decisões) e o TJRJ (45 decisões), que refletem a diversidade de contextos regionais em que a aplicação da LGPD ao setor de transporte se faz presente.

Entre os tribunais do trabalho, além do TRT-2, destacam-se o TRT-3 (127 decisões, Minas Gerais), o TRT-9 (124, Paraná) e o TRT-15 (123, interior de São Paulo), todos com volume expressivo de casos. Esse protagonismo confirma que a dimensão trabalhista da proteção de dados ocupa lugar de destaque no setor, sobretudo no que se refere ao controle de motoristas, funcionários de logística e operadores de transporte

coletivo. A multiplicidade de TRTs presentes no espaço amostral, ainda que com números menores (como o TRT-4, TRT-12 e TRT-5), evidencia que a judicialização da LGPD no mundo do trabalho não é um fenômeno restrito a grandes centros, mas se espalha por diferentes regiões do país.

Outro aspecto relevante é a presença de cortes superiores, ainda que em números modestos: o STJ (9 decisões) e o TST (36 decisões) já figuram como instâncias de revisão, sinalizando a formação de entendimentos mais consolidados sobre a matéria. Isso demonstra que a LGPD aplicada ao transporte, além de gerar forte litigiosidade em primeira e segunda instâncias, já começa a alcançar debates de repercussão mais ampla, que podem fixar precedentes nacionais.

iii. Modalidade da ação: coletiva ou individual



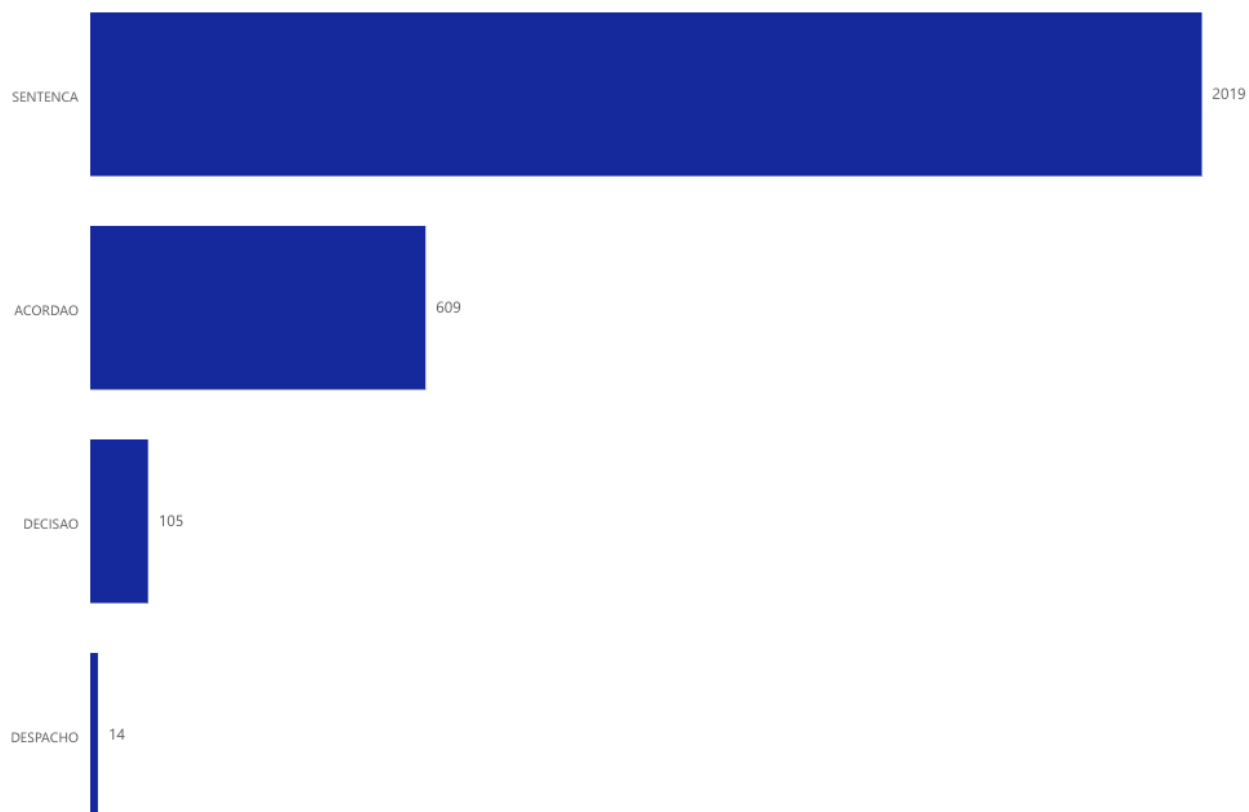
A análise da modalidade das ações judiciais envolvendo a aplicação da LGPD no setor de transporte revela uma predominância das demandas individuais (2.409 casos) em comparação às ações de caráter coletivo (224 casos). Essa diferença quantitativa expressiva evidencia que os conflitos sobre proteção de dados no transporte emergem, em sua maioria, de situações concretas vivenciadas por indivíduos, sejam consumidores, passageiros ou trabalhadores.

Do ponto de vista analítico, esse resultado reflete um padrão típico da fase inicial de consolidação de uma nova legislação: a judicialização fragmentada, marcada por reclamações individuais em que a LGPD é invocada como fundamento para reparação de danos. Já as ações coletivas (224 casos), embora numericamente minoritárias,

apresentam especial relevância. Em geral, são ajuizadas por sindicatos, associações de consumidores ou pelo Ministério Público, visando a proteção de grupos inteiros contra práticas sistemáticas de tratamento inadequado de dados.

Essa dicotomia revela um ponto importante: enquanto as ações individuais contribuem para a interiorização prática da LGPD, permitindo que os tribunais se debrucem sobre violações específicas, as ações coletivas cumprem o papel de uniformização da tutela jurídica, estabelecendo precedentes e impondo medidas corretivas estruturais às empresas do setor. A coexistência dessas duas modalidades é, portanto, essencial para o amadurecimento do regime jurídico da proteção de dados no transporte.

iv. Tipo de decisão



A análise da variável “tipo de decisão” permite compreender a forma como o Poder Judiciário tem enfrentado as controvérsias relacionadas à aplicação da LGPD no setor

de transporte. Os dados revelam a predominância das sentenças (2.019 registros), seguidas pelos acórdãos (609 registros), e, em proporções muito menores, pelas decisões (105 registros) e despachos (14 registros).

A prevalência das sentenças indica que a maior parte dos litígios envolvendo a proteção de dados pessoais nesse setor vem sendo endereçada primeira instância, após a análise do mérito da demanda pelo juiz singular. Esse dado é significativo, pois sugere que os conflitos sobre vazamento, tratamento indevido ou uso excessivo de dados, sejam de clientes, trabalhadores ou parceiros comerciais das empresas de transporte ainda não foram avaliados pelas instâncias superiores, existindo a possibilidade de revisão de algumas posições ao longo do tempo.

Os acórdãos (609 registros), embora em menor número, representam parcela importante, pois refletem a atuação dos tribunais regionais, estaduais e superiores na uniformização do entendimento sobre o tema. Quando se trata de LGPD e transporte, esses julgados em segundo grau tendem a revisar ou consolidar teses. A existência desse volume considerável de acórdãos demonstra que, ainda que muitas controvérsias sejam resolvidas no primeiro grau, há espaço relevante para divergências interpretativas que demandam a intervenção colegiada.

As decisões (105) e os despachos (14) aparecem de forma residual, mas não menos relevantes. Nessa categoria estão as medidas processuais que, embora não solucionem o mérito, podem ter impacto significativo na proteção de dados, como ordens de sigilo processual, deferimento ou indeferimento de provas que envolvem dados sensíveis de trabalhadores e consumidores, ou medidas cautelares para evitar a divulgação de informações pessoais em litígios envolvendo empresas de transporte. Esses atos judiciais, ainda que quantitativamente minoritários, possuem relevância prática, pois demonstram como a LGPD influencia a própria dinâmica processual, inclusive antes da sentença final.

Assim, a análise do tipo de decisão evidencia que o debate judicial sobre a LGPD no setor de transporte não se restringe a questões marginais, mas resulta em julgamentos de mérito em grande escala, reforçando o protagonismo das sentenças. Ao mesmo

tempo, a expressiva quantidade de acórdãos aponta para a construção gradativa de uma jurisprudência consolidada, capaz de orientar a atuação futura das empresas e dos operadores do direito.

v. Assunto e natureza do procedimento

Além das variáveis já analisadas, o levantamento permite explorar dois campos adicionais extraídos dos metadados processuais: a natureza do procedimento e o assunto da decisão. Para fins desta análise, os dados foram organizados a partir de três critérios: (i) a área do direito a que pertence o rito (cível ou trabalhista); (ii) a natureza do procedimento, que indica o tipo de ação ou instrumento processual; e (iii) o assunto, que reflete a matéria jurídica central da controvérsia.

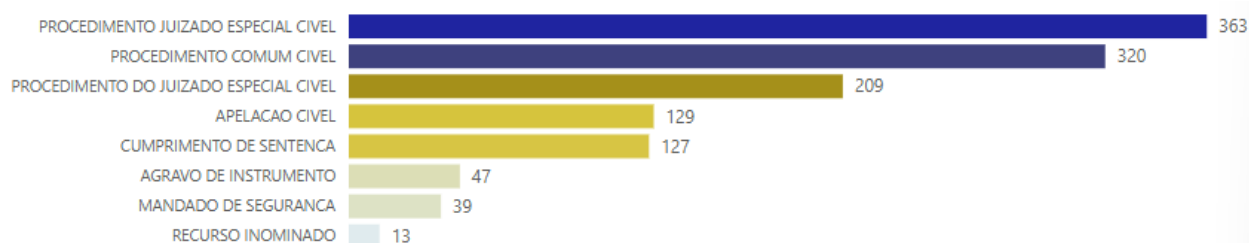
Cabe registrar uma nota metodológica relevante para a leitura dos dados desta seção. O campo "natureza" agrega, sob uma mesma variável, categorias que pertencem a níveis processuais distintos, como procedimentos originários (como ações pelo rito ordinário ou sumaríssimo), instrumentos recursais (como apelações, agravos e recursos ordinários) e fases de cumprimento ou execução. Uma vez que a base de dados tem como unidade de análise a decisão judicial, e não o processo originário, é possível que um mesmo litígio figure em mais de uma categoria.

Os números apresentados, portanto, não devem ser interpretados como processos independentes, mas como registros decisórios, podendo haver sobreposição entre procedimentos originários e fases recursais.

Apesar dessa limitação, a distribuição por natureza processual oferece informações analíticas relevantes. A concentração de registros em determinados ritos indica o grau de complexidade fática e jurídica das controvérsias. O volume de recursos sinaliza a taxa de recorribilidade, que pode refletir tanto a ausência de jurisprudência consolidada quanto a relevância econômica das condenações. Já os registros de cumprimento revelam que parte das decisões já transitou para a fase de execução, o que constitui um indicador de efetividade da tutela jurisdicional. Assim, embora os dados não permitam

quantificar com precisão o número absoluto de litígios distintos, a análise por natureza processual permite mapear o perfil da litigiosidade, oferecendo subsídios para a compreensão do cenário jurisprudencial da LGPD no setor de transportes.

No âmbito cível, a análise da natureza dos procedimentos revela que os litígios envolvendo LGPD e setor de transporte têm se concentrado em formatos processuais mais céleres e acessíveis. O maior número de registros corresponde ao Procedimento do Juizado Especial Cível (363 casos), seguido de perto pelo Procedimento Comum Cível (320 casos) e novamente pelo Procedimento do Juizado Especial Cível em fase posterior (209 casos). Em sequência, aparecem a apelação cível (129), os pedidos de cumprimento de sentença (127) além de medidas específicas como agravo de instrumento (47), mandado de segurança (39) e recurso inominado (13).



ASSUNTO



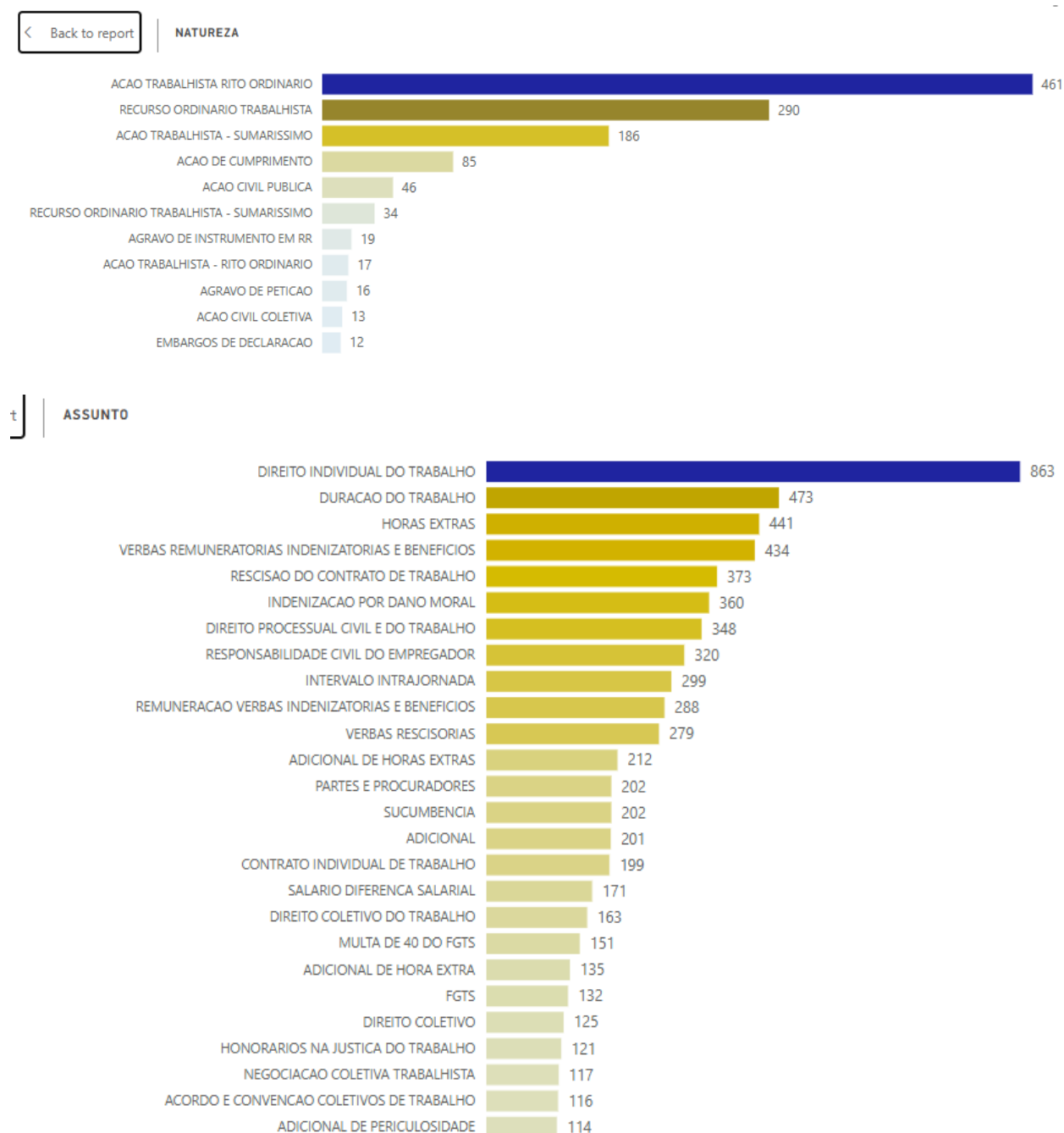
Essa distribuição sugere que os litígios sobre proteção de dados no transporte, embora relevantes, muitas vezes se apresentam em contextos de menor complexidade ou de interesse imediato para consumidores e trabalhadores, o que justifica o uso dos Juizados Especiais, conhecidos por sua simplicidade, rapidez e ausência de custas em determinadas hipóteses. O volume expressivo de procedimentos comuns cíveis demonstra, contudo, que há também disputas de maior complexidade, que envolvem valores mais altos ou questões jurídicas mais densas, como responsabilidade de grandes empresas de transporte por falhas sistêmicas na proteção de dados. Já a presença de recursos e medidas como apelações e agravos indica que muitas dessas controvérsias ultrapassam a instância inicial, alcançando os tribunais e contribuindo para a construção de jurisprudência mais robusta sobre o tema.

No campo cível dos assuntos tratados, verifica-se que a aplicação da LGPD no setor de transporte aparece de forma entrelaçada com temas clássicos do direito civil e do direito do consumidor. O maior volume está nas ações de indenização por dano moral (461 casos), seguido por indenização por dano material (293) e demandas relativas ao direito do consumidor (245). Em sequência, destacam-se responsabilidade do fornecedor (212 casos), responsabilidade civil (133) e obrigações (93), temas fortemente conectados ao setor.

Um dos dados mais relevantes, contudo, é a presença expressiva de casos diretamente classificados sob a rubrica de “proteção de dados pessoais LGPD” (84 decisões). Ainda que não liderem o ranking absoluto, essas ações demonstram que a LGPD vem sendo invocada de forma autônoma e explícita como fundamento das demandas cíveis. Esse movimento reforça a consolidação da lei como um eixo independente de litigância, e não apenas como argumento acessório em disputas de consumo ou responsabilidade civil.

Na esfera trabalhista, a análise da natureza dos processos revela uma predominância clara das ações pelo rito ordinário (461 casos), seguidas dos recursos ordinários trabalhistas (290 casos) e das ações pelo rito sumaríssimo (186 casos). Esses três tipos concentram o núcleo central da litigiosidade, indicando que a proteção de dados

peçoais no ambiente de trabalho do setor de transporte se insere tanto em demandas complexas quanto em litígios de menor porte econômico.



Além dessas, aparecem em menor volume ações de cumprimento (85) e ações civis públicas (46), que, embora numericamente menos expressivas, são altamente

relevantes por sua capacidade de produzir efeitos coletivos. Tais ações frequentemente envolvem sindicatos ou o Ministério Público do Trabalho, o que sugere que a proteção de dados pessoais de motoristas, entregadores e outros trabalhadores do setor tem sido objeto também de tutelas coletivas.

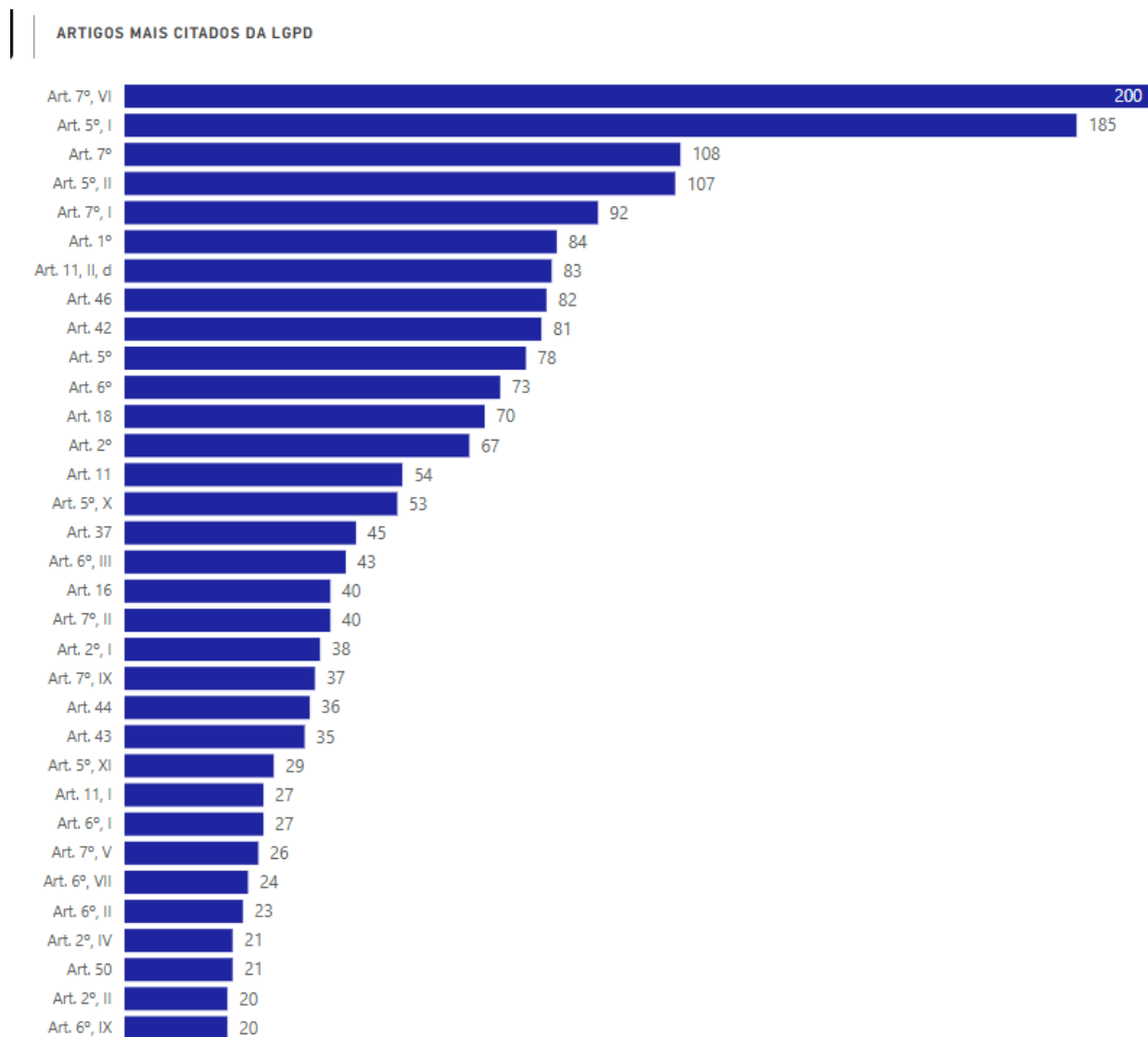
No que se refere ao assunto das decisões trabalhistas, os números demonstram que as controvérsias envolvendo LGPD e setor de transporte estão fortemente vinculadas a questões centrais da relação de emprego. O tema mais recorrente é o direito individual do trabalho (863 casos), seguido de duração do trabalho (473), horas extras (441) e verbas remuneratórias e indenizatórias (434). Essa concentração revela que a discussão sobre proteção de dados frequentemente aparece como elemento acessório em litígios de natureza clássica, sobretudo no que diz respeito a controle de jornada, registro de ponto eletrônico, aplicativos de monitoramento e sistemas de rastreamento de motoristas.

A relevância da LGPD se manifesta, portanto, em situações em que dados pessoais dos empregados são coletados, armazenados e eventualmente utilizados pelo empregador para comprovar ou contestar horas trabalhadas, deslocamentos realizados e desempenho laboral. Isso explica a presença de temas como intervalo intrajornada (299 casos) e responsabilidade civil do empregador (320 casos), nos quais o uso inadequado de dados digitais ou a falta de transparência no tratamento dessas informações podem gerar alegações de assédio, controle excessivo ou danos morais.

Aliás, o tema de indenização por dano moral (360 casos) aparece de forma destacada, sinalizando que a violação da LGPD é frequentemente judicializada sob a ótica da proteção da dignidade do trabalhador. Também chamam a atenção a presença de verbas rescisórias (279 casos) e de questões ligadas à rescisão do contrato de trabalho (373 casos), indicando que discussões sobre dados muitas vezes emergem no momento da ruptura contratual, seja pela divulgação de informações em processos internos, seja pelo acesso a dados do empregado em disputas sobre justa causa.

Por fim, o rol de assuntos inclui ainda temas como negociação coletiva (117 casos) e acordo e convenção coletiva (116), o que demonstra que a LGPD já começa a ser discutida também em espaços de regulação coletiva.

3.5. Dispositivos mais citados da LGPD



A análise da aplicação da LGPD no setor de transporte mostra que alguns dispositivos legais se destacam como referência recorrente dos tribunais. O artigo 7º, inciso VI, que autoriza o tratamento de dados pessoais para o exercício regular de direitos em processo judicial, administrativo ou arbitral, é o mais citado, com 200 ocorrências, seguido pelo

artigo 5º, inciso I, que define o conceito de dado pessoal, (185 citações) e pelo artigo 7º, caput, que dispõe sobre a necessidade de haver uma hipótese legal que fundamente o tratamento de dados (108 citações).

Outros dispositivos relevantes incluem o artigo 5º, II (107 citações), o artigo 7º, I (92 citações), além do artigo 1º (84 citações) e do artigo 11, II, d (83 citações). No conjunto, esses dispositivos refletem o eixo central dos litígios envolvendo a LGPD no transporte: a base legal para o tratamento de dados pessoais, a definição de dados pessoais e sensíveis, e os princípios gerais de proteção de dados.

A centralidade do artigo 7º, especialmente nos incisos VI e I, é sintomática. Esse dispositivo disciplina as hipóteses de tratamento de dados pessoais, incluindo o consentimento do titular e as situações em que o tratamento se dá para o exercício regular de direitos em processos judiciais, administrativos ou arbitrais. No setor de transporte, essa discussão emerge tanto no transporte de cargas, quanto no transporte de passageiros.

Já o artigo 5º é citado principalmente nos incisos I e II, que definem “dado pessoal” e “dado pessoal sensível”. A recorrência desses dispositivos indica que os tribunais enfrentam frequentemente discussões sobre a natureza das informações coletadas. A classificação de uma informação como sensível ou não impacta diretamente a exigência de salvaguardas adicionais e reforça a responsabilização das empresas em casos de vazamento ou uso indevido.

O artigo 11, por sua vez, também aparece de forma expressiva (83 citações), regulando especificamente o tratamento de dados sensíveis, como informações de saúde ou biometria. No transporte, esse artigo é relevante em situações de monitoramento médico de motoristas profissionais, programas de saúde ocupacional e sistemas de reconhecimento facial em aeroportos e rodoviárias.

Outro destaque é o artigo 46 (82 citações), que impõe ao controlador e ao operador o dever de adotar medidas de segurança técnicas e administrativas aptas a proteger os dados pessoais. Esse dispositivo aparece com frequência em casos de vazamento de informações em companhias aéreas ou de falhas em plataformas digitais de transporte,

refletindo a exigência de responsabilidade proativa das empresas na proteção da privacidade dos usuários.

Por fim, o artigo 42 (81 citações) também ocupa posição relevante, ao tratar da responsabilidade civil em caso de danos decorrentes de tratamento de dados. Isso se traduz em ações judiciais de indenização por dano moral e material.

Em síntese, o mapeamento dos artigos mais citados evidencia que as disputas judiciais envolvendo LGPD no setor de transporte não se restringem a aspectos formais, mas giram em torno de três grandes eixos: (i) a base legal do tratamento de dados; (ii) a classificação e abrangência dos dados pessoais e sensíveis; e (iii) a responsabilidade das empresas por falhas na segurança e pelo uso indevido de informações. Esses pontos revelam que o Judiciário tem atuado como espaço de consolidação da LGPD no setor, reforçando os deveres de transparência, segurança e proporcionalidade no uso de dados em atividades essenciais de mobilidade e logística.

3.6. Partes envolvidas

Os dados das decisões judiciais demonstram que sindicatos e associações desempenham um papel central na judicialização da LGPD no setor de transporte. Em termos quantitativos, os sindicatos aparecem como requerentes em 215 decisões e como requeridos em 11 decisões, enquanto as associações figuram como requerentes em 14 processos e como réus em 17 processos. Isso revela que os sindicatos têm assumido certo protagonismo no litígio, frequentemente como representantes dos trabalhadores, enquanto as associações apresentam uma atuação mais equilibrada, sendo demandantes em alguns casos, mas também alvos de responsabilização.

No detalhamento por entidades, chama a atenção a forte presença do Sindicato C V R T E DET U P F I I E C RPO e Região, que lidera o ranking com significativa quantidade de ações. Em seguida, aparecem o Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Rodoviário das Empresas do Comind Cível Local (32 decisões) e o Ministério Público do Trabalho (24 decisões), confirmando que a pauta de proteção de dados no transporte tem sido

impulsionada por atores coletivos ligados diretamente às relações de trabalho. Outros órgãos relevantes incluem o Ministério Público Federal (8 decisões), o Ministério Público da União (5 decisões) e entidades patronais ou setoriais, ainda que em menor número.

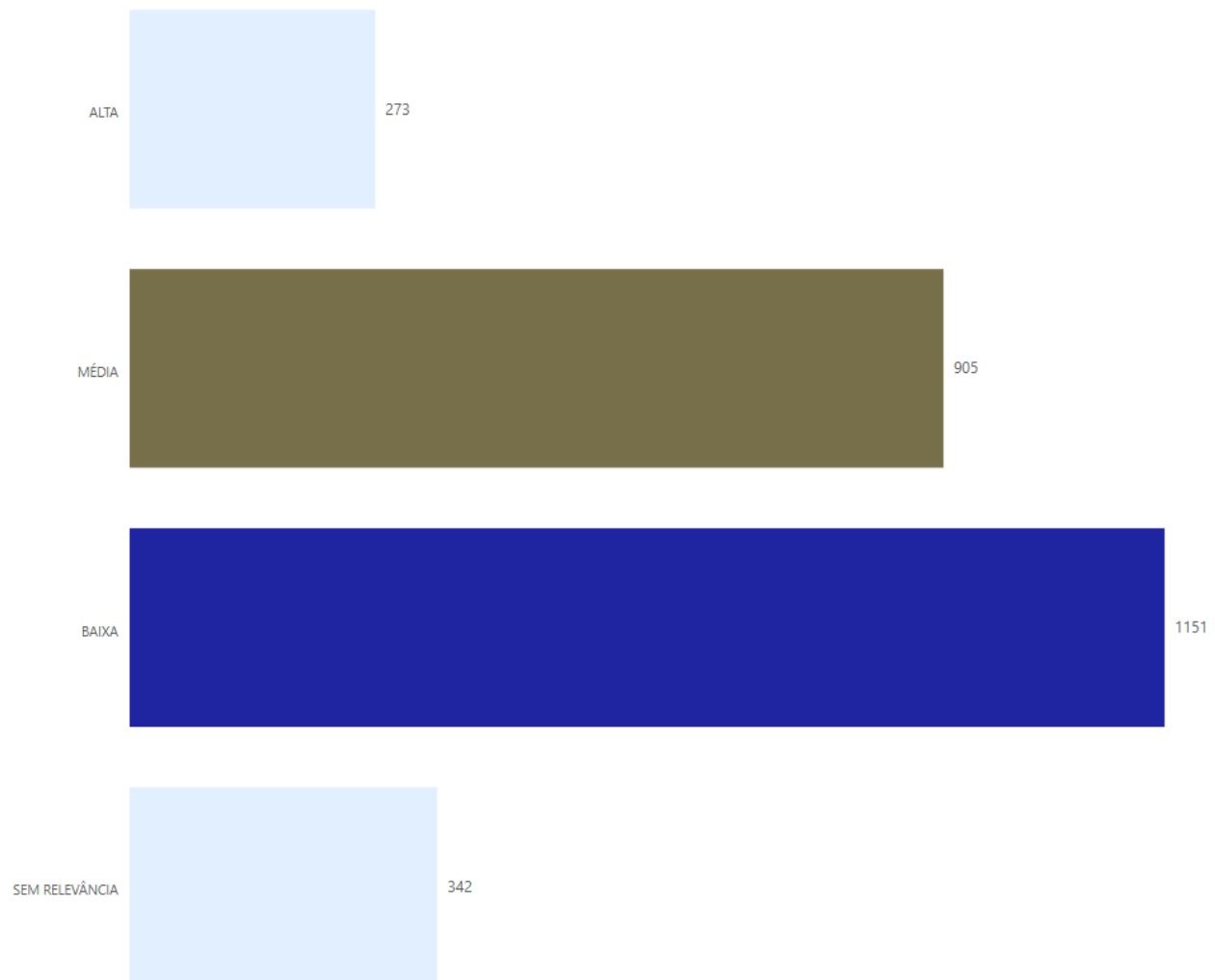
Sob a ótica da LGPD, o envolvimento maciço dos sindicatos como requerentes indica uma tendência de uso da legislação de proteção de dados como ferramenta de defesa coletiva dos trabalhadores do setor de transporte. Ao atuarem como demandantes, os sindicatos buscam garantir que o tratamento de dados ocorra dentro dos limites de finalidade, proporcionalidade e consentimento estabelecidos pela lei.

Por outro lado, o fato de sindicatos e associações também figurarem como réus, ainda que em número reduzido (11 e 17 casos, respectivamente), mostra que essas entidades não estão imunes às exigências da LGPD. Isso reforça a ideia de que a LGPD possui alcance horizontal, aplicando-se tanto às empresas de transporte como às entidades representativas da categoria.

A participação do Ministério Público do Trabalho e do Ministério Público Federal confirma o papel das instituições de fiscalização no fortalecimento da proteção de dados. Nessas ações, os MPs atuam como *custos legis* ou como requerentes das ações.

3.7. Relevância

< Back to report | RELEVÂNCIA



A categorização das decisões judiciais conforme o nível de relevância para a aplicação da LGPD no setor de transporte permite compreender não apenas a presença da lei no contencioso, mas também a intensidade de sua utilização pelos tribunais.

De acordo com os critérios de classificação, (i) decisões de alta relevância são aquelas em que a LGPD constitui o núcleo do litígio, com fundamentação detalhada acerca de seus dispositivos; (ii) as de média relevância tratam do tema de maneira incidental, mas

ainda com peso significativo para a solução da controvérsia; (iii) as de baixa relevância apenas mencionam a LGPD de forma marginal, sem impacto direto no resultado; por fim, (iv) as sem relevância não tratam de proteção de dados no setor de transporte ou estão vinculadas a litígios envolvendo plataformas de compartilhamento no setor de transporte.

Os dados quantitativos mostram uma distribuição heterogênea entre esses níveis. O maior volume de decisões encontra-se na categoria de baixa relevância (1.151 decisões), o que demonstra que, em muitos casos, a LGPD aparece apenas como argumento acessório ou citação jurisprudencial, sem alterar substancialmente o resultado do julgamento. Esse dado sinaliza que a lei vem se consolidando no vocabulário jurídico, mas ainda não é explorada de forma aprofundada em parte significativa dos litígios. Na sequência, destacam-se as decisões de média relevância (905 decisões), nas quais a LGPD não constitui o ponto central da controvérsia, mas desempenha papel importante na fundamentação. Nesses casos, o tema frequentemente surge em ações trabalhistas ou cíveis em que há menção ao uso de dados pessoais, reforçando a transversalidade da proteção de dados nas disputas jurídicas do setor.

As decisões de alta relevância (273 decisões), embora menos numerosas, assumem destaque qualitativo, já que representam os precedentes em que o Judiciário se debruça diretamente sobre a LGPD como elemento central. Nessas situações, discutem-se temas como a licitude do tratamento de dados biométricos para controle de jornada, a responsabilidade por vazamentos de dados de passageiros ou a validade do consentimento obtido em contratos de transporte. Esses julgados são fundamentais para a consolidação de parâmetros interpretativos, especialmente em setores altamente dependentes de tecnologias de monitoramento e gestão digital.

Por fim, há 342 decisões classificadas como sem relevância, as quais não citam a LGPD, nem tratam de matéria de proteção de dados no setor de transporte, ou, embora façam referência à LGPD, não possuem impacto efetivo para o setor de transporte no desenvolvimento da jurisprudência sobre o tema.

De forma geral, a análise demonstra que o setor de transporte já acumula jurisprudência significativa em torno da LGPD, mas ainda marcada por uma predominância de decisões de baixa ou média relevância. O dado revela, ao mesmo tempo, o caráter difuso da lei, que aparece em múltiplos litígios de forma incidental, e a necessidade de maior amadurecimento da discussão judicial sobre proteção de dados em transportes, sobretudo diante dos desafios trazidos por tecnologias de rastreamento, biometria e plataformas digitais.

4. Temas de maior destaque nas decisões de alta relevância

Diante do universo de decisões judiciais mapeadas, o grupo classificado como de alta relevância assume papel estratégico para compreender os contornos da aplicação da LGPD no setor de transportes. Nesse conjunto, três pilares se destacam como eixos centrais da análise jurisprudencial: (i) as demandas de natureza consumerista, que refletem o crescente número de controvérsias envolvendo o tratamento de dados pessoais de passageiros e clientes; (ii) as ações trabalhistas, nas quais a utilização de dados de motoristas, cobradores, operadores logísticos e demais profissionais do setor é questionada, revelando tensões entre gestão empresarial e direitos fundamentais à privacidade; e (iii) as decisões oriundas dos tribunais superiores, que, ao uniformizarem entendimentos, exercem função orientadora para todo o sistema jurídico, consolidando parâmetros interpretativos sobre os limites e obrigações do tratamento de dados no setor de transporte.

A análise desses três pilares permitirá identificar não apenas as matérias mais recorrentes, mas também aquelas de maior impacto estrutural para empresas, trabalhadores e usuários, oferecendo subsídios para o fortalecimento da segurança jurídica e da governança em proteção de dados no setor.

4.1. *Consumidor*

i. Danos decorrentes de incidentes de segurança

Dentre as decisões analisadas de relevância alta, um dos temas recorrentes é sobre a possibilidade de indenização de consumidores vítimas de vazamento de dados que teriam sido causados por empresas de transporte.

De forma específica, o setor aéreo, pela sua natureza, concentra grande volume de dados pessoais de passageiros, como nomes completos, documentos de identidade, CPF, dados de passaporte, informações de pagamento e até preferências de viagem. O

tratamento inadequado ou o vazamento desses dados representa risco significativo tanto à privacidade dos consumidores quanto à responsabilidade civil das companhias aéreas.

A LGPD estabelece, em seu artigo 42, que o controlador ou operador de dados que, em razão de sua atividade, causar dano patrimonial, moral, individual ou coletivo, em decorrência de violação à legislação de proteção de dados, é obrigado a repará-lo. No contexto das empresas aéreas, isso implica que vazamentos de informações de passageiros, seja por falhas de segurança, ataques cibernéticos ou gestão inadequada, podem gerar a obrigação de indenizar consumidores afetados.

O ponto central da controvérsia jurídica está em definir quando o simples vazamento de dados gera, por si só, o direito à indenização. Em alguns entendimentos, a mera exposição indevida de dados sensíveis já configura dano moral *in re ipsa*, ou seja, presumido, dispensando prova do prejuízo concreto. Por outro lado, decisões judiciais têm apontado que a necessidade de comprovação do dano efetivo pode afastar a indenização em casos onde não há demonstração de consequências negativas diretas ao consumidor.

**Danos morais em decorrência de vazamento de dados
Processo 5003382-33.2021.8.21.2001**

A autora ajuizou ação de indenização por danos morais contra empresa de transporte aéreo alegando ter recebido notificações de compra de passagem aérea em seu nome que não havia solicitado. Sustentou que seus dados pessoais foram utilizados por terceiros de forma indevida, configurando falha na prestação do serviço, vazamento de dados e violação da LGPD. Requereu indenização por danos morais no valor de R\$ 22.000,00, além da concessão da assistência judiciária gratuita.

A companhia aérea contestou, afirmando inexistência de vazamento de dados e imputando à autora negligência no cuidado com suas próprias credenciais de acesso. Argumentou que o e-mail cadastrado (Hotmail) era de uso da própria autora e que a senha poderia ter sido comprometida em outras plataformas, sem relação com falha da empresa.

O juízo de primeiro grau julgou a ação improcedente, reconhecendo a inexistência de prova de falha da ré e de dano moral indenizável, decisão contra a qual a autora interpôs apelação. No julgamento do recurso, o Tribunal manteve a sentença de improcedência por entender que não foi comprovado o alegado vazamento de dados pela empresa aérea. Os dados utilizados (e-mail e telefone) eram fornecidos pela própria autora em diversas plataformas, não havendo como vincular a falha de segurança à companhia aérea. A passagem adquirida em nome de terceiro foi devidamente paga, de modo que não houve dano material. A autora não comprovou abalo concreto à sua honra, dignidade ou imagem, sendo insuficiente a mera alegação de

desconforto ou receio. A situação narrada constitui, no máximo, aborrecimento cotidiano, insuficiente para ensejar indenização por dano moral.

Assim, a Corte concluiu que a responsabilidade civil objetiva prevista no CDC e na LGPD exige demonstração de dano efetivo, o que não ocorreu no caso concreto. A indenização por dano moral não pode decorrer de mera presunção (“in re ipsa”), sendo necessário comprovar as consequências negativas para o titular de dados. Logo, o tribunal julgou pelo desprovimento da apelação.

Link: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/tj-rs/1996372320/inteiro-teor-1996372323>

No setor de transporte como um todo, em que a confiança do passageiro é elemento essencial, o vazamento de dados pode impactar não apenas a relação de consumo, mas também a própria segurança da operação, considerando que informações sobre rotas, horários e preferências de clientes podem ser exploradas de forma criminosa. Dessa forma, ainda que a jurisprudência oscile entre a presunção do dano moral e a exigência de comprovação de prejuízo, a tendência é considerar que a gravidade da exposição pode justificar a responsabilização e o dever de reparação.

Ainda em relação ao vazamento de dados de passageiros, diversos processos judiciais foram protocolados para questionar a existência de danos morais no vazamento de dados do Bilhete Único, sob responsabilidade da SP Trans. Diante do volume de processos que citam esse caso, é relevante ilustrar a lide diante do seguinte processo.

Danos morais por ataque hacker
Processo 1001990-58.2023.8.26.0016

Este acórdão do Tribunal de Justiça de São Paulo versa sobre uma ação em que a autora buscava indenização por danos morais em razão do vazamento de seus dados pessoais após um ataque hacker ao sistema da empresa ré.

O tribunal reconheceu que, de fato, houve a exposição de dados, circunstância comunicada pela própria empresa. Contudo, entendeu que o simples vazamento, por si só, não gera automaticamente direito à reparação moral. O acórdão destacou que, para a configuração do dano moral, seria necessária a comprovação de algum efeito concreto e extraordinário decorrente do vazamento, como o uso indevido das informações para a prática de delitos ou prejuízos efetivos à esfera íntima da autora. No caso, tal demonstração não ocorreu.

O juízo ressaltou ainda que os dados vazados não eram sensíveis, nos termos do art. 5º, II, da LGPD, mas apenas dados pessoais comuns (art. 5º, I), o que reforça a ausência de dano moral presumido (in re ipsa). Dessa forma, concluiu-se pela improcedência do pedido de indenização,

extinguindo-se o processo com resolução de mérito.

O tribunal enfatizou que a responsabilidade civil por danos morais não pode ser estendida automaticamente a todo e qualquer vazamento, sendo imprescindível a comprovação de violação concreta de direitos fundamentais.

Link: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/tj-sp/2843509670/inteiro-teor-2843509671>

ii. Danos decorrentes da divulgação indevida de imagens de passageiros

A utilização de tecnologias de videomonitoramento, reconhecimento facial e outros sistemas de coleta de imagens em serviços de transporte tem se expandido de maneira significativa nos últimos anos. Embora tais práticas sejam justificadas, em regra, pela necessidade de segurança e de melhoria da prestação dos serviços, a sua implementação traz consigo um dilema central: o equilíbrio entre os benefícios operacionais e os riscos à proteção de dados pessoais.

No campo dos benefícios, a coleta de imagens em ambientes de transporte pode gerar impactos positivos relevantes. Ela reforça a segurança operacional, ao contribuir para a prevenção de furtos, assaltos e atos de violência, auxilia a gestão de operações, possibilitando maior controle do fluxo de passageiros e o planejamento logístico das frotas, e também apoia investigações, fornecendo provas para autoridades públicas em casos de ilícitos. Além disso, a existência de câmeras pode fortalecer a confiança dos usuários, que percebem um ambiente de transporte mais protegido.

Entretanto, a divulgação indevida ou o uso inadequado dessas imagens pode gerar consequências significativas. O risco mais evidente é a violação da privacidade e da intimidade, em afronta a direitos fundamentais assegurados pela Constituição Federal e pela LGPD. Além disso, há a possibilidade de uso abusivo ou discriminatório, quando as imagens são utilizadas para fins diversos da segurança ou do transporte, como em campanhas publicitárias sem consentimento dos passageiros. Também não se pode ignorar os incidentes de segurança, como vazamentos de dados biométricos ou imagens sensíveis em larga escala, que podem resultar em danos morais individuais ou coletivos pela exposição indevida da identidade ou da conduta dos usuários.

Câmeras de Segurança e imagem como dado pessoal
Processo 1001263-71.2022.8.26.0651

Este acórdão tem como pano de fundo um caso em que a autora foi filmada por uma câmera de segurança no pátio da rodoviária municipal ao abandonar uma caixa com um cachorro dentro. O vídeo acabou sendo divulgado nas redes sociais, gerando comentários ofensivos contra ela.

A empresa de transporte responsável pela rodoviária foi acionada judicialmente sob a alegação de negligência quanto à guarda e sigilo das imagens. Em sua defesa, a requerida alegou ilegitimidade passiva, afirmando que a câmera não era de sua titularidade e que não foi responsável pela divulgação das imagens.

Contudo, o tribunal entendeu que houve falha da empresa na proteção dos dados, pois, nos termos do art. 42 da LGPD, cabe ao controlador ou operador responder por danos causados pelo tratamento irregular de dados pessoais. Apesar de as imagens não mostrarem claramente o rosto da autora, foi possível identificá-la por outros atributos físicos, tanto que comentários nas redes sociais apontaram expressamente sua identidade.

Nesse cenário, ficou caracterizada a ofensa à honra subjetiva da autora, uma vez que os comentários foram injuriosos e depreciativos, causando-lhe sofrimento e angústia. Diante disso, a corte reconheceu a violação da LGPD e condenou a empresa ao pagamento de indenização por danos morais no valor de R\$ 4.000,00, além de impor a obrigação de não permitir novas divulgações das imagens.

Link: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/tj-sp/1944077632/inteiro-teor-1944077636>

O desafio central, portanto, reside em equilibrar segurança e privacidade. Se, por um lado, a vigilância por meio de câmeras pode reduzir riscos e proteger o patrimônio da empresa, por outro, o monitoramento constante e a possibilidade de divulgação não controlada de imagens expõem os passageiros a riscos jurídicos e sociais, colocando em xeque a confiança no serviço.

4.2. Trabalhista

i. Empresa gerenciadora de risco no processo de contratação de motorista para frete

Nos últimos anos, tem se multiplicado nos tribunais ações judiciais movidas por motoristas profissionais de transporte de cargas que se viram com dificuldades ou

impossibilitados de exercer sua atividade em razão de restrições lançadas em sistemas de empresas de gerenciamento de risco contratadas por transportadoras e embarcadores.

Algumas empresas mantêm bancos de dados que reúnem informações sobre motoristas, muitas vezes incluindo registros de inadimplência, ocorrências criminais antigas ou dados sensíveis coletados sem clareza para o motorista. A questão central é que tais informações têm sido utilizadas como critério automático para impedir a contratação de motoristas, levando à exclusão de profissionais experientes do mercado, sem que lhes seja dada a oportunidade de defesa, correção de dados ou mesmo de revisão do processo decisório.

Na prática, a presença de uma anotação negativa, muitas vezes relacionada a restrições financeiras, resulta em bloqueio de acesso a cargas, inviabilizando a continuidade do trabalho. Esse fenômeno tem sido debatido como uma forma de discriminação, uma vez que o motorista passa a carregar uma “marca digital” que o acompanha em diferentes oportunidades de emprego, independentemente de sua qualificação ou histórico profissional. Sob a ótica da LGPD, discute-se sobre a ocorrência de um uso ilícito de dados pessoais, já que tem se argumentado que a utilização dessas informações para avaliar a empregabilidade dos motoristas não se coaduna com a finalidade legítima de proteção do crédito e viola princípios como os da finalidade, necessidade, transparência e não discriminação. A jurisprudência trabalhista e cível já tem reconhecido que tais práticas configuram abuso e podem gerar responsabilidade civil por danos morais coletivos e individuais, além de medidas inibitórias contra as empresas.

Do ponto de vista das empresas de transporte e embarcadores, a contratação de serviços de gerenciamento de risco encontra respaldo em um interesse de segurança, vinculado à própria natureza da atividade econômica desempenhada. O transporte de cargas, especialmente de combustíveis, produtos químicos ou mercadorias de alto valor agregado, envolve riscos elevados, tanto de ordem patrimonial quanto de ordem social (roubos, acidentes, impacto ambiental).

Nesse contexto, as empresas podem argumentar que a consulta a cadastros de risco visa assegurar a continuidade da atividade econômica e reduzir a exposição a ilícitos como fraudes, desvio de cargas ou inadimplementos contratuais. Outro fundamento que pode ser frequentemente mobilizado é o princípio da livre iniciativa (art. 170 da Constituição Federal), pelo qual cabe à empresa organizar sua atividade econômica e tomar decisões que protejam seu patrimônio, desde que observados os limites legais. Nesse sentido, o uso de sistemas de análise de risco seria parte do poder diretivo empresarial, permitindo selecionar motoristas segundo parâmetros de confiabilidade.

No entanto, o tema ainda é campo de bastante controvérsia nos tribunais de justiça trabalhistas, ou mesmo nos tribunais estaduais, já que diversas vezes o processo judicial é associado à empresa gerenciadora de risco e não à empresa empregadora do motorista.

Sistema de gerenciamento de risco para motoristas
Processo 0020677-67.2019.5.04.0028

O acórdão fixado pela 7ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região reconhece que a empresa reclamada, atuante no gerenciamento de riscos no setor de transporte rodoviário, mantinha banco de dados com informações cadastrais de motoristas, obtidas de cadastros públicos e diversos outros meios. Esses dados eram repassados a transportadoras, que os utilizavam para avaliar riscos antes da contratação de motoristas e da formalização de seguros de carga.

O juízo entendeu que tal prática é prejudicial e discriminatória, se apoiando também no artigo 6º da LGPD, pois desvirtua a finalidade dos cadastros de crédito, que existem para proteger operações financeiras, e os transforma em filtro de empregabilidade. Como consequência, motoristas com restrições financeiras acabavam impedidos de serem contratados para transporte de cargas, em afronta aos princípios constitucionais da dignidade da pessoa humana, valor social do trabalho, isonomia e não discriminação.

De forma específica, o juízo entende que apesar de a empresa de gerenciamento de risco manter um “banco de dados com informações cadastrais sobre motoristas, as quais são obtidas mediante consulta a banco de dados legalmente constituídos e de acesso franqueado a todos”, “os atos praticados pela demandada são prejudiciais aos trabalhadores, pois, com base em informações constantes de cadastros públicos (destinados, via de regra, à proteção do crédito a ser concedido por bancos, particulares e associações comerciais, e que, portanto, não devem ser usados para a averiguação da empregabilidade), acabam por impedir que os motoristas que integram seu banco de dados sejam contratados para a prestação de serviços de transportes”.

A sentença citou, ainda, o art. 13-A da Lei nº 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros), que expressamente veda o uso de informações de bancos de dados de proteção ao crédito como mecanismo de exclusão de transportadores autônomos ou empresas de transporte.

Diante disso, o juízo determinou que a empresa reclamada se abstenha de impedir ou vetar motoristas de forma indiscriminada, só podendo recusar profissionais em caso de risco efetivo e justificado. Também condenou a reclamada ao pagamento de indenização por danos morais no valor de R\$ 5.000,00, além de fixar multa de R\$ 1.000,00 por cada evento futuro em que descumpra a decisão.

Link: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/trt-4/3517766305/inteiro-teor-3517766316>

Apesar da complexidade de decisões fixadas por esses tribunais, o TST formou jurisprudência relevante sobre o tema, que será analisada nas seções seguintes desse relatório.

ii. Uso de dados de motoristas para monitoramento de suas atividades

O avanço tecnológico no setor de transportes tem impulsionado a adoção de mecanismos de monitoramento cada vez mais sofisticados, como câmeras internas e externas, microfones, sistemas de geolocalização (GPS), telemetria e sensores embarcados. Essas ferramentas, frequentemente integradas a plataformas digitais, permitem que empresas coletem dados em tempo real sobre a condução do motorista, rotas percorridas, condições do veículo e até mesmo aspectos comportamentais do trabalhador.

Sob a ótica empresarial, o monitoramento possibilita maior controle sobre a operação logística, permitindo otimização de rotas, redução de custos com combustível e manutenção preventiva, além de contribuir para a segurança da carga e mitigação de riscos de acidentes ou roubos. Do ponto de vista da gestão de riscos, esses mecanismos fornecem insumos relevantes tanto para seguradoras quanto para empresas de gerenciamento de risco, fortalecendo a prevenção de sinistros e fraudes.

Entretanto, tais práticas suscitam tensões significativas no campo da proteção de dados pessoais. A coleta contínua e massiva de informações pode colocar em risco o direito

fundamental à privacidade e à dignidade do trabalhador, assegurados pela Constituição Federal (art. 5º, X) e pela LGPD. O risco central reside na existência de desequilíbrio da relação contratual no qual o motorista pode ser considerada parte frágil da relação e não dispor de meios para contestar a extensão do monitoramento.

Nesses casos, emerge o desafio de conciliar eficiência operacional com o dever de garantir ao motorista meios adequados de contestação e revisão das decisões que impactam diretamente sua atividade profissional e sua fonte de renda. Em termos de governança, as empresas de transporte enfrentam o desafio de estruturar políticas de tratamento de dados que sejam claras, proporcionais e compatíveis com os princípios da LGPD, em especial os da finalidade, necessidade, minimização e transparência.

Instalação de câmeras em caminhões Processo 0024575-30.2021.5.24.0071

O caso julgado pelo Tribunal Regional do Trabalho da 24ª Região envolveu ação trabalhista proposta por um motorista de carreta contra a empresa de transporte, questionando, entre outros pedidos, a instalação de câmeras com captação de áudio e vídeo no interior da cabine do caminhão.

O reclamante alegou que o monitoramento ocorria de forma invasiva, gravando não apenas sua condução, mas também sons e imagens pessoais durante toda a jornada, inclusive após o desligamento do veículo, restringindo sua privacidade e resultando em punições ligadas a indicadores de produtividade.

Na fundamentação, o Tribunal reconheceu que, embora o empregador detenha poder diretivo e tenha interesse em proteger seu patrimônio (veículos e cargas), o uso de câmeras voltadas diretamente ao rosto do motorista e com gravação contínua de áudio caracteriza violação desproporcional à intimidade e dignidade do trabalhador.

A Corte destacou que a Constituição Federal garante os direitos fundamentais de privacidade e dignidade (art. 1º, incisos II e III; art. 5º, incisos V e X) e que a Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD, art. 1º) visa proteger a liberdade e o livre desenvolvimento da personalidade, reforçando a limitação do uso abusivo de tecnologias de monitoramento. Provas testemunhais confirmaram que as câmeras captavam atos cotidianos do trabalhador, como cantar, bocejar ou se coçar, sendo utilizadas para punições e controle disciplinar, extrapolando a finalidade legítima de segurança patrimonial.

O Tribunal concluiu que a prática configurou abuso do poder diretivo, por haver alternativas menos invasivas (como rastreamento remoto do veículo) já disponíveis ao empregador. Diante disso, a sentença reconheceu a ocorrência de dano moral e fixou indenização no valor de R\$ 3.000,00, entendendo que houve constrangimento e exposição indevida da intimidade do trabalhador, com ofensa à sua honra e dignidade.

O excesso de monitoramento, sem justificativa proporcional, pode ser interpretado como abuso de poder diretivo e prática discriminatória, gerando riscos de condenações trabalhistas e cíveis por danos morais individuais ou coletivos. Portanto, o monitoramento de motoristas por meio de câmeras, microfones e geolocalização constitui uma ferramenta estratégica para empresas do setor de transporte, mas seu uso demanda equilíbrio rigoroso entre eficiência empresarial e respeito aos direitos fundamentais de proteção de dados.

iii. Adequação à LGPD por parte da empresa de transporte

Outro tema bastante recorrente versa sobre os efeitos de não conformidade à LGPD. Diversas ações foram peticionadas no sentido de questionar eventuais indenizações decorrentes do descumprimento da LGPD.

Não adequação à LGPD como causa de dano indenizável Processo 0000207-69.2021.5.08.0016

Um sindicato de trabalhadores em transporte rodoviário ajuizou ação civil pública contra uma empresa, alegando que esta não havia se adequadado à LGPD. Segundo a inicial, a reclamada não adotava medidas de proteção dos dados de seus empregados, o que configuraria descumprimento da legislação e violação a direitos fundamentais, como privacidade, intimidade e liberdade. O sindicato pediu tutela de urgência para obrigar a empresa a implementar medidas de conformidade, além de indenização por dano moral coletivo no valor de R\$ 500.000,00.

O juízo da 16ª Vara do Trabalho de Belém julgou improcedentes os pedidos, entendendo que não havia prova de violação concreta à LGPD nem de ocorrência de dano moral coletivo. O sindicato recorreu, insistindo que a ausência de conformidade da empresa já configuraria ato ilícito e que o dano moral coletivo decorreria automaticamente do descumprimento da lei.

Os desembargadores do TRT-8 conheceram do recurso, por preenchimento dos requisitos de admissibilidade. O Tribunal reconheceu que a LGPD é aplicável ao contexto trabalhista, pois as empresas sempre lidaram com dados pessoais de empregados no processo de admissão, manutenção do contrato e desligamento. A lei trouxe novas formalidades (como a figura do encarregado de dados), mas isso não altera a necessidade de demonstrar concretamente a ocorrência de violação para que haja responsabilização.

O Tribunal destacou que o sindicato não comprovou nos autos qualquer indício de vazamento, mau uso ou descumprimento concreto da LGPD. As alegações apresentadas eram genéricas e sem suporte probatório, baseadas apenas em suposta denúncia não investigada. O art. 42 da LGPD prevê que a responsabilidade só se configura quando há efetivo dano patrimonial, moral, individual ou coletivo, o que não ocorreu no caso. O dano moral coletivo não pode ser reconhecido por presunção; exige comprovação objetiva. Ao contrário, a reclamada apresentou documentos que indicam medidas de adequação à LGPD, incluindo: contrato com empresa de tecnologia para adequação; relatórios de avaliação de impacto em proteção de dados. Esses elementos demonstraram diligência da empresa, reforçando a improcedência do pedido. O acórdão observou que a Justiça do Trabalho já lidava, antes da LGPD, com situações envolvendo dados de empregados, como anotações desabonadoras em CTPS ou inclusão em "listas negras". Nesses casos, a reparação sempre exigiu prova de efetivo prejuízo. A lógica, segundo o Tribunal, continua a mesma sob a nova lei.

O recurso do sindicato foi desprovido por unanimidade. Ficou mantida a sentença de improcedência, inclusive quanto às custas, das quais o sindicato foi isento em razão da justiça gratuita.

Link: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/trt-8/1659503228/inteiro-teor-1659503229>

Do ponto de vista jurídico, a decisão demonstra que não é suficiente a alegação genérica de risco de descumprimento da LGPD para fundamentar condenações. Exige-se a comprovação objetiva de que dados pessoais foram tratados de forma irregular e que tal conduta gerou dano patrimonial ou extrapatrimonial, individual ou coletivo. Nesse sentido, reforça-se a necessidade de que sindicatos, associações ou trabalhadores apresentem documentação robusta, como auditorias, relatórios técnicos ou registros de incidentes, para sustentar a aplicação da lei.

Sob a ótica empresarial, o precedente destaca a importância da documentação de conformidade. A empresa reclamada afastou a responsabilização ao comprovar a adoção de medidas de adequação, como contratos com empresas de tecnologia e relatórios de impacto em proteção de dados. Essa conduta ilustra que, no setor de transportes, não basta implementar boas práticas de governança de dados; é imprescindível registrá-las formalmente, de modo a apresentá-las em eventual litígio.

O caso também ilustra a relevância da LGPD em relações trabalhistas e logísticas. Além de tratar dos dados pessoais de empregados (cadastros, históricos contratuais), o setor de transportes lida diariamente com dados sensíveis de motoristas, como CPF, CNH,

biometria, geolocalização e informações de fretes. A decisão reforça que tais dados estão sob o escopo da LGPD e, portanto, exigem mecanismos de governança específicos.

Por fim, observa-se a fragilidade das ações coletivas quando desprovidas de provas robustas. Alegações genéricas sobre riscos não foram consideradas suficientes para configurar dano moral coletivo. Isso evidencia que, no setor de transportes, a efetividade da LGPD depende tanto da governança empresarial quanto da capacidade probatória das partes em litígio.

Em síntese, este precedente reforça dois pilares centrais da aplicação da LGPD no setor de transportes: (i) a necessidade de documentação empresarial de conformidade, como forma de mitigação de riscos jurídicos; e (ii) a exigência de provas técnicas consistentes por parte de sindicatos e trabalhadores, sob pena de improcedência das ações coletivas.

4.3. *Tribunais Superiores*

Das decisões de alta relevância, 19 foram julgadas pelos tribunais superiores, dentre eles 17 processos foram julgados no Tribunal Superior do Trabalho (TST), um no Supremo Tribunal Federal (STF) e outro no Superior Tribunal de Justiça (STJ). Tais tribunais exercem não apenas a função de instância recursal, mas também a de formação e uniformização da jurisprudência nacional, estabelecendo entendimentos que vinculam ou orientam os tribunais inferiores.

i. *Supremo Tribunal Federal*

O STF atua como guardião da Constituição Federal, suas decisões possuem efeito vinculante e repercussão geral, assegurando que a LGPD seja interpretada em harmonia com a ordem constitucional e projetando impactos diretos sobre a formulação de políticas públicas e a regulação setorial. Nesse sentido, a decisão julgada pelo Supremo em

relação à LGPD e setor de transportes foi a Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental nº 760/DF, em novembro de 2020.

**Proteção de dados no acesso à informação
ADPF nº 760/DF**

O objetivo primordial da ação era compelir a União a retomar e efetivar a implementação do PPCDAm (Plano de Ação para Prevenção e Controle do Desmatamento na Amazônia Legal), política pública base para o combate ao desmatamento e cumprimento das metas climáticas brasileiras. Alegava-se, ainda, que a desarticulação do PPCDAm gerou um quadro que poderia configurar um Estado de Coisas Inconstitucional (ECI) — situação grave de omissão governamental que fere preceitos fundamentais em matéria ambiental.

Apesar de pontual, no julgamento, o STF cita a LGPD para afirmar que não é constitucionalmente justificado o uso da LGPD como fundamento para negar o acesso a informações essenciais de políticas públicas relacionadas ao meio ambiente, tais como a Guias de Trânsito Animal (GTAs), documento que registra o transporte de animais, o Documento de Origem Florestal (DOF) e a Autorização de Supressão Vegetal (ASV), ambos relacionados à cadeia legal de comércio e transporte de madeira e vegetação nativa. Conforme o entendimento do STF, invocar a LGPD para impedir o acesso a esses dados, especialmente quando a publicidade e a fiscalização ambiental são exigidas constitucionalmente (artigos 37, caput, e art. 225, §1º, da Constituição), configura violação às normas constitucionais de transparência e meio ambiente livre de degradação. Em outras palavras, não se pode acionar a LGPD como escudo para não fornecer informações necessárias ao controle ambiental e ao combate ao desmatamento.

Link: <http://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/3014449155>

A decisão do STF na ADPF 760/DF oferece um precedente importante para compreender os limites da aplicação da LGPD no setor de transportes. Embora o caso tenha como foco central o meio ambiente e o combate ao desmatamento, a Corte deixou claro que a proteção de dados pessoais não pode ser utilizada como escudo para restringir a transparência e a fiscalização de interesse público, como ocorreu quando se tentou negar acesso a informações sobre Guias de Trânsito Animal (GTAs) e documentos relativos à exploração florestal.

Ao transpor esse entendimento para o setor de transportes, verifica-se que situações análogas se apresentam: registros de motoristas, passageiros, cargas perigosas ou mesmo contratos de concessão podem conter dados pessoais, mas não podem ser omitidos sob a justificativa da LGPD quando o compartilhamento for necessário para a

atuação de órgãos reguladores, para a garantia da segurança coletiva ou para a efetivação de políticas públicas. Nesse sentido, o precedente reforça que a aplicação da LGPD no setor de transportes deve ser sempre harmonizada com os princípios constitucionais da transparência, da segurança e do interesse público, assegurando simultaneamente a proteção dos titulares e a efetividade das funções regulatórias e fiscalizatórias que dependem desses dados.

ii. Superior Tribunal de Justiça

Já o Superior Tribunal de Justiça (STJ) exerce papel fundamental na interpretação da legislação federal, inclusive da LGPD, ao consolidar entendimentos sobre responsabilidade civil, segurança da informação, compartilhamento de dados de consumidores e obrigações contratuais das empresas de transporte. Como corte de uniformização da lei infraconstitucional, o STJ fornece parâmetros que garantem maior previsibilidade e segurança jurídica nas relações entre empresas, usuários e trabalhadores. No âmbito da LGPD aplicada ao setor de transporte, o STJ julgou o Habeas Corpus nº 631298 - BA, em dezembro de 2020.

Uso de sistemas de reconhecimento facial no transporte público HC nº 631298 - BA

O HC foi impetrado por uma pessoa física contra o Governador do Estado da Bahia, o Secretário de Segurança Pública e o Comandante da Polícia Militar da Bahia. O objeto da ação foi a contestação do uso do sistema de reconhecimento facial implementado no âmbito do programa “Vídeo-Polícia – Expansão”, utilizado pela SSP-BA para fins de segurança pública em transportes públicos. O impetrante argumentou que o uso dessa tecnologia, sem legislação específica, fere princípios da LGPD, em especial no que tange à autodeterminação informativa e à proteção eficaz de dados pessoais sensíveis. Foi solicitado um salvo-conduto liminar até que fosse elaborada uma lei específica.

O STJ indeferiu a liminar, ao considerar que não se comprovou constrangimento direto ao direito de locomoção do paciente, pressuposto essencial para a concessão de habeas corpus. Ainda assim, o julgamento trouxe à tona a ausência de um marco regulatório específico para disciplinar o uso de tecnologias de monitoramento em larga escala, principalmente no transporte público e vias públicas, o que gera tensão entre a proteção de dados pessoais e os objetivos de segurança pública.

Link: <http://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/1385756712>

Apesar do HC ter sido indeferido, o precedente possui repercussões relevantes para o setor de transportes, em que tecnologias semelhantes vêm sendo empregadas para controle de acesso, monitoramento de passageiros, fiscalização de rodoviárias, portos e aeroportos, além de sistemas de logística inteligente. Assim como no caso baiano, há o risco de que a ausência de regulamentação específica ou a invocação indevida de exceções legais resultem em tratamentos de dados desproporcionais, violando direitos individuais. Portanto, a análise do HC reforça a necessidade de o setor equilibrar inovação tecnológica com conformidade legal, adotando salvaguardas que assegurem tanto a segurança coletiva quanto a proteção de dados pessoais.

iii. Tribunal Superior do Trabalho

No caso do Tribunal Superior do Trabalho (TST), sua importância decorre da centralidade das relações laborais no setor de transporte. As decisões do TST acabam por definir balizas que afetam milhares de trabalhadores e empresas em todo o país. Dentre as 17 decisões, destacam-se os seguintes casos.

Proteção de dados pessoais na ação de exibição de documentos Recurso Ordinário em Mandado de Segurança nº 0032673-46.2024.5.05.0000
O recurso foi interposto pela GOL LINHAS AÉREAS S.A. em face do acórdão proferido pelo Tribunal Regional do Trabalho que denegou a segurança postulada. A impetrante afirma que “o MPT ajuizou a ação de exibição de documentos com base em denúncias formuladas por integrantes do Sindicato dos Aeroviários e dos Trabalhadores em Empresas Prestadoras de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo do Interior da Bahia (SAP-BA)”. Nesta ação, o juízo do trabalho determinou que a empresa apresentasse alguns documentos, mas a empresa entende que são “documentos confidenciais e sigilosos relacionados ao Canal de Ética, violando, assim, o direito líquido e certo da impetrante de garantir a confidencialidade e preservação da intimidade de seus colaboradores e terceiros, conforme previsto na CF e LGPD”. No entanto, apesar das alegações da impetrante, o TST julga que “quanto à suposta violação ao sigilo das comunicações ou aos dispositivos da LGPD, nada obsta que o juízo, a requerimento ou de ofício, diante da privacidade das informações, confira a proteção adequada aos dados, nos termos da própria Lei nº 13.709/18 (Lei Geral de Proteção de Dados).”

A decisão do TST evidencia que a invocação da LGPD não pode ser utilizada como argumento forte para obstar a exibição de documentos em juízo, sobretudo quando essa medida é necessária para a instrução de ações coletivas ou investigações promovidas pelo MPT.

Link: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/tst/3308318285/inteiro-teor-3308318303>

Não adequação à LGPD como causa de dano indenizável
Agravo de Instrumento em Recurso de Revista nº 0000207-69.2021.5.08.0016

O caso teve origem em ação civil pública ajuizada pelo SINDICATO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIARIOS DAS EMPRESAS DO COMERCIO, INDÚSTRIA, CONSTRUCAO CIVIL, LOCACAO DE VEICULOS E DE PRESTACAO DE SERVICOS DO MUNICIPIO DE BELEM, que alegava descumprimento das normas da LGPD de forma geral por parte de uma empresa de serviços médicos. Com base nessa alegação, o sindicato pleiteava indenização por dano moral coletivo.

O TST manteve a improcedência do pedido, acompanhando o entendimento do Tribunal Regional do Trabalho da 8ª Região, que havia reconhecido que a parte autora não apresentou prova suficiente da alegada violação. A 7ª Turma entende que “não se divisa violação aos artigos da Lei de Proteção de Dados, posto não se evidenciar qualquer lesão ou possível lesão, aos direitos dos empregados.”

Embora a LGPD seja plenamente aplicável às relações laborais e às atividades empresariais que envolvem coleta e tratamento de dados de trabalhadores, a decisão destacou que a mera alegação de descumprimento da lei não é suficiente. É necessário comprovar, de forma concreta, a existência de tratamento irregular de dados, violação aos princípios de proteção de dados, e eventual ocorrência de dano individual ou coletivo.

Do ponto de vista jurídico, a decisão reforça a importância da produção de provas consistentes em demandas coletivas que busquem responsabilização com fundamento na LGPD. O ônus da prova, conforme o TST, segue a lógica processual trabalhista: cabe ao autor da ação demonstrar os fatos constitutivos do direito alegado, não sendo possível inverter automaticamente a carga probatória em desfavor das empresas.

Link: <http://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/2580922886>

Sistema de proteção ao crédito para motoristas
Recurso de Embargos em Ação Civil Pública nº 0000933-49.2012.5.10.0001

O caso envolveu ação civil pública ajuizada pelo Ministério Público do Trabalho (MPT) contra a empresa GPS Logística e Gerenciamento de Riscos S.A., que atuava no setor de transporte rodoviário de cargas. A controvérsia dizia respeito à inclusão de informações de restrições creditícias (SPC/Serasa) de motoristas em banco de dados utilizado para avaliação de risco e repassado a transportadoras e seguradoras.

O MPT alegava que essa prática era discriminatória, violava direitos fundamentais dos trabalhadores e comprometia o acesso ao emprego. A empresa, por sua vez, argumentava que utilizava apenas informações de acesso público e que sua atividade tinha caráter lícito e legítimo no mercado de gerenciamento de riscos.

O TST, em sede de embargos, deu parcial provimento ao pedido do MPT. Reconheceu que o uso de dados de proteção ao crédito para avaliar a empregabilidade de motoristas configura violação de direitos fundamentais e prática discriminatória, incompatível com o art. 1º da Lei 9.029/95, com a Convenção 111 da OIT e, sobretudo, com os princípios da LGPD (Lei 13.709/18), especialmente os da finalidade, necessidade e não discriminação.

A Corte ressaltou que, embora os cadastros de inadimplência sejam públicos, sua finalidade é exclusivamente a proteção do crédito e não podem ser utilizados para selecionar trabalhadores ou avaliar o risco de desvio de carga. O acórdão destacou que a manipulação desses dados gera uma “cadeia de quebra da isonomia e discriminação” e, portanto, não pode ser justificada em nome da livre iniciativa.

Com isso, o TST (i) condenar a ré à obrigação de abster-se de utilizar banco de dados, de prestar e/ou de buscar informações sobre restrições creditícias relativas a candidatos a emprego/trabalho, seus ou de terceiros, a partir da vigência da Lei Geral de Proteção de Dados, em 14 de agosto de 2020, sob pena de multa de R\$10.000,00 (dez mil reais), reversível ao FAT, por candidato; e (ii) condenar a ré ao pagamento de indenização por dano moral coletivo, com valor a ser apurado em execução.

O acórdão do TST no Recurso de Embargos em Ação Civil Pública nº 0000933-49.2012.5.10.0001 cria precedente relevante para o setor de transportes. Empresas de logística e transporte de cargas operam em ambiente de alto risco e frequentemente recorrem a sistemas de monitoramento, análise de perfis e bancos de dados para mitigar perdas e prevenir desvios de mercadorias. Todavia, o TST sinalizou de forma inequívoca que tais mecanismos não podem se converter em instrumentos de exclusão social e discriminação, sobretudo quando utilizam dados pessoais como o CPF para associar trabalhadores a registros de inadimplência financeira. Para o TST, a proteção ao crédito não pode ser transmutada em filtro de acesso ao trabalho, sob pena de violar a dignidade da pessoa humana e o valor social do trabalho, fundamentos constitucionais que também orientam a LGPD.

Diversos outros casos julgados pelo TST não discutem a LGPD como argumento central de mérito. Nesses processos, a lei aparece apenas de forma periférica, seja no relatório processual elaborado pelo magistrado, seja em jurisprudências colacionadas no acórdão

para reforço de fundamentos gerais. Essa situação revela que, embora a LGPD já esteja incorporada ao vocabulário jurídico dos tribunais, sua aplicação efetiva em litígios concretos ainda pode ser limitada e, muitas vezes, instrumentalizada apenas como referência normativa complementar.

5. Considerações finais

Este relatório oferece um panorama da aplicação da LGPD nos tribunais brasileiros em ações relacionadas ao setor de transporte, permitindo extrair informações sobre a intensidade da judicialização, a concentração temática e as balizas interpretativas que estão sendo fixadas pelas cortes, inclusive as superiores.

A LGPD inaugurou uma nova frente de judicialização no setor de transporte. O número de ações e decisões cresceu de forma expressiva nos últimos cinco anos, com picos em 2022 e volumes elevados e contínuos em 2023 e 2024, após a entrada em vigor da lei em 2020. Isso demonstra que a consolidação da LGPD no setor ocorreu de forma muito rápida, firmando-se como pauta permanente de debate judicial e não apenas uma "onda inicial" de litígios.

A análise confirma que a proteção de dados é um tema transversal que afeta diretamente as operações, a gestão de informações de trabalhadores e usuários, e a competitividade das empresas. A litigiosidade reflete os desafios iniciais de parte do setor em se adequar às novas exigências legais e a crescente preocupação com o uso de dados de consumidores (transporte rodoviário, aéreo e logístico) e empregados (rastreamento, jornada e dados sensíveis).

Ainda, é possível perceber que a maior parte dos conflitos é resolvida de forma conclusiva na primeira instância. No entanto, o papel dos tribunais de segundo grau é essencial para a uniformização e revisão, especialmente em temas complexos como responsabilidade por falhas de segurança e extensão do dano moral.

O relatório evidencia a importância dos debates sobre proteção de dados nas áreas cível e trabalhista, as quais concentram, de forma expressiva, a quase totalidade dos casos.

O contencioso cível se tornou o espaço importante para o exame da responsabilidade das empresas de transporte na gestão de dados de passageiros e clientes. Dentre os principais temas estão as questões contratuais e indenizatórias, como vazamento de informações de clientes, compartilhamento indevido de dados e uso para fins não

autorizados (afronta ao princípio da finalidade). O destaque no campo cível está nas ações de indenização por dano moral e material.

Por outro lado, a presença significativa de decisões trabalhistas indica que os conflitos alcançam a relação empresa-empregado, focando no tratamento de dados pessoais no âmbito da vida funcional dos trabalhadores. Matérias recorrentes incluem o vazamento de informações pessoais de trabalhadores, a divulgação indevida de dados de saúde ou desempenho, e o uso de dados de monitoramento de jornada, como a geolocalização de motoristas. O tema de indenização por dano moral também é recorrente nesta esfera, refletindo a violação da dignidade do trabalhador.

Quanto aos modais do setor transporte, o modal rodoviário é o que aparece de forma mais recorrente, seguido pelo aéreo, demonstrando que a aplicação da LGPD acompanha a matriz logística nacional, sendo mais intensa nos modais com maior contato direto com consumidores e trabalhadores.

Já em relação à análise dos dispositivos mais citados da LGPD revela que o Judiciário está focado em três grandes eixos: (i) a base legal do tratamento de dados (Art. 7º); (ii) a classificação dos dados (Art. 5º, I e II); e (iii) a responsabilidade das empresas por falhas de segurança (Art. 42 e 46).

Outra baliza crucial fixada, especialmente pelo TST, é a vedação do uso de dados de proteção ao crédito (SPC/Serasa) para avaliar a empregabilidade de motoristas. O TST condenou a prática por ser discriminatória, entendendo que a proteção ao crédito não pode ser transmutada em filtro de acesso ao trabalho, violando a dignidade da pessoa humana. A partir desse entendimento em nível superior, é provável que as decisões de primeiro e segundo grau evoluam para conformar o entendimento do TST.

As decisões dos tribunais superiores (STF, STJ e TST) e regionais destacam a necessidade de as empresas do setor de transporte adotarem políticas robustas de conformidade e governança de dados. Não basta implementar boas práticas; é imprescindível registrar formalmente as medidas de adequação, como relatórios de avaliação de impacto em proteção de dados e contratos com empresas de tecnologia. A

apresentação desses documentos pode servir para afastar a responsabilização em litígios.

Em suma, o relatório confirma que a aplicação da LGPD no setor de transporte não é mais uma questão marginal, mas um ponto de inflexão jurídico que exige que as empresas equilibrem a busca por eficiência e o uso de tecnologias digitais (rastreamento, biometria, plataformas) com os deveres de transparência, segurança, proporcionalidade e respeito aos direitos fundamentais de privacidade e dignidade do trabalhador e do consumidor. O apoio da CNT na promoção desses estudos fortalece a capacidade do setor de defender seus interesses e acompanhar sistematicamente a evolução da jurisprudência.