

ECONOMIA COMPARTILHADA E UBERIZAÇÃO: OMITO DA AUTONOMIA DO PROLETARIADO E OS RISCOS DA ROMANTIZAÇÃO DA PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO

SHARED ECONOMY AND "UBERIZATION": THE MYTH OF THE AUTONOMY OF THE PROLETARIAT AND THE RISKS OF ROMANTICIZING THE PRECARIOUSNESS OF WORK

ECONOMÍA COLABORATIVA Y UBERIZACIÓN: EL MITO DE LA AUTONOMÍA DEL PROLETARIADO Y LOS RIESGOS DE ROMANTIZAR LA PRECARIZACIÓN DEL TRABAJO

SUMÁRIO:

Introdução; 1. O ecossistema da economia compartilhada: A inovação e a precarização trabalhista; 2. Análise da lei 13.640/2018 e a problematização dos atalhos legislativos; 3. Caminhos alternativos: um destímulo à analogia legislativa forçada; Considerações finais; Referências.

RESUMO:

Com o surgimento da economia compartilhada, há uma nova classe de trabalhadores que prestam serviços em plataformas online. Entretanto, essa forma de obtenção de renda insere-se em um ambiente de superficialidade, em que o trabalho pode ser facilmente substituído. O problema a ser pesquisado será identificar se as precárias condições de trabalho, com a sistemática violação de direitos, podem ser contornadas. Assim, a proposta é analisar as (possíveis)

Como citar este artigo:

GARCIA, Vitor,
PEREIRA, Thiago,
ROSSI, Leonardo.

Economia
compartilhada e
uberização: o mito
da autonomia do
proletariado e os riscos
da romantização
da precarização do
trabalho. Argumenta

Journal Law,

Jacarezinho – PR,

Brasil, n. 36, 2022,

p. 15-39

Data da submissão:

24/05/2021

Data da aprovação:

16/09/2021

1. Universidade Estadual

Paulista “Júlio de
Mesquita Filho” - Brasil

2. Universidade

Autónoma de Lisboa -
UAL - Portugal

3. Universidade Estadual

Paulista “Júlio de
Mesquita Filho” - Brasil

estruturas alternativas regulatórias das relações trabalhistas. Para tanto, utiliza-se de pesquisa documental e bibliográfica, com análise qualitativa e exploratória, com o intuito de fornecer maior conhecimento sobre a problemática.

ABSTRACT:

With the emergence of the sharing economy, there is a new class of workers who provide services on online platforms. These are characterized by being casual, unpredictable and non-permanent. However, this way of obtaining income is inserted in an environment of superficiality, in which work can be easily replaced. The problem to be researched will be to identify if the precarious working conditions, with the systematic violation of worker's rights, can be overcome. Thus, the purpose of this article is to analyze the (possible) alternative regulatory frameworks of labor relations. For this, it uses documentary and bibliographic research, with a qualitative and exploratory analysis, with the purpose of providing better knowledge about the problem.

RESUMEN:

Con el surgimiento de la economía colaborativa, hay una nueva clase de trabajadores que brindan servicios a través de plataformas en línea. Sin embargo, esta forma de obtener ingresos se inserta en un entorno de superficialidad, donde el trabajo puede ser reemplazado fácilmente. El problema de la investigación será identificar si las condiciones precarias de trabajo se pueden evitar, con la sistemática vulneración de derechos laborales. Así, el propósito de este artículo es analizar los (posibles) marcos regulatorios alternativos de las relaciones laborales. Para ello, utiliza la investigación documental y bibliográfica, con carácter cualitativo y exploratorio, con el propósito de brindar un mejor conocimiento sobre el problema en sí.

PALAVRAS-CHAVE:

Capitalismo de plataforma; economia compartilhada; uberização do trabalho.

KEYWORDS:

Sharing economy; Platform capitalism; Uberization of work.

PALABRAS CLAVE:

Economía colaborativa; Capitalismo de plataforma; Uberización del trabajo.

INTRODUÇÃO

O desenvolvimento da *internet* no começo do século XXI permitiu a criação de inovações tecnológicas, da alteração da dinâmica das relações sociais, entre as quais as formas contemporâneas de trabalho.

Através das plataformas digitais, o trabalho torna-se um fenômeno em constante transformação. Com o surgimento da economia compartilhada (*shared economy*), há uma nova classe de trabalhadores, típica da Revolução Industrial 4.0.

A economia compartilhada caracteriza-se pela realização de múltiplas tarefas curtas, casuais, imprevisíveis e não-permanentes. Em tal cenário, as relações são tripartites: a) plataformas digitais: funcionam como um mercado de troca de bens e serviços *online*, com a aproximação entre as partes, mediante o pagamento de uma taxa por transação. Não há requisitos para contratação dos trabalhadores, cuja performance é medida em sistema de notas e reputação. Cita-se como exemplo: *Uber*, *iFood*, *Airbnb*, entre outras; b) prestadores de serviço: são contratados de forma independente/autônoma, podendo escolher quando, como e onde realizam suas tarefas. A sua independência funcional pode ser apontada como uma das vantagens da relação; e c) consumidores: que adquirem o bem ou serviço na plataforma, mediante pagamento.

Contudo, são trabalhos invisíveis, em que o trabalhador é supérfluo e pode ser facilmente substituído por outro que realize as mesmas funções (essa fácil substituição, inclusive, é utilizada como atrativo pelas empresas-aplicativo àqueles que usufruem desta prestação de serviços). Soma-se a isso estudos recentes que demonstram o lado negativo da *uberização* do trabalho: baixos pagamentos, precariedade, condições de trabalho perigosas e estressantes (WOOD; GRAHAM; LEHDONVIRTA; HJORTH, 2019).

Diante desse contexto, encontramos-nos em uma situação de alta

complexidade: se, por um lado, temos uma nova classe de trabalhadores, criada por uma inovação tecnológica disruptiva, que possuem autonomia para a organização do trabalho, além de ter renda que anteriormente seria impossível, o que permite a sua sobrevivência física; por outro lado, há a precarização das relações jurídicas de trabalho, pautadas pela superfluidade e inconstância, dificultando (ou obstruindo) o avanço na carreira/vida, tornando os trabalhadores reféns desta própria precarização devido a necessidade de obtenção do mínimo para sua subsistência.

Portanto, a regulação do trabalho na economia de compartilhamento ganha relevo com o seu crescimento. Os reguladores estão diante do dilema de encontrar o nível adequado de intervenção, já que a aplicação das tradicionais categorias jurídicas não se mostra hábil a regulamentar o fenômeno da *uberização* do trabalho. Para uma regulação adequada, primeiramente, é necessário compreender que a estática relação entre empregador/empregado mostra-se insuficiente.

A problematização do tema proposto está ligada à identificação do surgimento de uma nova classe de trabalhadores, com características próprias e específicas. Isso traz desafios às Ciências Sociais e Jurídicas, pela necessidade do balanceamento entre a inovação e a luta por reconhecimento de direitos humanos. Dessa forma, é crescente as tentativas de regulamentação, principalmente por meio da edição de novas legislações, como é o caso brasileiro. Portanto, questiona-se se tal classe possui condições precárias de trabalho, com a constante violação de seus direitos humanos, e, em caso de afirmativa, como poderia esse problema ser endereçado na atualidade.

A fim de responder às questões indagadas, tratar-se-á da possível precariedade dos trabalhadores na economia compartilhada, em decorrência da falta de estrutura reguladora adequada e de padrões inalcançáveis estipulados pelas corporações privadas. Tem-se como hipótese que o crescimento e banalização da informalização na prestação de serviços pode acarretar graves danos à classe trabalhadora, a qual ficaria desprovida de direitos trabalhistas já consolidados sob a falha argumentação da prevalência da autonomia do indivíduo.

Nesse sentido, o objetivo geral do presente trabalho será analisar os

possíveis caminhos para uma estrutura regulatória das relações trabalhistas inseridas na economia compartilhada, tendo como norte de abordagem a legislação aprovada, Lei n. 13.640/2018, além de outros documentos já emitidos por órgãos estatais e internacionais.

Quanto aos objetivos específicos, destacam-se: a identificação das características dos serviços prestados na economia compartilhada; as condições de trabalho fornecidas; a estrutura regulatória atuante no Brasil e sua possível interpretação.

A justificativa da pesquisa reside no fato de que se trata de uma inovação e uma seara do direito que está em desenvolvimento, cujas consequências ainda são imprevisíveis, pois ocorrem em alta velocidade. É também pouco estudada, com produção científica incipiente, principalmente no direito brasileiro e nas pesquisas empíricas.

O estudo está estruturado em três seções. Em um primeiro momento será delimitado o conceito e origem da economia compartilhada e do fenômeno da *uberização* do trabalho e os desafios regulatórios vindouros. Após, analisar-se-á o marco legislativo da regulação em vigor desde 2018, com o aporte de outros documentos oficiais já emitidos. Em sequência, discutir-se-á possíveis desenvolvimentos regulatórios que mostram perspectivas capazes de lidar com a questão de forma adequada, argumentando pela necessidade da conjunção do experimentalismo com a eficiência. No final, serão apresentadas as considerações finais com a análise dos resultados encontrados.

O material utilizado foi a pesquisa bibliográfica e documental, com a consulta de artigos científicos, dissertações, livros e sítios eletrônicos, de procedência nacional e internacional. A pesquisa tem como método de análise a coleta de dados de forma qualitativa e característica exploratória, pois pretende proporcionar um maior conhecimento sobre a problemática.

O método empregado é fenomenológico, a partir das contribuições do filósofo Martin Heidegger, que se encontra inserido no contexto em que os desenvolvimentos da relação entre economia compartilhada e Direito do Trabalho ocorrem, estando, cotidianamente, afetados direta ou indiretamente pelo mesmo (HEIDEGGER, 2003, p. 121-171). Nesse sentido, a ruptura total entre sujeito e objeto não é possível, pela qual depreende-se a totalidade das condições do pensamento na sua historicidade.

1. O ECOSISTEMA DA ECONOMIA COMPARTILHADA: A INOVAÇÃO E A PRECARIZAÇÃO TRABALHISTA

As formas de trabalho e suas respectivas regulamentações pela legislação vigente devem se adequar a realidade factual e ao surgimento de novas linhas laborativas decorrentes da modernização dos meios de produção e tecnologia. Após duas décadas do início do novo século é notável a disseminação e inovação que os novos artefatos tecnológicos e os meios de comunicação proporcionam ao mundo, conduzindo a humanidade a uma intensa globalização.

Com o advento da chamada Revolução Digital ou Revolução Industrial 4.0, a qual se encontra em crescimento progressivo desde a virada do milênio e é caracterizada pela utilização de artefatos tecnológicos como meio para a prestação de serviços, houve uma mudança drástica no cotidiano do trabalhador, afetando principalmente os países de terceiro mundo com um crescimento do setor de serviços sobre os demais (PRIEB, 2007, p. 4).

Segundo os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), é possível notar os impactos da Revolução Digital no Brasil nas últimas décadas ao se comparar a variação numérica dos trabalhadores concentrados nas fábricas e no setor de serviços.

Logo após a *internet* chegar no Brasil, em 1989, contavam-se 7,7 milhões de trabalhadores fabris e outros 11,9 milhões no setor de serviços. Em 2017, menos de trinta anos depois, o número dos trabalhadores nas fábricas apresentou um ligeiro acréscimo, passando a contabilizar 9,6 milhões de empregados, enquanto a quantidade dos que então ocupavam o setor de serviços saltou para 26 milhões de trabalhadores. Evidente a influência das tecnologias e automação no mercado de trabalho, reduzindo drasticamente as vagas nas indústrias brasileiras e concentrando uma grande massa no setor de serviços (MELEK e BOSKOVIC, 2019, p. 9).

E o que se observa ao analisar os números que representam esta grande massa de trabalhadores no setor de serviços é que o crescimento da utilização da tecnologia no ambiente de trabalho não trouxe uma redução dos esforços e maior comodidade aos trabalhadores; pelo contrário, a utilização destas técnicas acaba por reforçar a precarização do trabalho, cerceando os campos de atuação e ocasionando o aumento da terceirização, da jornada em tempo parcial e do trabalho temporário e informal

(PRIEB, s/d, p. 5).

As alterações das relações trabalhistas demonstram o surgimento de uma nova modalidade do capitalismo, típica do advento das novas tecnologias: o capitalismo de plataforma. Esse caracteriza-se pela coleta maciça de dados dos usuários, através de múltiplas plataformas *online*, como um modo de organização dos negócios para o tratamento, venda e armazenamento desses dados (ZUBOFF, 2019; SRNICEK, 2016).

Este cenário potencializa as figuras de, como elenca Alves e Tavares (*apud* ANTUNES, 2014, p. 22), três grupos de trabalhadores informais: a) tradicionais, que detêm o mínimo de conhecimento e meios de trabalho, atuando, principalmente, no setor de prestação de serviços, ou, ainda, aqueles convocados esporadicamente para produção de peças ou serviços específicos; b) assalariados sem registro, decorrentes da flexibilização do trabalho pelas empresas contratantes; e c) por conta própria, os quais podem ser definidos como simples produtores de mercadorias.

A superexploração, a baixa remuneração e o desemprego permanecem pressionando o cidadão brasileiro, havendo inequívoco agravamento deste cenário perante a crise econômica que acompanhou (e acompanha) a pandemia mundial, com a distinção que, com o advento de determinadas tecnologias e na posse destas, o indivíduo se vê compelido a buscar alternativas ao trabalho formal sob pena de não obter o mínimo para seu sustento e dignidade; movido pelo desespero e necessidade, surgem oportunidades simbolizantes dessa nova era proporcionadas pela terceira e mais recente revolução industrial.

Neste vácuo legado pelo avanço tecnológico e as variações da economia, no qual há trabalhadores, mas não trabalho, surgem os contratos de prestação de serviços disponibilizados pelas plataformas digitais, geridas pelo modelo de economia de compartilhamento.

O termo é recente e encontra dificuldades em uma conceituação exata, até mesmo no momento de sua apresentação. Entretanto, há razoável pacificidade em dizer que as economias de compartilhamento são, conforme afirma Rafael Zanatta (2017, p. 80), “sistemas socioeconômicos mediados por tecnologias de informação direcionados ao compartilhamento de recursos para fins de consumo ou de produção”.

De outro modo, Gustavo Saad-Diniz, Raphael Andrade Silva e Mathews Silva de Paiva (2017) assinalam a importância da tecnologia *peer-to-*

-*peer*, que conecta as partes sem a necessidade de um intermediário, como é regular nas relações econômicas. A economia colaborativa pressupõe efeitos econômicos não intencionais que ocorrem devido a choques econômicos iniciais. E seu ecossistema implica a existência de dois fatores: a) ativos compartilháveis que se encontram em excesso; b) a predominância da atitude de compartilhamento.

Souza e Lemos (2016, p. 1.759) complementam:

A chamada economia do compartilhamento constitui o que diversos autores caracterizam como uma nova etapa no processo de desenvolvimento econômico, simbolizado pela superação da lógica de consumo em massa e visando ao acúmulo de bens, típica do final do último século, por um momento em que o mercado, já saturado por crises financeiras e pautado por necessidades ligadas à sustentabilidade e ao uso racional dos bens, passa a privilegiar novas formas de acesso a bens e a serviços. Em última instância, a economia do compartilhamento está baseada no uso de tecnologia da informação em prol da otimização do uso de recursos através de sua redistribuição, compartilhamento e aproveitamento de suas capacidades excedentes.

O mencionado conceito atualmente abrange, para mencionar algumas de maior destaque, empresas como *Airbnb*, *Uber*, *Ifood* e *Loggi*, reconhecidas pela intermediação de tomadores e prestadores de serviços via plataformas digitais ou aplicativos, possibilitando o fácil contato entre os interessados e recebendo percentual pelas transações efetuadas.

De acordo com Arjun Sundararajan, a economia de compartilhamento possui cinco atributos principais: a) a economia cria mercados que permitem a troca de bens e a emergência de novos serviços; b) trata-se de capital de alto impacto: as novas oportunidades são utilizadas aproximadamente da sua capacidade total; c) redes descentralizadas (as plataformas); d) indistinção entre o profissional ou o pessoal; e e) indistinção entre trabalho casual e ocupação total (SUNDARARAJAN, 2016, p. 23-46).

O que definiria esses sistemas é a conexão de indivíduos via *internet* sem que houvesse uma verticalização estrutural e bem delineada para a distribuição de bens e serviços. Em teoria, não haveria chefes ou superiores hierárquicos, mas “parceiros de negócios” que, “em pé de igualdade”, trabalhariam em conjunto para satisfazer o desejo do consumidor, elimi-

nando os tradicionais modelos de negócio (ZANATTA, 2017, p. 81).

A ascendência destas formas de trabalho gera, por sua relevância, questionamentos e debates entre os estudiosos e entre usuários dos aplicativos, sejam estes prestadores ou tomadores de serviços, sobre as reais vantagens e desvantagens desta nova estruturação que parece ocupar grande espaço do mercado a cada novo dia e ameaçar de extinção determinados ofícios nos moldes previamente conhecidos.

Para os defensores assíduos da ampla utilização das novas tecnologias, a eficiência, redução de custos do procedimento, a possibilidade de uma economia sustentável e autonomia e empoderamento do cidadão comum são algumas das conquistas que fundamentariam a incontestabilidade do uso de tais plataformas em detrimento de suas contemporâneas alternativas. Demais disso, argumentam que envolve outros fatores além do dinheiro, paradigma da economia de mercado, como uma verdadeira formação de comunidade de estranhos.

Nesse modelo de economia, os limites jurídicos tradicionais são turvos, o que gera a incerteza regulatória. Nesse sentido, os reguladores devem ter em mente que se trata de uma inovação, a qual pode resultar na melhoria das condições de vida da população. A inovação alia o bem-estar coletivo com melhoramentos da tecnologia ou sociais, a partir da apresentação de resultados comerciais ao utilizar novos produtos (RANCHORDÁS, 2015).

Por outro lado, críticos alertam sobre a ilusão de tais argumentações e apontam para o grande interesse econômico e não de compartilhamento que revestiriam as mencionadas práticas, demonstrando assim um caráter predatório e explorador (SCHOR, 2017, p. 21).

Stephen Miller identifica um núcleo de princípios gerais que deve pautar a regulação da economia compartilhada: a) é diferenciada e, portanto, necessita de uma resposta regulatória também diferenciada: para cada ramo de serviço uma regulação apropriada; b) deve ser exposta ao público; c) requer o tipo certo de informação; d) é um modelo econômico que veio para ficar; e) é disruptiva e reimagina mercados estabelecidos e estruturas regulatórias; f) requer uma resposta para além da regulação tradicional; g) a dose certa entre o dano causado e os possíveis benefícios é única; e h) cada uma das partes da economia compartilhada deve ter uma estrutura regulatória própria (MILLER, 2016).

Portanto, os reguladores estão em uma situação que necessitará do experimentalismo, pois, devem aliar a inovação tecnológica com a necessidade de proteção aos direitos humanos dos prestadores de serviços, em razão de sua precarização e estado de vulnerabilidade. Com isso, cunhou-se um novo termo para a caracterização das relações trabalhistas da economia compartilhada: a “uberização” do trabalho, em relação ao sucesso da plataforma paradigmática do modelo: a *Uber*.

“Uberização” seria, portanto, “o termo utilizado para representar a grande maioria do trabalho ofertado pelas empresas da economia de plataforma, também denominado de *crowd employment* e *crowdworking*” (MORAES, OLIVEIRA e ACCORSI, 2019, p. 655). É uma transformação nas relações trabalhistas que levou décadas para ser implementada como forma de controle, gerenciamento e organização do trabalho, baseada na crescente informalização (ABÍLIO, 2020).

Conforme explica Ludmila Abílio (2017):

[a Uberização] refere-se a um novo estágio da exploração do trabalho, que traz mudanças qualitativas ao estatuto do trabalhador, à configuração das empresas, assim como às formas de controle, gerenciamento e expropriação do trabalho [...] consolida a passagem do estatuto de trabalhador para o de um nanoempresário-de-si [...] Podemos entender a uberização como um futuro possível para empresas em geral, que se tornam responsáveis por prover a infraestrutura para que seus “parceiros” executem seu trabalho.

Ao se deparar com o fenômeno da Uberização, encontram-se diversos posicionamentos sobre em qual modalidade de trabalho se enquadrariam os motoristas, motociclistas e entregadores em geral que se vinculam aos aplicativos. Correntes distintas despontam no intuito de compreender e explicar como estas relações de trabalho funcionam e se enquadram frente ao ordenamento jurídico brasileiro e mundial.

Alguns defendem, como a própria empresa-aplicativo (UBER, 2021), que os motoristas são trabalhadores autônomos, haja vista a liberdade e autonomia para criação da jornada de trabalho e o fato de a remuneração ser diretamente relacionada com a produção individual do associado.

Partindo deste pressuposto, os motoristas, motociclistas e entregadores “autônomos” gozariam, ao que se entende, de uma maior liberdade na gestão de seu tempo, como senhores de si mesmos e não submissos a

ordens patronais.

Com a maior adesão por parte da sociedade e o paralelo crescimento de sua utilização, surgem questões acerca da natureza jurídica da atividade dos prestadores de serviço. Questões complexas como se o modelo confere a verdadeira autonomia prometida e quais os reais benefícios a essa nova classe de trabalhadores.

Um exemplo que pode auxiliar na busca destas respostas é a “batalha” constante entre os taxistas e os demais transportes por aplicativos. Conforme indica notícia jornalística de “O Globo”, disponibilizada em agosto de 2019, após realizada uma pesquisa na cidade do Rio de Janeiro, tornou-se perceptível que plataformas como *Uber*, *99* e *Cabify* realizam em média três vezes mais viagens que os táxis do município, totalizando 750 mil passageiros que optam pelos veículos de aplicativos.

O estudo continua comparando os valores entre o transporte via plataformas digitais, táxis, ônibus e metrô, chegando à conclusão de que, cada vez mais, indivíduos veem a primeira opção como uma saída rápida, confortável e barata, pois a possibilidade de dividir o custo da viagem com outros passageiros, especialmente em trajetos de curta ou média duração, faz com que o gasto individual seja similar ao dispendido no transporte público.

Isto pode ser justificado devido a menor incidência de impostos, taxas e pré-requisitos para a atuação dos motoristas autônomos frente aos taxistas. Contudo, embora haja semelhanças entre o serviço fornecido pelo taxista e das plataformas de transporte *online*, não é possível fazer uma equiparação. Desde suas raízes, o táxi trata-se de relação empregatícia, uma vez que muitos são contratados por companhias privadas. As estruturas regulatórias que governam o táxi não podem ser aplicadas nesse caso.

Neste sentido, alertam Moraes, Oliveira e Accorsi (2019, p. 656):

Os entusiastas da Uber e de suas congêneres atribuem o sucesso dessas empresas à tecnologia e à eficiência em conectar passageiros e motoristas. No entanto, pesquisas já mostram que o verdadeiro diferencial dessas empresas de transporte por aplicativos frente às empresas de táxis, que já possuem tecnologia similar, é o não ou o parcial pagamento dos impostos e encargos estabelecidos pelo setor, a supressão dos direitos trabalhistas como férias e décimo terceiro salário e a

intensificação do trabalho.

Tal paralelo é valioso, uma vez que é possível constatar o crescimento exponencial das economias de compartilhamento nos últimos anos e uma das possíveis razões de seu sucesso. Para o presente estudo, além de não existir pretensão em esgotar tema tão vasto, delimita-se a pesquisa aos impactos jurídicos da economia de compartilhamento, com enfoque na análise da Lei 13.640/2018, conforme será abordado a seguir.

2. ANÁLISE DA LEI 13.640/2018 E A PROBLEMATIZAÇÃO DOS ATALHOS LEGISLATIVOS

Os esforços regulatórios no País são mínimos até a presente conjectura. O legislador optou, em um primeiro momento, pela fácil via de proibição dos aplicativos de prestação de serviços. No entanto, não há o que se falar em inconstitucionalidade de tais serviços, já que estão de acordo com os princípios constitucionais que regem a ordem econômica e social.

A Constituição Federal possui como seus princípios fundantes a livre iniciativa e a promoção do pleno emprego. Além disso, o princípio da legalidade impõe que é lícito o empreendimento desde que a lei não proíba. As plataformas da economia compartilhada não violam as disposições constitucionais, já que impulsionam também a livre concorrência (BRASIL, 1988).

O Projeto de Lei n. 28/2017, em sua redação original, previa restrições ao exercício da atividade trabalhista mediante as plataformas *online* ao equiparar tais serviços com os de um taxista, com a exigência da necessidade de emplacamento do automóvel na categoria de aluguel, a denominada “placa vermelha” (SENADO, 2017).

Contudo, felizmente, a versão final da legislação alterou tal medida, com a inexistência da categorização como aluguel. Por outro modo, pouco fez a legislação para a melhoria das condições de vida ou elucidação da nova categoria de trabalhadores.

Após, a Lei 13.640/2018 (BRASIL, 2018), em matéria trabalhista, tratou-se apenas do ramo da prestação de transporte individual, que assim definiu o serviço prestado por trabalhadores vinculados à plataformas digitais, como a Uber, por exemplo: “transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou

compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede” (BRASIL, 2018, art. 2º, X).

O regulador brasileiro fez bem ao descentralizar a regulamentação com a transferência da competência para a fiscalização aos Municípios e Distrito Federal (art. 3º), que deverão ter como norte algumas diretrizes: a) cobrança de tributos municipais; b) a necessidade de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT); e c) a inscrição do prestador de serviço como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS).

A Lei instituiu também alguns requisitos para o prestador de serviços: a) possuir Carteira de Habilitação Nacional na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada; b) estar de acordo o veículo com as disposições da autoridade do trânsito; c) emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV); e d) e a apresentação da certidão de antecedentes criminais.

A legislação parece-nos adotar medidas simplistas e corriqueiras acerca dos prestadores de serviços. O automóvel estar em conformidade com a legislação de trânsito é algo lógico que devia ser observado desde os primórdios de sua prestação. Demais disso, temos ressalvas à apresentação de antecedentes criminais, pois pode representar a recusa de trabalhadores que estão buscando um modo de subsistência, configurando, dessa forma, uma nova pena ao indivíduo.

Conforme demonstra Hannah Posen, as autoridades municipais não devem forçar regulações antigas para as novas tecnologias, e sim uma combinação de experimentalismo e eficácia que deixe a decisão de qual serviço a ser escolhido, nas mãos do consumidor. Em suas palavras¹:

Nossa sociedade móvel, tecnológica e em transformação demanda que Uber e companhias parecidas, existam. Até agora, não havia competição na indústria de taxis porque cidades e estados por muito tempo determinaram que os benefícios da eliminação da competição eram maiores que os custos. Esse não é mais o caso – os benefícios da competição na indústria de taxis são imensuráveis e eliminá-los custaria ao consumidor (POSEN, 2015, p. 430, tradução nossa).

A regulação existente ainda é silente se o serviço prestado configura como emprego ou não. Para nós, os serviços realizados sob demanda constituem vínculo empregatício, pois, mesmo quando se tratam de curtas tarefas, a plataforma ainda exerce controle sobre o trabalhador, o qual se nota através do sistema de notas e reputações, sob a pena de, não havendo alcance de padrão pré-determinado, ocorra a desativação do perfil do prestador de serviços da plataforma.

A despeito dessa questão, aos trabalhadores, independentemente do *status* empregatício, devem ser conferidos direitos humanos trabalhistas básicos, como a negociação coletiva, a livre associação e greve, o que atualmente não é garantido aos prestadores de serviços de aplicativos (DE STEFANO, 2019).

Essa é, inclusive, a posição da Organização Internacional do Trabalho. Em recente relatório, realçou a importância do fortalecimento da negociação coletiva para o desenvolvimento de medidas regulatórias; o fortalecimento da proteção social através da eliminação dos limiares sobre as horas de trabalho, ganhos e a duração mínima do trabalho, com a criação de mecanismos de ajuda ao empregado desempregado (ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TRABALHO, 2016).

Assim, entende-se como valioso e necessário o aprofundamento dos estudos jurídico-legislativos na área no intuito de se desenvolver regulamentação passível de se preservar direitos humanos e trabalhistas básicos aos prestadores de serviços de aplicativos, ainda que não pelo viés clássico do vínculo empregatício. Negar a ocorrência desta precarização do trabalho e permitir que a omissão da lei e dos operadores do direito quanto ao tema se perpetue pode causar, como demonstrado, graves e irreversíveis danos à subsistência da população proletária que se encontra nestas condições, a qual está em constante crescimento.

Neste objetivo, passa-se a discorrer sobre algumas das possíveis alternativas ao total desamparo do trabalhador vinculado às empresas-aplicativo, lançando reflexão quanto aos eventuais pontos positivos e negativos de cada medida.

3. CAMINHOS ALTERNATIVOS: UM DESESTÍMULO À ANA-LOGIA LEGISLATIVA FORÇADA

Embora a regulação perfeita, inclusive das relações trabalhistas, não seja possível, Cary Coglianese indica quatro fatores que lhe compõe: a missão delegada dos reguladores combinada com o poder discricionário e *accountability*, em situações de problemas de alta complexidade em que há diversos interesses de várias corporações privadas (COGLIANESE, 2017, p. 13-33).

Para uma regulação adequada da economia compartilhada e das relações trabalhistas, o legislador deverá dispor de uma sofisticada força de trabalho com uma igualmente hábil estrutura tecnológica governamental e a necessidade de levar em consideração lições do passado para o futuro (COGLIANESE, 2018, p. 14).

O número de atuantes da classe de trabalhadores dos motoristas de aplicativo mantém linha ascendente já há alguns anos, havendo real migração do setor de produção para o de serviços. As economias de compartilhamento, aperfeiçoadas pelo avanço da tecnologia, preenchem, de certa forma, o vácuo causado pelo alto índice de desemprego no país. Mais que isso, o número de trabalhadores informais, incluindo motoristas de aplicativo, bateu recorde nas pesquisas em quatro anos, da mesma forma que ocorreu com os trabalhadores por conta própria (IBGE, 2021).

A partir da análise destes dados, confusa a suposição de que a busca voluntária pela informalidade ocorra mais do que a necessidade de auferir renda decorrente do desemprego. Por certo que trabalhadores autônomos gozam de maior liberdade em comparação àqueles que devem seguir estrita jornada de trabalho recebendo ordens diretas de um superior hierárquico. De acordo com a livre vontade do proletariado, este deve, de fato, gozar de autonomia para escolher a forma de trabalho que lhe seja mais recompensadora e conveniente.

Apesar de não haver questionamento sobre este ponto, estariam realmente todos os autônomos, em especial os vinculados às plataformas digitais, usufruindo de um vasto leque de opções e então definindo o melhor caminho a ser trilhado de acordo com suas ambições?

Por exemplo, uma pesquisa realizada entre 2017 e 2018, por Moraes, Oliveira e Accorsi (2019, p. 660/661), na região metropolitana de São Paulo, em que entrevistaram 100 motoristas de Transporte Particular por

Aplicativo (TPA), como *Uber*, *99POP* e *Cabify*, questionando-os sobre a percepção destes sobre o próprio trabalho, por meio de diversas perguntas previamente elaboradas.

Apesar de o estudo merecer uma leitura completa, busca-se sintetizar os resultados advindos dos questionários da seguinte forma:

No geral, os motoristas, aparentemente, constituem-se como trabalhadores informais, com trabalho flexível e destituído de direitos, diferentemente do discurso das empresas que os veem como provedores de serviços, que, por meio de um aplicativo, conectam necessidades dos consumidores com aferição de renda de modo autônomo. [...] a uberização intensifica e precariza o trabalho. Não à toa, os motoristas criticam os enormes abatimentos que ceifam seus rendimentos, ao mesmo tempo em que percebem o trabalho para as empresas-aplicativo como transitório (Moraes, Oliveira e Accorsi, 2019, p. 673).

Continuam:

Além disso, embora, em certos aspectos, os motoristas percebam vantagens como a oportunidade de conhecer outras pessoas e certa liberdade para determinar o próprio horário de trabalho, entendem, por outro lado, que há certas desvantagens, como: necessidade de trabalhar muitas horas na semana; a empresa não garante total liberdade para definir a jornada de trabalho; a empresa não cria vínculo trabalhista; e os rendimentos auferidos na atividade são inferiores ao de um emprego tradicional. Os motoristas afirmam, ainda, que gostariam de ter carteira assinada e os direitos trabalhistas decorrentes. Embora se considerem empreendedores do setor de transportes, devido à certa autonomia de que gozam, entendem que o sistema de avaliação dos aplicativos não consegue separar os bons dos maus motoristas. (Moraes, Oliveira e Accorsi, 2019, p. 674).

O levantamento reflete a percepção de um número limitado de motoristas em uma única região da cidade de São Paulo, mas servirá aqui na tentativa de evitar uma superficial romantização deste ofício.

Outro indicativo desta alegação provém das diversas manifestações e paralisações em busca de melhores condições de trabalho organizadas pelos motoristas de aplicativos no Brasil e no mundo. Ainda que respeitadas as devidas particularidades de cada protesto, é possível verificar uma

constante reivindicação que pode ser resumida da seguinte forma: melhores e mais dignas condições de trabalho.

Nas mais variadas manifestações, as pretensões giravam em torno de tópicos como reajuste de preços; reajuste anual; tabela de preços; fim de bloqueios indevidos; entrega de EPIs; apoio contra acidentes; e programa de pontos (UOL, 2020).

Torna-se perceptível, portanto, que uma primeira olhada nas configurações dessa relação de “parceria” pode enganar aqueles que estão desatentos. A mera taxação do motorista vinculado às plataformas digitais como autônomo, devido a uma suposta ausência de subordinação jurídica como comumente encontrada nas relações de trabalho, não necessariamente refletirá as reais necessidades e direitos do trabalhador.

Para isso, valiosíssimo evocar os princípios basilares do direito do trabalho; os fundamentos que deram razão ao surgimento deste mecanismo de proteção ao trabalhador por muito negligenciado, explorado e tratado simplesmente como um meio de produção.

É por meio do direito do trabalho que surgem os princípios da proteção do trabalhador, indisponibilidade das normas trabalhistas, primazia da realidade, da norma mais favorável, intangibilidade salarial e inalterabilidade contratual lesiva, dentre outros, valendo citar, mesmo que por determinados doutrinadores não considerado, o princípio do não retrocesso social.

E nesse sentido, mesmo diante do princípio da autonomia da vontade, que dispensaria ao trabalhador a liberdade de contratar da melhor forma que lhe convier, não se pode simplesmente negar os danos e prejuízos provenientes desta relação imposta a ele. Mais que isso, por este mesmo questionada, como é possível concluir pelas inúmeras reivindicações presentes nos mencionados protestos.

O fato de o direito não acompanhar as mudanças sociais e, por consequência, formar-se buraco legislativo prejudicial aos novos ofícios frutos da tecnologização, não deve ser fundamento para uma maior precarização do trabalho. Pois, assim como dito por Ripert (*apud* Fonte, 2020, s/p), “a experiência demonstra que a liberdade não basta para assegurar a igualdade, pois os mais fortes depressa se tornam opressores”.

Complementa-se que o entendimento aqui apresentado não é o de que necessariamente as alternativas de regulação destes vínculos devem

se limitar à definição dos motoristas como empregados ou perpetuação destes como autônomos, sendo plausível entendimentos que visem garantir os direitos sociais do trabalhador sem lhe retirar sua liberdade e autonomia. Nestes casos, talvez forçoso fosse a elaboração de novas normas específicas a esta recente e crescente modalidade de trabalho, ajustadas à suas particularidades.

Em algumas localidades, mesmo quando não admitida a existência de uma relação de emprego, são sugeridas e aplicadas alternativas de controle e concessão de direitos que visem o bem-estar do motorista e, em decorrência, de todos os que usufruem destes serviços. É o caso da limitação da jornada de trabalho pela própria *Uber*, implantada no ano de 2018, nos Estados Unidos da América, e, mais recentemente, em 2020, importado para os atuantes em solo brasileiro (VEJA, 2018; GLOBO, 2020).

A proposta é simples e consiste na desconexão automática do sistema do motorista, por parte da *Uber*, que contabilize doze horas ininterruptas de atividade, obrigando-o a um período *offline* de, no mínimo, seis horas, teoricamente destinado ao seu descanso. A nova regra inicialmente implantada nos EUA foi adaptada às legislações de trânsito de cada Estado e criada devido a constatação do alto índice de acidentes gerados pela falta de repouso de motoristas, estimado em aproximadamente seis mil colisões automotoras no país anualmente, de acordo com a “*National Highway Traffic Safety Administration*” (THE WASHINGTON POST, 2018).

Esta é uma medida mínima e necessária, que não parece extrapolar os ditames da autonomia do trabalhador, visto a comprovação estatística de aumento probabilístico de acidentes por condutores sonolentos. Repete-se, mínima, pois se trata de questão de segurança pública, preservando não apenas a saúde dos motoristas, mas também de seus passageiros e da sociedade como um todo.

Ainda assim, parece ser uma medida demasiadamente singela e que, por si só, não ampara completamente o condutor “parceiro” à luz dos princípios constitucionais acima elencados. Estimula-se, portanto, a criação de novos critérios que versem sobre a proteção da parte historicamente vulnerável na relação de trabalho, imprescindíveis estes para a dignidade e subsistência do “colaborador”, visto existirem fortes correntes de pensamento que recusam a possibilidade do vínculo empregatício nestas circunstâncias.

No mais, uma das questões que passam despercebidas na discussão e que impactam sobremaneira os trabalhadores é o sistema de reputação e notas que julgam o serviço prestado. As empresas privadas possuem, ao contrário do senso comum, alto padrão de qualidade, o que gera correspondente pressão de resultados. Nesse sistema, os usuários são compelidos a classificar o serviço. Caso o trabalhador não atinja determinada nota, pode ser desligado da plataforma.

As métricas utilizadas pelas empresas não são transparentes e causam certa arbitrariedade decisória. Qualquer regulação deverá ter em mente a necessidade de padronização e otimização das métricas, com sistema claro e responsável. Demais disso, é possível repensar o sistema de avaliação que possa ser objetivamente controlado, com a não sujeição do trabalhador a opiniões subjetivas do consumidor.

Ao mesmo tempo em que o número de trabalhadores cresce, existe uma queda de empregos, fazendo com que aqueles que conseguem se manter empregados experienciem uma completa perda de seus direitos sociais. Desta forma, ser explorado se torna, praticamente, um privilégio (MORAES, OLIVEIRA e ACCORSI, 2019, p. 675).

O intuito do debate aqui trazido, portanto, é evitar, com a devida atenção principiológica, o aumento da precarização do trabalho que vem sendo constante pelas economias de plataforma, visto que estas, aproveitando-se da crise econômica e do desemprego, ainda mais intensificadas pela pandemia mundial que hoje assola o mundo, angariam trabalhadores em situação de desespero e necessidade em troca de um percentual do retorno de seus serviços, valor baixo, impassível de alteração e determinado pela empresa.

Isto posto, buscando trazer perspectivas não romanceadas sobre a massiva migração de empregados e empregadas ao setor de prestação de serviço de maneira informal, ainda que sem o intuito de generalizar e esgotar o assunto, teme-se pela aparente intensificação da gangorra de poder sempre presente entre a classe trabalhadora e aqueles que a gerem em benefício próprio.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste estudo foi explorada a interconexão entre a economia compartilhada, baseada em um modelo de comunidade *online*, com o direito

do trabalho e as relações trabalhistas. Em um primeiro momento, conceituou-se e descreveu-se as principais características dos serviços prestados: de curta duração, supérfluos, facilmente substituíveis, realizado em plataformas que unem as partes diretamente, entre outras.

Como nunca antes visto, os aprimoramentos tecnológicos criam novas realidades e possibilidades a cada dia, trazendo, juntamente, a figura das economias de compartilhamento como grande geradora de ocupações. Visto que o direito não foi e jamais será capaz de acompanhar tais alterações em velocidade desejada, necessário adaptar a norma aos casos concretos.

Com isso, delimitou-se os desafios regulatórios trazidos pelo capitalismo de plataforma, quais sejam: a necessidade de balancear a proteção adequada aos direitos humanos do trabalhador com a necessidade de não proibição da inovação.

Nesse sentido, na seção seguinte, demonstrou-se que as medidas regulatórias adotadas até o momento no País são insuficientes. Após, argumentou-se pela necessidade do desenvolvimento de uma estrutura regulatória que proteja os direitos dos trabalhadores, independentemente da caracterização do vínculo empregatício.

Desta forma, entende-se como verdadeira a hipótese inicial sobre a intensificação da precarização do trabalho por meio da crescente informalização dos serviços, a qual vem se mostrando prejudicial aos trabalhadores que, à mercê da sociedade, veem-se obrigados a se sujeitar às condições débeis de labor a fim de evitarem a marginalização e pobreza extrema.

Sob este viés, vislumbra-se que o discurso do trabalhador como “empreendedor de si mesmo” não passa de uma falácia utilizada pelas grandes empresas, as quais se aproveitam das lacunas das estagnadas leis, incapazes de acompanhar o avanço tecnológico, romantizando como progresso um cenário que é, realmente, de máxima exploração.

Ainda que o presente estudo trate de assunto jurídico novo e inovador, o que demanda novas e diversas intervenções pelos pesquisadores, inclusive com o apoio da pesquisa empírica, imprescindível (talvez justamente por essa razão), que as pesquisas sobre o tema sejam intensificadas, sob pena de se negligenciar a vida de milhões de trabalhadores e trabalhadoras aos limites de suas subsistências, como, infelizmente, acaba por

ocorrer diariamente com o desincentivo dos vínculos trabalhistas e/ou preservação dos direitos básicos do proletariado.

Não se trata de aguardar uma única medida jurídica ou legislativa que virá a sanar todas as complicações trazidas pela inovação tecnológica e rápida e constante mudança global; trata-se de uma busca incessante de tentativas e erros a ser almejada por todos aqueles que atuam na seara jurídico-legislativa, sempre visando o bem maior da sociedade: a pessoa humana.

Assim, há a reiteração e clamor pelos elementos que compõem a essência do direito do trabalho, em especial os mencionados princípios da proteção ao trabalhador, causa primordial das regulamentações trabalhistas; da primazia da realidade, evitando enlace cego às normas em detrimento do factual; e do não retrocesso social, posto que grande foi a batalha, esforços e sofrimento para a conquista de um direito mais humano, não devendo o mesmo ser descartado devido às incompatibilidades normativas.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: a era do trabalhador just-in-time?1. **Estudos Avançados**, v. 34, p. 111-126, 2020.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Uberização do trabalho**: subsunção real da viração. 2017. Disponível em: <http://passapalavra.info/2017/02/110685/>. Acesso em: 20 abr. 2021.

ACCORSI, André; OLIVEIRA, Marco Antonio Gonsales de; MORAES, Rodrigo Bombonati de Souza. Uberização do trabalho: a percepção dos motoristas de transporte particular por aplicativo. **Revista Brasileira de Estudos Organizacionais** – v. 6, n. 3, p. 647- 681, dez/2019.

ALVES, Paulo. **Uber limita uso de aplicativo por motoristas para 12 horas**. GLOBO. 2020. Disponível em: <https://www.techtudo.com.br/noticias/2020/03/uber-limita-uso-de-aplicativo-por-motoristas-para-12-horas.ghtml>. Acesso em: 26 abr. 2021.

ANTUNES, Ricardo. **A nova morfologia do trabalho e as formas diferenciadas da reestruturação produtiva no Brasil dos anos 1990**. Sociologia, Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Vol. XXVII, 2014, pág. 11-25. Disponível em: <https://ler.letras.up.pt/uploads/>

ficheiros/12436.pdf. Acesso em: 05 abr. 2021.

BOSKOVIC, Alessandra Barichello; MELEK, Marcelo Ivan. **A revolução digital e o infoproletário no Brasil**. 59ª Jornal do Congresso Brasileiro do Trabalho. 2019. Disponível em: http://www.ltr.com.br/congressos/jornal/direito/jornal_direito.pdf#page=9. Acesso em: 05 abr. 2021

BRASIL. Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. **Diário Oficial da União**. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2018/lei-13640-26-marco-2018-786385-publicacaooriginal-155125-pl.html>. Acesso em: 13 abr. 2021.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. **Diário Oficial da União**. Disponível em: www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 14 abr 2021.

COGLIANESE, Cary. The challenge of regulatory excellence. In: COGLIANESE, Cary (Org.). **Achieving regulatory excellence**. Washington: Brookings, E-book, 2017, p.13-33.

COGLIANESE, Cary. Optimizing Regulation for an Optimizing Economy. **Public Affairs**, p. 14, 2018.

DE STEFANO, Valerio. The gig economy and labour regulation: an international and comparative approach. **Revista Direito das Relações Sociais e Trabalhistas**, v. 4, n. 2, p. 68–79, 2019.

FONTE, Bruno Macedo da. **Um laço entre a Arte e o Direito: como o Mercado de Veneza explica a contratualidade em época de Covid-19**. 2020. Disponível em: <https://conteudojuridico.com.br/consulta/artigo/54449/um-lao-entre-a-arte-e-o-direito-como-o-mercador-de-veneza-explica-a-contratualidade-em-poca-de-covid-19>. Acesso em: 10 abr. 2021.

GLOBO. **Pesquisa mostra que aplicativos já transportam o triplo dos passageiros de táxis**. 2019. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/pesquisa-mostra-que-aplicativos-ja-transportam-triplo-dos-passageiros-de-taxis-23912389>. Acesso em: 10 abr. 2021.

HEIDEGGER, Martin. A essência da linguagem. In: **A Caminho da Linguagem**. Trad. Marcia Sá Cavalcante Schuback. Petrópolis: Vozes, 2003, p. 121-171.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Trabalho e Rendimento, Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios 2014-2015**. Disponível em: <https://brasilemsintese.ibge.gov.br/trabalho/posicao-na-ocupacao.html>. Acesso em: 05 jan. 2021.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua - PNAD Contínua: taxa de desocupação, jan-fev-mar 2012 - nov-dez-jan 2021**. Disponível em: https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/9173-pesquisa-nacional-por-amostra-de-domicilios-continua-trimestral.html?=&t=series-historicas&utm_source=landing&utm_medium=explica&utm_campaign=desemprego. Acesso em: 26 abr. 2021.

KATZ, Vanessa. Regulating the sharing economy. **Berkeley Technology Law Journal**, v. 30, n. 385, p. 1067–1126, 2015.

LEMOS, Ronaldo; SOUZA, Carlos Affonso Pereira de. Aspectos jurídicos da economia de compartilhamento: função social e tutela da confiança. **Revista de Direito da Cidade**, vol. 08, nº 4. ISSN 2317-7721 pp. 1757-1777. Disponível em: <https://itsrio.org/wp-content/uploads/2017/01/Artigo-Economia-Compartilhamento-CAF-RL-Direito-da-Cidade.pdf>. Acesso em: 05 abr. 2021.

LIMA, Simone Alvarez. A constitucionalidade do serviço da uber à luz dos princípios da ordem econômica. **Revista Da Faculdade De Direito De São Bernardo Do Campo**, 22(1). 2016. Disponível em: <https://revistas.direitosbc.br/index.php/fdsbc/article/view/847>. Acesso em: 13 abr. 2021.

MILLER, Stephen. R. First principles for regulating the sharing economy. **Harvard Journal on Legislation**, v. 53, n. 1, p. 147–202, 2016.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO (OIT). **Non-standard employment around the world. Understanding challenges, shaping prospects**. Geneva, 2016. Disponível em: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/---publ/documents/publication/wcms_534326.pdf. Acesso em: 13 abr. 2021.

POSEN, Hannah. A. Ridesharing in the Sharing Economy: Should Regulators Impose Über Regulations on Uber? **Iowa Law Review**, v. 101, p. 406–433, 2015.

PRIEB, Sergio. **A classe trabalhadora diante da terceira revolução industrial**. 5º Colóquio Internacional Marx Engels. 2007. Disponível em: https://www.unicamp.br/cemarx/anais_v_coloquio_arquivos/arquivos/comunicacoes/gt4/sessao1/Sergio_Prieb.pdf. Acesso em: 05 abr. 2021.

RANCHORDÁS, Sofia. Does Sharing Mean Caring? Regulating Innovation in the Sharing Economy. **Minnesota Journal of Law, Science & Technology**, v. 16, p. 1–63, 2015.

RIBEIRO, Gabriel Francisco. UOL. **Entregadores fazem 2ª greve nacional em meio a pequenas vitórias e divisões**. 2020. Disponível em: <https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2020/07/25/entregadores-fazem-2-greve-nacional-em-meio-a-pequenas-vitorias-e-divisoes.htm>. Acesso em: 26 abr. 2021.

SCHOR, Juliet. **Debatendo a economia do compartilhamento**. In: ZANATTA, Rafael A. F.; PAULA, Pedro. C. B. ; KIRA, Beatriz. Economias do compartilhamento e o direito. 1. ed. Curitiba: Juruá, 2017, p. 22-40. Disponível em: https://www.internetlab.org.br/wp-content/uploads/2017/12/Economias_do_compartilhamento_e.pdf#page=80. Acesso em: 05 abr. 2021.

SENADO. **Projeto de Lei da Câmara nº 28, de 2017**. Disponível em: <<http://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/128659>>. Acesso em: 13 abr.2021.

SILVA, Raphael Andrade ; DE PAIVA, Matheus Silva ; DINIZ, Gustavo Saad. Desafios jurídico-regulatórios e economia compartilhada: elementos para uma reflexão crítica. **Scientia Iuris (UEL)**, v. 21, p. 98-125, 2017.

SRNICEK, Nick. **Platform Capitalism**. Polity, 2016.

SUNDARARAJAN, Arjun. **The sharing economy: the end of employment and the rise of crowd-based capitalism**. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press, 2016, p.23-46.

THE WASHINGTON POST. **Uber mandates a six-hour rest period for frequent drivers**. 2018. Disponível em: <https://www.washingtonpost.com/news/dr-gridlock/wp/2018/02/12/uber-mandates-a-six-hour-rest-period-for-frequent-drivers/>. Acesso em: 20 abr. 2021.

UBER. **Fatos e dados sobre a Uber**. 2021. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 10 abr. 2021.

VEJA. **Uber limita turno de motoristas em 12 horas nos EUA.** 2018. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/economia/uber-limita-jornada-de-trabalho-de-motoristas-em-12-horas-nos-eua/>. Acesso em: 26 abr. 2021.

WOOD, A. J. et al. Networked but Commodified: The (Dis)Embeddedness of Digital Labour in the Gig Economy. **Sociology**, v. 53, n. 5, p. 931–950, out. 2019

ZANATTA, Rafael A. F. Economias de compartilhamento: superando um problema conceitual. In: ZANATTA, Rafael A. F.; PAULA, Pedro. C. B. ; KIRA, Beatriz. **Economias do compartilhamento e o direito.** 1. ed. Curitiba: Juruá, 2017. v. 1. pp. 80-107. Disponível em: https://www.internetlab.org.br/wp-content/uploads/2017/12/Economias_do_compartilhamento_e.pdf#page=80. Acesso em: 05 abr. 2021.

ZUBOFF, Shoshana. **The age of surveillance capitalism: the fight for a human future at the new frontier of power.** 1a ed. Nova York: PublicAffairs, 2019.

'Notas de fim'

1 No original: Our changing, mobile, technological society demands that Uber, and companies like it, exist. Until now, there was no competition in the taxi industry because “cities and states long-ago determined that the benefits of eliminating competition outweighed the costs. That is no longer the case—the benefits of competition in the taxi industry that companies like Uber create are immeasurable and eliminating them would come at the expense of the consumer.. (POSEN, 2015, p. 430).

