

# DECISÕES SOBRE O VÍNCULO TRABALHISTA COM A UBER E A NECESSIDADE DE SE REVISTAR INSTITUTOS TRADICIONAIS NO DIREITO DO TRABALHO: COMO ACOMPANHAR AS INOVAÇÕES TECNOLÓGICAS?

## JUDICIAL DECISIONS ABOUT UBER'S LABOR RELATION AND THE NEED TO REVIEW LABOR LAW TRADITIONAL INSTITUTES: HOW TO FOLLOW TECHNOLOGICAL INNOVATIONS?

*Matheus Vinícius Aguiar Rodrigues<sup>1</sup>*

### RESUMO

Esse trabalho parte do pressuposto que o debate sobre o vínculo jurídico entre a Uber e o motorista é uma cortina de fumaça diante do desafio em se compatibilizar o Direito do Trabalho com as inovações tecnológicas. Após evidenciar esse problema, propomos ao final três reflexões normativas para indicar o caminho que julgamos adequado, suscitando, por exemplo, a viabilidade do *compliance* trabalhista no cumprimento e fomento das normas trabalhistas. A corrosão da figura do empregado típico e dos direitos trabalhistas, sobretudo a partir de falsas dicotomias, definitivamente, não é a melhor forma que o Direito do Trabalho pode lidar com as transformações tecnológicas.

**PALAVRAS-CHAVE:** Inovações Tecnológicas; Uber; Sharing Economy; Direito do Trabalho.

**ABSTRACT:** This paper assumes that the debate about the legal relationship between Uber and the driver is a smokescreen in the face of the challenge of reconciling labor law with technological innovations. After pointing out this problem, we propose at the end three normative reflections to indicate the path we deem appropriate, proving the viability of labor compliance in the fulfillment and promotion of labor standards, as example. The corrosion of the typical employee figure and of the labor rights, especially with false dichotomies, is not the best way that Labor Law can deal with technological changes.

**KEYWORDS:** Technological innovations; Uber; Sharing Economy; Labor Law.

### 1. INTRODUÇÃO

No último dia 24.08.2018, a 15ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região reascendeu a velha (e já ultrapassada) discussão sobre a natureza jurídica do vínculo entre a Uber e o “motorista parceiro”. Em que pese a relevância da discussão regulatória diante das

---

<sup>1</sup> Graduando em Direito pela Universidade de Brasília (UnB).

economias do compartilhamento<sup>23</sup> e do possível vínculo trabalhista ou empregatício do motorista, esse debate parece se descortinar em outro que se faz urgente na doutrina trabalhista: como compatibilizar o Direito do Trabalho e as inovações tecnológicas?

Dessa maneira, este artigo irá defender a premente necessidade de se revisitar institutos tradicionais do Direito do Trabalho, bem como a necessidade de se criar novos arranjos institucionais<sup>4</sup>, equilibrando-se, por um lado, um mercado de trabalho cada vez mais dinâmico e, por outro lado, a manutenção da higidez das normas trabalhistas e da função teleológica desse ramo jurídico.

Para convencer o leitor dessa necessidade, esse artigo, ainda que brevemente, irá apresentar o i) debate trabalhista na *sharing economy*, sobretudo no que tange ao vínculo trabalhista entre o motorista e a plataforma Uber; posteriormente, ii) introduzir-se-á o impacto das inovações tecnológicas na relação de emprego e na precarização do trabalho; por fim, ao reforçar a necessidade desse debate na doutrina brasileira, introduzir-se-á um norte ao caminho que compreendemos como adequado na compatibilização das inovações tecnológicas com o Direito do Trabalho.

---

<sup>2</sup> Diante de um impasse acerca da definição da *sharing economy* e, sobretudo diante de uma reinvenção deste conceito, pós-crise econômica de 2008, a partir do qual passou a se dar ênfase apenas às plataformas de *sharing economy* destinadas ao consumo, defende-se nesse artigo a concepção ampla e abrangente do pesquisador Rafael Zanatta que se vale, intencionalmente, do plural para afirmar que **economias do compartilhamento** seriam “sistemas socioeconômicos mediados por tecnologias de informação direcionados ao compartilhamento de recursos para **fins de consumo ou de produção**.” (ZANATTA, Rafael A.F. **Economias do compartilhamento: superando um problema conceitual**. In: ZANATTA, Rafael A. F.; PAULA, Pedro C. B. de.; KIRA, Beatriz (Org.). **Economias do compartilhamento e o Direito**. Curitiba: Juruá, 2017, p. 80).

<sup>3</sup> Ainda no que tange à definição do fenômeno, destaca-se a matriz bidimensional de Coganone e Martens, que divide as plataformas virtuais a partir de dois elementos. O eixo x da matriz bidimensional discrimina as plataformas orientadas ao lucro (*for profit – FP*) daquelas não orientadas (*non for profit – NFP*), enquanto o eixo y caracteriza as plataformas desenvolvidas em um modelo empresa-consumidor (*business-to-consumer, B2C*) e aquelas que adotam um modelo ponto-a-ponto (*peer-to-peer, P2P*). Dessa maneira, os autores definem quatro tipos de plataformas de *sharing economy*, as quais eles denominam de i) *True ‘sharing’* (plataformas P2P e NFP); ii) *Comercial P2P ‘sharing’* (plataformas P2P e FP); iii) *‘Empty set’* (plataformas B2C e NFP) e, ainda, a iv) *Comercial B2B* (plataformas B2C e FP). O Uber, por exemplo, nessa classificação, seria classificado como uma *comercial P2P ‘sharing’*, pois seria uma plataforma que visa ao lucro a partir de um modelo ponto-a-ponto (interliga o usuário da plataforma, *peer*, a um prestador de serviços, o outro *peer*). (CODAGNONE, C.; MARTENS, B. **Scoping the Sharing Economy: Origins, Definitions, Impact and Regulatory Issues**. 2016.)

<sup>4</sup> Define-se arranjo institucional como “[...] as regras do jogo em uma sociedade ou, em definição mais formal, as restrições concebidas pelo homem que moldam a interação humana.” (NORTH, Douglass C. **Instituições, mudança institucional e desempenho econômico**. Tradução de Alexandre Morales. São Paulo: Três Estrelas, 2018, p. 13)

## 2. DESENVOLVIMENTO

### 2.1. O DIREITO DO TRABALHO NA *SHARING ECONOMY*

Da análise desses novos serviços, sobretudo aqueles que se enquadram na *comercial P2P 'sharing'*<sup>5</sup> (plataforma que visa ao lucro a partir de um modelo ponto-a-ponto, que interliga o usuário da plataforma, *peer*, a um prestador de serviços, o outro *peer*), verifica-se que a característica mais latente é a base tecnológica (tecnologia da informação e comunicação<sup>6</sup>) da qual se utilizam para se inserir em um mercado tradicional já regulado. É assim com a Uber, no serviço de transporte individual, e com os demais “novos serviços” que se inserem no mercado financeiro (*Nubank, Paypal, Digio*) e no mercado hoteleiro (o *Airbnb*), por exemplo.

Em geral, essas plataformas, ao se valerem dessa tecnologia, estabelecem um sistema de *feedback* (reputabilidade) e de confiança entre os usuários, sobretudo por ser uma operação que liga pessoas (ou *peers*) que não se conhecem<sup>7</sup>. Esse sistema reputacional<sup>8</sup>, na Uber, por exemplo, é mundialmente conhecido pelo sistema de estrelas, no qual motorista e usuário se avaliam numa pontuação que varia de 1 a 5 estrelas. Essa avaliação, quando desce abaixo de um nível estipulado pela plataforma, pode fazer com que ambos os *peers* sejam excluídos da plataforma. Observa-se que essa reputação é essencial para o desenvolvimento dessas plataformas, mormente pelo que a doutrina<sup>9</sup> denomina de *enjoyment*, ou seja, a satisfação dos *peers* em utilizarem uma plataforma simples, ágil, atrativa e, acima de tudo, segura<sup>10</sup>.

Além disso, o discurso dessas plataformas é carregado por argumentos que suscitam benefícios econômicos e sustentáveis. As empresas assumem uma identidade *environmentally friendly businesses*<sup>11</sup>, incorporando o caráter sustentável de um consumo colaborativo. Dessa

---

<sup>5</sup> CODAGNONE, C.; MARTENS, B. op., cit., p. 14.

<sup>6</sup> SCHOR, J. B.; FITZMAURICE, C. J. **Collaborating and Connecting: The emergence of the sharing economy**. In: REISCH, L. A.; THOGERSEN, J. (Eds.). *Handbook on Research on Sustainable Consumption*. 1. ed. Northampton, MA: Edward Elgar Publishing, 2014.

<sup>7</sup> SCHOR., op., cit.

<sup>8</sup> Esse sistema reputacional é essencial para a *sharing economy*, tanto para aumentar a confiança no uso da plataforma quanto para melhorar o *enjoyment* no uso. A Uber, por exemplo, ainda nesse ano (2017) atualizou e trouxe novas formas de feedback, como forma de potencializar a reputação e confiabilidade da plataforma.

<sup>9</sup> HAMARI, J.; SJÖKLINT, M.; UKKONEN, A. **The sharing economy: Why people participate in collaborative consumption**. *Journal of the Association for Information Science and Technology*, v. 67, n. 9, 2016, p. 253.

<sup>10</sup> Sobre a associação entre reputação da plataforma e o regime de confiança nas transações nas plataformas de compartilhamento, destaco a doutrina de SUNDARARAJAN, A. **Peer-to-Peer Businesses and the Sharing (Collaborative) Economy. The Power of Connection: Peer-to-Peer Businesses**, v. 1, p. 1–7, 2014.

<sup>11</sup> SCHOR, Juliet B. **Debating the Sharing Economy. A Great Transition Initiative Essay**. Disponível em <http://www.greattransition.org/publication/debating-the-sharingeconomy>. Acesso em: 13 mar 2018. Deve-se destacar, no entanto, que embora essa dimensão da sustentabilidade tem impactado positivamente o mercado, ela não passa imunes a críticas. Hill (2016), por exemplo, argumenta que ao potencializar o consumo haveria, na verdade, uma ampliação de externalidades ambientais negativas. Ver: HILL, Steven. **Is the sharing economy truly green? Sierra: the national magazine of the Sierra Club**. Abril/2016. Disponível em:

maneira, o discurso latente da Uber é o seguinte: uma cidade com Uber é uma cidade com menos engarrafamento, logo, uma cidade com menos poluição e emissão de combustíveis fósseis. Aliado a isso, a plataforma incorpora outras ferramentas, como a *UberPoll* (um sistema de caronas, dentro da própria plataforma).

A *P2P 'sharing'* também cultiva um discurso econômico, que será essencial nesta análise. O exemplo mais latente na doutrina e na jurisprudência é o caso Uber. Analisando alguns dos dados internos da empresa, os estudiosos apontam<sup>12</sup> uma criação exponencial de novas oportunidades aos motoristas do aplicativo, com uma variedade de incentivos econômicos que são dadas a eles (para continuarem na plataforma), na mesma medida em que possibilitou, ao usuário, a diminuição de preços em comparação ao sistema tradicional de táxis.

Dessa maneira, a Uber irá incorporar todos esses elementos: as 1) vantagens econômicas e 2) sociais, 3) a sustentabilidade, 4) o maior *enjoyment* na modernização de um serviço privado de transporte ao consumidor, além de diversos outros fatores, como a 5) melhoria no transporte urbano e a conseqüente ampliação do direito à cidade, por exemplo. É um discurso mercadológico, quase totalmente metajurídico, que tenta corroborar com a ideia de que essas plataformas seriam novos modelos, não disciplinados, e, portanto, não regulados<sup>13</sup>. Trata-se de uma prática de “nulificação corporativa”<sup>14</sup>, nas quais as plataformas declaram que as regulações dos mercados nas quais atuam seriam nulas, criando, assim, seus próprios negócios jurídicos.

Dessa maneira, a Uber busca se diferenciar do táxi, apresentando-se como uma plataforma que presta serviços tecnológicos, tentando se furta da regulação existente ao transporte individual de passageiros. No entanto, seria a Uber uma plataforma tecnológica ou uma empresa de transporte individual de passageiros tecnológica? A natureza jurídica do vínculo entre a plataforma e o motorista seria consumerista ou trabalhista?

---

<http://www.sierraclub.org/sierra/2016-2-march-april/green-life/sharing-economy-truly-green>. Acesso em 20 mai 2018

<sup>12</sup> HALL, J.; KRUEGER, A. **An Analysis of the Labor Market for Uber's Driver-Partners in the United States, 2015.**

<sup>13</sup> Trata-se daquilo que a doutrina chamará de *empreendedorismo evasivo*, ou seja, uma atividade comercial que se utiliza da inovação tecnológica para buscar as contradições e lacunas existentes em uma norma e, assim, evadir-se do seu campo de aplicação.

Ver: ELERT, Niklas; HENREKSON, Magnus. **Evasive Entrepreneurship**. IFN Working Paper n°. 1044, 2016, p. 9. Disponível em: <http://ssrn.com/abstract=2513475>. Acesso em: 10 jun 2018

<sup>14</sup> PASQUALE, Frank; VAIDHYANATHAN, Siva. **Uber and the lawlessness of 'sharing economy' corporates**. 28 jul 2015. Disponível em <http://www.theguardian.com/technology/2015/jul/28/uber-lawlessness-sharing-economycorporates-airbnb-google>. Acesso em 27 jun 2018.

Este autor que escreve já apontou considerações sobre esse debate<sup>15</sup>: já se ressaltou que i) os pressupostos da não-eventualidade, subordinação e pessoalidade, em geral, pelo próprio *design* das plataformas da P2P *sharing* sempre serão difíceis de serem enquadradas e, por conseguinte, dependeriam de minuciosa análise do suporte fático no caso concreto; e, também, já se apontou que ii) o empreendedorismo evasivo e as práticas de nulificação corporativa dessas empresas da *sharing economy* sempre deveriam ser observadas com um certo grau de ceticismo<sup>16</sup>, atraindo o princípio da primazia da realidade sobre a forma na análise do contrato social dessas empresas e dos “contratos de adesão” entre estas e os parceiros da plataforma<sup>17</sup><sup>18</sup>.

Não obstante, esse debate laboral é apenas a ponta do *iceberg*. Mais do que defender que a legislação não pode ser freio à evolução do mercado de trabalho<sup>19</sup>, precisamos apontar caminhos que possam compatibilizar as inovações tecnológicas com o princípio protetivo do trabalhista, senão colocamos em risco a própria higidez do Direito do Trabalho (se isto já não em risco está a partir dos nefastos acontecimentos recentes, como a Reforma Trabalhista).

---

<sup>15</sup> RODRIGUES, M. V. A. A “reforma” trabalhista e aplicativos de economia compartilhada: o retrocesso na compatibilização entre as inovações e o Direito do Trabalho. 2º Caderno de Pesquisas Trabalhistas – Coordenado por Gilmar Mendes e Ives Gandra da Silva Martins Filho. Porto Alegre: Paixão, 2017, p. 75-96.

<sup>16</sup> Mr. Aslam v. Uber B.V. Disponível em <https://www.judiciary.gov.uk/wp-content/uploads/2016/10/aslam-and-farrar-v-uber-reasons-20161028.pdf>. Acesso em 26 jun 2018. “The notion that Uber in London is a mosaic of 30,000 small businesses linked by a common platform is to our minds faintly ridiculous.” A pesquisadora brasileira, Ana Frazão, nos traz grandes ensinamentos ao abordar essa decisão em seu artigo. Ver: FRAZÃO, Ana. **A decisão do Reino Unido sobre os motoristas da Uber**. 1 nov 2016. Disponível em <https://jota.info/colunas/constituicao-empresa-e-mercado/decisao-reino-unido-sobre-os-motoristas-da-uber-o-que-temos-aprender-com-ela-01112016>. Acesso em 10 nov 2018.

<sup>17</sup> Dessa maneira, defende-se que, em abstrato, há claramente um vínculo trabalhista entre o motorista parceiro e a plataforma Uber. Embora os pressupostos da não-eventualidade, subordinação e pessoalidade sejam difíceis de se configurarem, pelo próprio design dessas plataformas, i) na ausência da pessoalidade, perfeitamente pode se enquadrar o trabalho avulso, bem como os direitos sociais mínimos aplicados ao caso; ii) na ausência da subordinação (inclusive do ponto de vista estrutural), pode estar presente uma relação de trabalho autônomo; iii) na presença da eventualidade, por que não a presença de um trabalho eventual? Não descarto, ainda, a possibilidade da presença de emprego, estando configurados todos esses pressupostos, a partir do suporte fático da relação entre o prestador de serviços e a plataforma, que irá variar, por conseguinte, de plataforma para plataforma e do local geográfico na qual a plataforma se insere.

<sup>18</sup> Jurisprudencialmente, verifica-se que o assunto é passível de controvérsias, não tendo o Tribunal Superior do Trabalho (TST) ainda se manifestado sobre o tema, sobretudo porque ao longo do processo costuma ocorrer acordo entre os litigantes. Dentro do monitoramento deste tema, destacam-se apenas dois acórdãos: i) o julgado citado no início deste artigo, constante no **Processo nº 1000123-89.2017.5.02.0038, TRT 2ª Região, 15ª Turma**, DJe de 16.08.2018, no qual se declarou o vínculo empregatício entre o motorista e a plataforma; e ii) o **Processo nº 0011359-34.2016.5.03.0112, TRT 2ª Região, 9ª Turma**, DJe de 25.05.2017, no qual se reformou a decisão do juízo de origem para desconhecer o suposto vínculo empregatício, afirmando que se trataria de uma prestação impessoal, não eventual e sem subordinação.

<sup>19</sup> Nesse sentido, destaco as considerações de Mauricio Pallotta Rodrigues que aponta que a recente decisão da 15ª Turma do TRT da 2ª Região representaria uma afronta à autonomia da vontade e que a “legislação” não poderia ser um freio às evoluções do mercado de trabalho. (RODRIGUES, Mauricio Pallotta. **Decisão contra Uber e a afronta à livre iniciativa e autonomia da vontade**. Disponível em <https://www.jota.info/opiniao-e-analise/artigos/decisao-contra-uber-e-a-afronta-a-livre-iniciativa-e-autonomia-da-vontade-07092018>. Acesso em 7 nov. 2018).

## 2.2. O DIREITO DO TRABALHO NAS INOVAÇÕES TECNOLÓGICAS

Como o Direito do Trabalho pode acompanhar o cenário de inovação e disrupção tecnológica? É essa pergunta que se coloca ao Direito do Trabalho no século XXI. Essa pergunta se torna ainda mais premente a partir de relatórios da OIT<sup>20</sup> (Organização Internacional do Trabalho) que apontam, por exemplo, que 65% das crianças irão exercer profissões que sequer existem atualmente; ou, ainda, que as profissões mais demandadas no atual mercado de trabalho sequer existiam há 10 anos.

Esse debate parece vilipendiado, sobretudo diante do atual cenário de crise econômica, momento no qual se reverbera o falso dilema entre competitividade empresarial e os custos trabalhistas<sup>21</sup>. Momento no qual se amplia a i) presença de novas práticas contratuais (contratos híbridos ou “atípicos”); ii) se questiona e se relativiza a própria noção de subordinação (pressuposto fático-jurídico para a existência da relação de emprego); iii) se amplia os “autônomos”, os “contratantes independentes”, as empresas individuais, cooperados e outras formas atípicas de trabalho (que guardam diversos elementos do empregado típico, quais sejam a não-eventualidade, subordinação, pessoalidade e onerosidade)<sup>22</sup>.

Além disso, nesse intermédio de dificuldade financeira, amplia-se, via legislação e via jurisprudência, a aproximação entre a pauta da legislação empresarial e trabalhista, com criações híbridas e ambíguas, como novas formas de “empresa” e “empresários” e, ainda, com novos institutos, como a responsabilidade subsidiária e solidária da empresa contratante<sup>23</sup>.

**Percebe-se, nessas falsas dicotomias e no discurso da escassez econômica, que a ausência temporária, ou até mesmo a restrição, dos direitos trabalhistas seriam um ônus na busca por mais empregos e por maior competitividade empresarial. Essa corrosão da figura dos direitos trabalhistas implica elevados custos, não apenas à qualidade de vida do trabalhador, mas também ao financiamento das políticas públicas (sobretudo pela seguridade social).**

---

<sup>20</sup> WORLD ECONOMIC FORUM. **The Future Of Jobs: Employment, Skills and Workforce Strategy for the Fourth Industrial Revolution.** 2016. Disponível em: <[http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_Future\\_of\\_Jobs.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_Future_of_Jobs.pdf)>. Acesso em: 30 jan 2018.

<sup>21</sup> RODRIGUES, M. V. A. op., cit., p. 78-90.

<sup>22</sup> NORONHA, Eduardo, DE NEGRI, Fernanda e ARTUR, Karen. **Custos do Trabalho, Direitos Sociais e Competitividade Industrial.** In J. A. de Negri, F. de Negri e D. Coelho (orgs.), *Tecnologia, Exportação e Emprego*. Brasília, Ipea, 2006, p. 197-198.

<sup>23</sup> NORONHA., op., cit., p. 170-181.

O próprio *design* dessas plataformas cooperativas e dos sistemas reputacionais que avaliam motoristas e passageiros, por exemplo, atuam na violação de princípios fundamentais<sup>24</sup>, e não são suficientes para corrigirem eventuais externalidades negativas, como a precarização trabalhista<sup>25</sup> e como uma lacuna de incentivos que lhe é inerente.

Dentre essas lacunas de incentivos, destacamos a potencialização de duas falhas de mercados<sup>26</sup>, entre elas a 1) tentativa de “nulificação” de uma figura de empregado típico, enfatizando-se vínculos de curto prazo e não-eventuais entre os *peers* e a plataforma, e, ainda, a 2) falta de incentivos para que as plataformas e os participantes dela internalizem as externalidades negativas que provocam no serviço em que atuam<sup>27</sup>.

Nesse cenário, nos deparamos com o paradoxo que o desenvolvimento tecnológico pode provocar no Direito do Trabalho: se por um lado, pode impulsionar a criação de novas empresas, funções e oportunidades trabalhistas, do outro, pode também proporcionar e intensificar a sua precarização.

Diversos autores, por exemplo, irão questionar aplicativos como a *Uber*. Alguns irão afirmar, na verdade, que ela se insere numa “economia de compartilhamento de sucatas”, já que o empresariado estaria ampliando seus lucros com o trabalho dispendido nas plataformas (intensificando a “mais-valia”), sem nenhuma contraprestação civil, trabalhista e social ao

---

<sup>24</sup> Destacamos, ainda, um dos temas apenas suscitados pelo magistrado nesse debate de subordinação que, embora não desenvolvido, deixa uma discussão essencial para a caracterização da subordinação. A doutrina pugna, atualmente, por uma transparência dos algoritmos nesse controle e manutenção da plataforma: quais são os *inputs* e *outputs* dessas fórmulas de avaliação e *feedback*? Como a empresa se vale desses algoritmos para dispensar os trabalhadores (que não teriam a classificação desejada ou que recusariam um determinado número de corridas)? Uma transparência algorítmica é extremamente necessária, tanto para afastar (ou não) o referido controle e subordinação do parceiro, pela plataforma, quanto para evitar a perpetuação de racismos e preconceitos. O *feedback* do usuário ao motorista, dentro desse algoritmo, não poderia perpetuar afrontas a princípios fundamentais da Constituição brasileira? Nesse sentido, destaco um pesquisador da New York City Lab of Microsoft Research, Solon Barocas. Empiricamente, começa a trazer uma série de estudos que mostram as discriminações em grandes plataformas de tecnologia em interação econômica, nas quais o comportamento racista de alguns usuários, por exemplo, gera um sistema reputacional que, paulatinamente, prejudica a permanência e os negócios de diversos prestadores de serviços nessas plataformas. Acredito que, em breve espaço de tempo, esse tema deve ser uma linha de pesquisa na academia brasileira. O debate sobre a *sharing economy*, no Brasil, que ainda ressoa em tensões normativas acerca dos novos entrantes (“novo serviço”) e o mercado tradicionalmente regulado precisa evoluir. Portanto, essa linha de estudo deve ser reforçada no Brasil, sobretudo pelos pesquisadores que se dedicam a estudar os aspectos jurídicos, políticos e sociais numa regulação econômica.

<sup>25</sup> SINGER, Natasha. **In the sharing economy, workers find both freedom and uncertainty**. 16 ago 2014. Disponível em [http://www.nytimes.com/2014/08/17/technology/in-the-sharing-economy-workers-find-both-freedom-and-uncertainty.html?\\_r=0](http://www.nytimes.com/2014/08/17/technology/in-the-sharing-economy-workers-find-both-freedom-and-uncertainty.html?_r=0). Acesso em 17 mai 2018.

<sup>26</sup> CANNON, Bryant; CHUNG, Hanna. **A Framework for Designing Co-Regulation Models Well-Adapted to Technology-Facilitated Sharing Economies**. Santa Clara Computer and High Technology Law Journal, vol. 31, nº 1, p. 31-41. Santa Clara: 2015. A pesquisa destaca quatro falhas de mercado, no entanto, abordamos apenas aquelas essenciais a nossa análise.

<sup>27</sup> CANNON., op., cit., p. 40.

trabalhador, restando apenas as sucatas para esses participantes<sup>2829</sup>. Essas críticas também ressoam no Brasil, com uma doutrina que irá identificar essa tentativa das plataformas de se furtarem dos ônus trabalhistas e da seguridade social, sobretudo ao tratar os prestadores de serviços como “contratantes independentes”<sup>30</sup>.

Nesse debate, ainda nos deparamos com outra dificuldade: o Direito do Trabalho não detém uma gestão adequada do risco que as novas tecnológicas podem proporcionar na relação típica de emprego. Diferente dos cálculos e da estrutura normativa na qual se ampara o Direito Ambiental<sup>31</sup>, por exemplo, não há cálculos e institutos que buscam antecipar os efeitos dessas plataformas nos postos de trabalho e nos serviços em que elas atuam<sup>32</sup>. Seria difícil avaliar o impacto na precarização do trabalho, porquanto não se consegue isolar a precarização específica proporcionada apenas por essas plataformas no mercado de trabalho<sup>33</sup>, despidendo-se de todas as outras variáveis da macroeconomia.

É sob essa dificuldade (em gerir os riscos das novas tecnologias na ordem econômica e social) que a Justiça do Trabalho e o legislador se propõe a reagir a uma realidade dinâmica, sem se desvirtuar, no entanto, da promoção dos direitos fundamentais. A economia colaborativa muda paradigmas relacionados à posse e à propriedade, despertando a aplicação (ou não) dos arranjos regulatórios tradicionais ou a modernização (flexibilização e adaptação) destes. No

---

<sup>28</sup> REICH, Robert. *Why the Share Economy is Really the 'Share-the-Scraps' Economy*. 4 fev 2015. Disponível em <https://www.linkedin.com/pulse/why-share-economy-really-sharethe-scraps-robert-reich>. Acesso em: 22 jun 2018.

<sup>29</sup> Nesse mesmo sentido, destaco ainda recente crítica que fora traduzida pelo pesquisador Rafael Zanatta, em um manifesto da Trebor Scholz, denominado “Cooperativismo de plataforma”, na qual a autora busca inaugurar um novo paradigma de propriedade na *internet*, propondo plataformas de cooperativismo de propriedade coletiva. Neste manifesto, ao definir a economia do compartilhamento, a autora inicia uma belíssima provocação: “Daqui a vinte ou trinta anos, quando provavelmente enfrentarmos o fim das profissões e mais empregos serão ‘uberizados’, podemos muito bem acordar e imaginar por que não protestamos contra essas mudanças com mais força. **Apesar de toda a deliciosa e caseira convivência da ‘economia do compartilhamento’, podemos acabar compartilhando as sobras e não a economia.** Podemos sentir remorso por não termos buscado alternativas anteriormente. Sem dúvida, não podemos mudar o que não entendemos. Portanto, estou perguntando, o que ‘a economia do compartilhamento’ significa?” (SCHOLZ, Trebor. **Cooperativismo de plataforma: contestando a economia do compartilhamento corporativa.** Tradução de Rafael Zanatta. Disponível em: [https://rosaluxspba.org/wp-content/uploads/2017/03/cooperativismo-de-plataforma\\_web\\_simples.pdf](https://rosaluxspba.org/wp-content/uploads/2017/03/cooperativismo-de-plataforma_web_simples.pdf). Acesso em 8 nov. 2018).

<sup>30</sup> OLIVEIRA, Patrick L. S. **O Uber e o Mito da Panaceia Tecnológica**. 21 jul 2015. Disponível em <http://www.cartacapital.com.br/sociedade/uber-taxistas-4216.html>. Acesso em: 22 mar 2018.

<sup>31</sup> Entre esses institutos no Direito Ambiental, destacamos o próprio i) licenciamento ambiental trifásico; ii) o índice de sustentabilidade da Dow Jones, e, ainda, iii) o *carbono disclosure project*.

<sup>32</sup> CEZAR, Frederico Golçalves. **O uber e a proteção do trabalho em face da automação**. In FRAZÃO, Ana (org.). *Constituição, Empresa e Mercado*. Brasília: Faculdade de Direito- UnB, 2017, p. 414.

<sup>33</sup> SCHOR, Juliet B. **Debating the Sharing Economy. A Great Transition Initiative Essay**, Out 2014. Disponível em <http://www.greattransition.org/publication/debating-the-sharingeconomy>. Acesso em: 13 mar 2018.

Direito do Trabalho, essa tarefa ainda é mais difícil, sobretudo porque estamos diante de um objeto peculiar a ser transacionado e de objetivos e finalidades metaeconômicas.

Nesse contexto, proponho três reflexões normativas que, certamente, podem fazer com que o Direito do Trabalho se modernize diante da dinâmica das inovações tecnológicas, sobretudo diante das características da P2P *sharing*.

A primeira delas se refere ao fortalecimento sindical. A nefasta “reforma trabalhista”, que acabou com o imposto sindical, ainda não instituiu nenhum tributo para substituí-la, apesar de haver uma promessa do executivo nesse sentido. Os sindicatos precisam ser valorizados e, para isso, proponho a fixação de novas regras em relação à contribuição sindical patronal. Apesar de, ao menos temporariamente, não ser obrigatória, a contribuição sindical patronal desses “novos serviços” deve se destinar ao sindicato que representa o mercado que, de fato, essas plataformas atuam, mesmo que não se reconheça o vínculo empregatício ou trabalhista. Subsidiariamente, caso inexistir tributo comparável à extinta contribuição sindical, poder-se-ia criar uma contribuição semelhante àquela criada pelo Município de São Paulo que, diferentemente desta, seria dedicada a esses sindicatos. A cada motorista vinculado à Uber, por exemplo, o Sindicato dessa categoria ganharia um determinado valor, por exemplo. Esse fortalecimento sindical é essencial na fiscalização e na manutenção dos direitos desses trabalhadores inseridos na P2P *Market*.

Na nossa segunda reflexão, proponho uma analogia com o Direito Ambiental. É imprescindível que, assim como se avalia o risco de dano ambiental, no requisito de licença ambiental, por exemplo, o Direito do Trabalho crie métodos para a mitigação do risco da precarização trabalhista.

Por que não criar uma Política Nacional de Combate à Precarização do Trabalho, criando-se órgãos consultivos e deliberativos, como é o CONAMA (Conselho Nacional do meio Ambiente), no Direito Ambiental? Mais do que se preocupar com a erradicação do trabalho escravo, devemos ir além: a escravidão não se limita apenas às suas formas tradicionais, ela evolui e se disfarça. Essa política nacional pode considerar diversos critérios restritivos e impedidos à concessão da licença para o funcionamento da plataforma, como fiscalizações do trabalho e monitoramento de ações trabalhistas relacionadas ao descumprimento de regras relacionadas à saúde e à segurança do empregado (critérios restritivos) e, ainda, prever a não concessão de licença a empregadores que, conforme a própria

portaria interministerial nº 4/2016<sup>34</sup> indica, já submetem trabalhadores a condições análogas à escravidão (critério impeditivo).

A Economia Compartilhada não pode se tornar uma “oficialização do bico” e, dessa maneira, a CLT (Consolidação das Leis do Trabalho), ao invés de ser flexibilizada, deve ser reformada para combater, de forma mais eficaz, a precarização trabalhista. É nesse sentido que proponho uma terceira reflexão, que se coaduna com uma Política Nacional de Combate à Precarização do Trabalho. Nesta devemos pensar em institutos como o *compliance* anticorrupção, institucionalizado e fomentado pela Lei de Combate à Corrupção (Lei nº 12.846/2013)<sup>35</sup>. Dessa maneira, proponho que as penalidades da CLT, previstas em seu capítulo VII, institucionalize e fomente programas internos. Estes podem proporcionar um recrudescimento na qualidade de vida no trabalho e do empregado, podendo, ainda, melhorar o clima organizacional da empresa, oferecendo suporte (psicológico, por exemplo) aos trabalhadores e ampliando, por conseguinte, garantia mínimas já garantidas pela legislação trabalhistas.

Um *compliance* trabalhista é totalmente viável<sup>36</sup>. As empresas já se preocupam com o rendimento do trabalhador e, invariavelmente, buscam melhorar e monitorar o clima organizacional, por exemplo. O que propomos, no entanto, é institucionalizar uma política como essa, incentivando que os *players* busquem se adequar e ampliar as regras trabalhistas (individuais, coletivas e de seguridade social).

Portanto, diante de todas essas reflexões, acredito que o Direito do Trabalho, a longo prazo, se comporta de forma mais eficiente e eficaz quando gera incentivos à conformação com as regras trabalhistas. Isso, aliado às políticas públicas referidas acima, podem fazer com que o Direito do Trabalho se adequa à dinâmica das transformações tecnológicas, propiciando uma concretização mais efetiva dos seus objetivos e finalidades.

---

<sup>34</sup> Portaria interministerial do Ministério de Estado do Trabalho e Previdência Social e do Ministério de Estado das Mulheres, da Igualdade Racional, da Juventude e dos Direitos Humanos.

<sup>35</sup> Art. 7º, Lei nº 12.846/2013: “Serão levados em consideração na aplicação das sanções: [...] VIII - a existência de mecanismos e procedimentos internos de integridade, auditoria e incentivo à denúncia de irregularidades e a aplicação efetiva de códigos de ética e de conduta no âmbito da pessoa jurídica; Parágrafo único. Os parâmetros de avaliação de mecanismos e procedimentos previstos no inciso VIII do caput serão estabelecidos em regulamento do Poder Executivo Federal.”

<sup>36</sup> O *compliance* trabalhista possui duas dimensões: i) por um lado, configura um limite à autorregulação empresarial, à luz do poder fiscalizatório do empregador (p. e, haverá limites ao monitoramento do empregador na persecução de atos ilícitos na empresa, a partir de diretrizes de um *compliance* anticorrupção); ii) por outro lado, o *compliance* trabalhista também figura como um programa de integridade autônomo, sendo instrumento de cumprimento e maximização dos direitos trabalhistas. Dessa maneira, ao mesmo tempo que atua como um limite às disposições de *compliance* (financeiro, anticorrupção, e etc), o *compliance* trabalhista também configura um instrumento que irá dispor sobre a conformação às regras trabalhistas, diminuindo-se, por conseguinte, o risco do passivo trabalhista das empresas.

Tanto nas reflexões institucionais quanto nas normativas, deve sempre se pensar na necessidade que se coloca como desafio ao legislador e ao executivo, aliado aos possíveis benefícios que podem fomentar a preservação e fomento daqueles direitos. Dessa maneira, a melhor forma de lidar com a P2P *sharing* é pensar nos *players* envolvidos (ou, como vimos, os *peers*) e estimulá-los. A corrosão da figura do empregado típico e dos direitos trabalhistas, sobretudo com falsas dicotomias, definitivamente, não é a melhor forma de lidarmos com o Direito do Trabalho e, mais ainda, não é a melhor forma de adequá-lo à P2P *sharing*.

### 3. CONCLUSÃO

Do presente artigo, retiram-se as seguintes conclusões:

1. Ao apresentar as características da *sharing economy*, sobretudo com foco na plataforma Uber (uma *comercial P2P 'sharing'*), apresentou-se um discurso mercadológico que se insere em uma prática recorrente de nulificação corporativa desses novos mercados (empreendedorismo evasivo), que busca se furtar das regulações tradicionais já existentes. Dessa maneira, esse discurso incorpora as i) vantagens econômicas e sociais, ii) a sustentabilidade, iii) o *enjoyment* na modernização de um serviço privado e, ainda, especificamente no caso da Uber, iv) a melhoria do transporte urbano e a ampliação do direito à cidade.
2. Ressaltou-se que i) os pressupostos da não-eventualidade, subordinação e pessoalidade, em geral, pelo próprio *design* das plataformas da *comercial P2P sharing*, serão difíceis de serem enquadradas e, por conseguinte, dependeriam de minuciosa análise do suporte fático no caso concreto; e, também, já se apontou que ii) o empreendedorismo evasivo dessas empresas da *sharing economy* sempre deveriam ser observadas com um certo grau de ceticismo, atraindo o princípio da primazia da realidade sobre a forma na análise do contrato social dessas empresas e dos “contratos de adesão” entre estas e os parceiros da plataforma.
3. Posteriormente, defendeu-se que esse debate sobre a natureza do vínculo jurídico entre a plataforma Uber e o motorista é uma cortina de fumaça, que esconde um enorme desafio de se compatibilizar a dinâmica das inovações tecnológicas com o princípio protetivo e a função teleológica do Direito do Trabalho, sobretudo diante da inexistência de institutos que possa gerir o risco da precarização trabalhista.

4. Nesse contexto, apresentamos um caminho ao suscitar três reflexões normativas, quais sejam o 1) o fortalecimento e a profissionalização dos sindicatos na categoria dos mercados que, efetivam, os “novos serviços” atuam; 2) a criação de uma Política Nacional de Combate à precarização trabalhista; e, por fim, 3) a criação de programas de integridade relacionados ao respeito e ao fomento das garantias trabalhistas, vinculando-os à mitigação da graduação de possíveis punições supervenientes que a empresa possa vir a sofrer.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CANNON, Bryant; CHUNG, Hanna. **A Framework for Designing Co-Regulation Models Well-Adapted to Technology-Facilitated Sharing Economies**. Santa Clara Computer and High Technology Law Journal, vol. 31, nº 1, p. 31-41. Santa Clara: 2015.

CEZAR, Frederico Golçalves. **O uber e a proteção do trabalho em face da automação**. In FRAZÃO, Ana (org.). Constituição, Empresa e Mercado. Brasília: Faculdade de Direito- UnB, 2017.

CODAGNONE, C.; MARTENS, B. **Scoping the Sharing Economy: Origins, Definitions, Impact and Regulatory Issues**. 2016.

ELERT, Niklas; HENREKSON, Magnus. **Evasive Entrepreneurship**. IFN Working Paper nº. 1044, 2016, p. 9. Disponível em: <http://ssrn.com/abstract=2513475>. Acesso em: 10 jun 2018

FRAZÃO, Ana. **A decisão do Reino Unido sobre os motoristas da Uber**. 1 nov 2016. Disponível em <https://jota.info/colunas/constituicao-empresa-e-mercado/decisao-reino-unido-sobre-os-motoristas-da-uber-o-que-temos-aprender-com-ela-01112016>. Acesso em 10 nov 2018.

HALL, J.; KRUEGER, A. **An Analysis of the Labor Market for Uber’s Driver-Partners in the United States, 2015**.

HAMARI, J.; SJÖKLINT, M.; UKKONEN, A. **The sharing economy: Why people participate in collaborative consumption**. Journal of the Association for Information Science and Technology, v. 67, n. 9, 2016.

HILL, Steven. **Is the sharing economy truly green? Sierra: the national magazine of the Sierra Club**. Abril/2016. Disponível em: <http://www.sierraclub.org/sierra/2016-2-march-april/green-life/sharing-economy-truly-green>. Acesso em 20 mai 2018

NORONHA, Eduardo, DE NEGRI, Fernanda e ARTUR, Karen. **Custos do Trabalho, Direitos Sociais e Competitividade Industrial**. In J. A. de Negri, F. de Negri e D. Coelho (orgs.), Tecnologia, Exportação e Emprego. Brasília, Ipea, 2006, p. 197-198.

NORTH, Douglass C. **Instituições, mudança institucional e desempenho econômico.** Tradução de Alexandre Morales. São Paulo: Três Estrelas, 2018.

OLIVEIRA, Patrick L. S. **O Uber e o Mito da Panaceia Tecnológica.** 21 jul 2015. Disponível em <http://www.cartacapital.com.br/sociedade/uber-taxistas-4216.html>. Acesso em: 22 mar 2018.

REICH, Robert. **Why the Share Economy is Really the 'Share-the-Scraps' Economy.** 4 fev 2015. Disponível em <https://www.linkedin.com/pulse/why-share-economy-really-sharethe-scraps-robert-reich>. Acesso em: 22 jun 2018.

RODRIGUES, Mauricio Pallotta. **Decisão contra Uber e a afronta à livre iniciativa e autonomia da vontade.** Disponível em <https://www.jota.info/opiniao-e-analise/artigos/decisao-contra-uber-e-a-afronta-a-livre-iniciativa-e-autonomia-da-vontade-07092018>. Acesso em 7 nov. 2018).

RODRIGUES, M. V. A. **A “reforma” trabalhista e aplicativos de economia compartilhada: o retrocesso na compatibilização entre as inovações e o Direito do Trabalho.** 2º Caderno de Pesquisas Trabalhistas – Coordenado por Gilmar Mendes e Ives Gandra da Silva Martins Filho. Porto Alegre: Paixão, 2017, p. 75-96.

PASQUALE, Frank; VAIDHYANATHAN, Siva. **Uber and the lawlessness of 'sharing economy' corporates.** 28 jul 2015. Disponível em <http://www.theguardian.com/technology/2015/jul/28/uber-lawlessness-sharing-economcorporates-airbnb-google>. Acesso em 27 jun 2018.

SCHOLZ, Trebor. **Cooperativismo de plataforma: contestando a economia do compartilhamento corporativa.** Tradução de Rafael Zanatta. Disponível em: [https://rosaluxspba.org/wp-content/uploads/2017/03/cooperativismo-de-plataforma\\_web\\_simples.pdf](https://rosaluxspba.org/wp-content/uploads/2017/03/cooperativismo-de-plataforma_web_simples.pdf). Acesso em 8 nov. 2018.

SCHOR, Juliet B. **Debating the Sharing Economy. A Great Transition Initiative Essay.** Disponível em <http://www.greattransition.org/publication/debating-the-sharingeconomy>. Acesso em: 13 mar 2018.

SCHOR, J. B.; FITZMAURICE, C. J. **Collaborating and Connecting: The emergence of the sharing economy.** In: REISCH, L. A.; THOGERSEN, J. (Eds.). *Handbook on Research on Sustainable Consumption*. 1. ed. Northampton, MA: Edward Elgar Publishing, 2014.

SINGER, Natasha. **In the sharing economy, workers find both freedom and uncertainty.** 16 ago 2014. Disponível em [http://www.nytimes.com/2014/08/17/technology/in-thesharing-economy-workers-find-both-freedom-and-uncertainty.html?\\_r=0](http://www.nytimes.com/2014/08/17/technology/in-thesharing-economy-workers-find-both-freedom-and-uncertainty.html?_r=0). Acesso em 17 mai 2018.

SUNDARARAJAN, A. **Peer-to-Peer Businesses and the Sharing (Collaborative) Economy. The Power of Connection: Peer-to-Peer Businesses**, v. 1, p. 1–7, 2014.

ZANATTA, Rafael A.F. **Economias do compartilhamento: superando um problema conceitual.** In: ZANATTA, Rafael A. F.; PAULA, Pedro C. B. de.; KIRA, Beatriz (Org.). **Economias do compartilhamento e o Direito.** Curitiba: Juruá, 2017.

WORLD ECONOMIC FORUM. **The Future Of Jobs: Employment, Skills and Workforce Strategy for the Fourth Industrial Revolution.** 2016. Disponível em: <[http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_Future\\_of\\_Jobs.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_Future_of_Jobs.pdf)>. Acesso em: 30 jan 2018.