

UBER: As práticas judiciárias mundiais contra a precarização dos trabalhadores na era da economia das plataformas digitais

Juliette Robichez¹

RESUMO: Admirada no meio empresarial, a start-up americana UBER criada por Travis Kalanick sofre, todavia, muitas críticas e ataques. A economia digital que ela simboliza pressagia o espectro do fim do assalariado. De fato, não se contentou em quebrar sem rodeios o transporte tradicional: o modelo pregado pela Uber permite explorar trabalhadores e lucrar com suas atividades, sem assumir nenhuma obrigação como fornecer e manter o veículo, cuidar da saúde do motorista e da segurança dos clientes, pagar um salário-mínimo, o seguro-desemprego etc. Assimilado a um trabalhador independente, o motorista, sujeito às condições de ofício drásticas, impostas unilateralmente pela plataforma, não se beneficia de qualquer proteção laboral. Foram os juízes - por serem mais próximos da realidade social? - que iniciaram o movimento de resistência à flexibilização total dos direitos trabalhistas, influenciando, eventualmente, os parlamentares ou a própria multinacional. No intuito de ressaltar a existência de uma inesperada reação coordenada dos juízes nos quatro cantos do planeta, realizou-se uma pesquisa bibliográfica, com enfoque na literatura mundial, baseada em procedimentos metodológicos comparativos, guiada por uma abordagem dedutiva amparada, notadamente no estudo de casos jurisprudenciais nacionais internacionais e das leis subsequentes. O artigo tenta demonstrar que os sistemas nacionais – norte-americano, francês, britânico, espanhol e brasileiro - se fortalecem e se fortalecerão ao trocar experiências, ao adotar conceitos, práticas, soluções sucedidas nos outros, ao afastar as que não surtiram os efeitos esperados. Essa dialética jurídica constitui uma *cross-fertilização* das práticas judiciárias nacionais estudadas e oferece soluções a serem estudadas pelos sujeitos da sociedade internacional para confeccionar um desejado instrumento normativo apto a controlar melhor as atividades das gigantes plataformas.

PALAVRAS-CHAVE: UBER; práticas judiciárias; plataformas digitais; práticas judiciárias; Estados Unidos; Reino Unido; França; Espanha; Brasil.

INTRODUÇÃO

Em torno de dez anos, as plataformas digitais se desenvolveram esmagadoramente no mundo inteiro e revolucionaram nossas maneiras de consumir, se distrair como de trabalhar. Podemos falar de uma verdadeira mudança de paradigma econômica e social. A propensão da nova economia numérica à concentração em torno de multinacionais de grande tamanho e dotadas de um caráter quase sistemático é muito preocupante, pois além de participar de um

¹ Parisiense, radicada em Salvador, é mestre e doutora em direito pela Universidade Paris I - Panthéon Sorbonne (França). Leciona disciplinas de Direito Internacional e Direitos Humanos nos cursos de Direito e Relações Internacionais na Unijorge. É presidente da Comissão de Direito internacional do Instituto dos Advogados da Bahia (CDI-IAB). Email: julietterobichez@yahoo.fr

“capitalismo de fiscalização” promovendo uma sociedade de controle², põe em xeque as ferramentas tradicionais da regulação à disposição dos Estados. As plataformas digitais organizam conexões em tempo real de um número quase ilimitado de ofertas e solicitações. Conseguem realizá-las com custos reduzidos graças ao progresso técnico recente no que diz respeito às atividades contempladas - notadamente o transporte de pessoas e a entrega de refeições. Ao basear-se na combinação de algoritmo e dados, por um lado, e no estatuto do trabalhador independente, por outro, as plataformas introduziram novas formas de organização do trabalho.

Presente em centenas de cidades de 68 países, o serviço americano de transporte privado Uber, nascido em 2011, no coração da Silicon Valley, é o símbolo da transformação numérica da economia e por extensão, de quase todas as mudanças deste mundo. Destaque recorrente e onipresente na mídia nesses últimos anos, deu luz a um neologismo que se tornou um conceito em alguns países: a “uberização” da sociedade (nos Estados Unidos, se usa a expressão pejorativa de *gig economy*, ou seja “economia dos bicos”). Perpetuamente inovadora, a firma californiana transtornou o mundo econômico com seu “capitalismo de plataforma”. Com efeito, Uber, junto com outras plataformas como Deliveroo, Ifood, Rappi..., introduziu na nossa paisagem uma nova prática que consiste em colocar em relação, via aplicativos e plataformas digitais, uma empresa com uma pessoa paga por tarefa e os clientes.

Admirada no meio empresarial, a start-up americana criada por Travis Kalanick sofre, todavia, muitas críticas e ataques. A economia digital pressagia o espectro do fim do assalariado. De fato, não se contentou em quebrar sem rodeios o transporte tradicional³: o modelo pregado pela Uber permite explorar trabalhadores e lucrar com suas atividades, sem assumir nenhuma obrigação como fornecer e manter o veículo, cuidar da saúde do motorista e da segurança dos clientes, pagar um salário-mínimo, o seguro-desemprego etc. Assimilado a um trabalhador independente, o motorista, sujeito às condições de ofício drásticas, impostas unilateralmente pela plataforma, não se beneficia de qualquer proteção laboral. Além disso, esse modelo transfere todos os riscos ao “parceiro” que efetua as “missões”, como Uber

² DIEUIDE, Patrick. Des plateformes et des hommes. Vers un capitalisme 2.0 ? *Ecorev.*, 2019, n° 42, p. 241. Adde ZUBOFF, Shoshana. The age of surveillance capitalism, *Publicaffairs*, New York, 2019. Ver a importante revisão bibliográfica em: VEEN, Alex; BARRATT, Tom; GOODS, Caleb. Platform-Capital’s ‘App-etite’ for Control: A Labour Process Analysis of Food-Delivery Work in Australia. *Work, Employment and Society* – WES, vol. 34, 2020 p. 388. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/0950017019836911>. Acesso em: 14 jun. 2021.

³Vide a guerra aberta com os taxistas que enxergaram esses novos serviços como uma concorrência desleal. V. por ex., na França: SENNEVILLE, Valérie de. Uber: dans les coulisses d’une machine de guerre juridique. *Les Echos*, Paris, 11 out. 2015. Disponível em: <https://www.lesechos.fr/2015/10/uber-dans-les-coulisses-dune-machine-de-guerre-juridique-277662>. Acesso em: 05 mar. 2021.

denomina nos contratos o motorista e seu trabalho para não denotar vínculo empregatício. Aproveitando a situação de desemprego geral, a aspiração da juventude por uma maior liberdade na organização dos seus horários e imediato retorno financeiro, a plataforma se tornou rapidamente uma *success story* mundial (mesmo se nunca se mostrou rentável), mas que se revelou uma grande desilusão para a maioria dos condutores que vivenciaram a precariedade da sua situação no mundo do trabalho⁴.

Nada melhor que uma obra cinematográfica para propalar o desmantelamento do estado social, por uma ordem neoliberal que dissolve a solidariedade coletiva e pesa sobre os ombros dos mais vulneráveis. Após, *Eu, Daniel Blake* (2016), o filme *Você Não Estava Aqui* (*Sorry We Missed You*, 2019) de Ken Loach retrata a tomada de consciência pelo protagonista da lógica perniciosa da nova economia ligada a novas ferramentas digitais: o funcionário, vestido de “auto empreendedor”, trabalha até a exaustão, assumindo os ricos e encargos de sua atividade, para participar diretamente de sua própria exploração. Para desvendar as engrenagens dessa nova exploração digital, o grande cineasta britânico e seu roteirista, Paul Laverty, mais uma vez, seguem os caminhos da crônica documentada, assumindo plenamente sua forma didática, uma fórmula que se tornou, de certa forma, sua marca registrada. Ricky, mestre de obra, após a crise financeira de 2008, se encontra em situação financeira crítica e resolve adquirir uma pequena van, na intenção de trabalhar para uma sociedade de entregas. No entanto, o trabalho informal não traz a recompensa prometida, e aos poucos, o protagonista perde sua saúde e os membros da família passam a ser jogados uns contra os outros. O fenômeno é mundial. Na Coreia do Sul, país campeão da entrega logo atrás da China, os entregadores morrem de cansaço, denuncia *The South China Morning Post*⁵, devido à aceleração das cadências infernais às quais são submetidos. Essa realidade terrível transparece também nas testemunhas dos motoristas brasileiros: “Trabalhar com fome no estômago e carregar comida nas costas é uma tortura”, resume Paulo Limão, rosto da luta dos motoristas de Uber que criou o movimento dos Entregadores Antifascistas⁶.

Esse novo tipo de *lumpen proletariado*, apesar do seu isolamento e da pressão das multinacionais da era digital, decidiu reagir e reivindicar seus direitos básicos. As plataformas

⁴ Aconselhamos, para quem entende o francês, o excelente documentário radiofônico da radio France culture: *Ma vie d’Uber*. In: *Les pieds sur terre*, 13 set. 2018. Disponível em: <https://www.franceculture.fr/emissions/les-pieds-sur-terre/les-pieds-sur-terre-du-jeudi-13-septembre-2018>. Acesso em: 05 mar. 2021.

⁵ Surmenage. En Corée du Sud, les livreurs meurent de trop livrer. *Courrier international*, Paris, 09 nov. 2020. Disponível em: <https://www.courrierinternational.com/article/surmenage-en-coree-du-sud-les-livreurs-meurent-de-trop-livrer>. Acesso em: 09 jun. 2021.

⁶ COZZOLINO, Sarah. Conheça o líder dos “Entregadores Antifascistas”, que comanda greve do delivery no Brasil. *RFI*, 01 jul. 2020. Disponível em: <https://www.rfi.fr/br/geral/20200701-conheca-o-l%C3%ADder-dos-entregadores-antifascistas-que-comanda-greve-do-delivery-no-brasil>. Acesso em: 26 mai. 2021.

digitais de trabalho são, sem dúvida, vetores de crescimento, mas estão promovendo o surgimento de uma nova classe de trabalhadores precários. Todas essas razões convergem: é necessária uma regulamentação. Por ser um problema global, essa regulamentação deveria ser idealmente internacional. Diante da inércia, incapacidade ou falta de vontade do “concerto das nações” em reequilibrar as relações contratuais entre as partes envolvidas, eclodiram iniciativas locais que objetivam a defesa dos mais vulneráveis, em geral desempregados que assinaram um pacto faustino com essas plataformas digitais em situação geralmente monopolística e que ficam à mercê de empregadores invisíveis e de algoritmos escuros. Hoje, a Uber deve enfrentar várias frentes de resistência, em vários locais do planeta, que abalam seu modelo econômico.

No mundo inteiro, ativistas⁷, sindicatos de trabalhadores e acadêmicos⁸ fustigam os efeitos nocivos e perversos da “uberização” ou “plataformização” da economia. Essas críticas surtem efeitos em algumas cidades. Foram os juízes - por serem mais próximos da realidade social? - que iniciaram o movimento de resistência à flexibilização total dos direitos trabalhistas, influenciando, eventualmente, os parlamentares ou a própria multinacional. Várias iniciativas jurisprudenciais no patamar local que podem inspirar futuras e desejáveis normas internacionais, regionais e nacionais. Se não existe um grupo oficial composto de magistrados oriundos de vários Estados, como foi o “Apelo de Genebra” de 1996⁹ que visava, no intuito de lutar contra a sonegação fiscal e a lavagem de dinheiro, pressionar a União Europeia a harmonizar as regras tributárias e judiciais e quebrar o sigilo bancário, essa aliança internacional das práticas judiciais está surgindo de maneira informal.

No intuito de ressaltar a existência de uma inesperada reação coordenada dos juízes nos quatro cantos do planeta, realizou-se uma pesquisa bibliográfica, com enfoque na literatura mundial, baseada em procedimentos metodológicos comparativos, guiada por uma abordagem dedutiva amparada, notadamente no estudo de casos jurisprudenciais nacionais e internacionais e das leis subsequentes.

Ao analisar a jurisprudência pioneira de alguns países na dianteira na luta contra a precarização do trabalho, podemos ressaltar que os sistemas jurídicos nacionais não constituem “bolhas” perfeitamente independentes umas das outras, mas ao contrário, estão sempre em

⁷ Vale ressaltar o “Movimento dos Entregadores Antifascistas” criado por Paulo Lima, apelidado de “Galo” que ficou nos holofotes da mídia no início de 2020. V. COZZOLINO, Sarah. *Loc. cit.*

⁸ Ver, por ex., SLEE, Tom. *Uberização, a nova onda do trabalho precarizado*. Ed. Elefante, 2017; ANTUNES, Ricardo. *O privilégio da servidão*. O novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: Ed. Boitempo, 2ª ed., 2020.

⁹ ENGUÉLÉGUÉLÉ, Stéphane. Situer “l’appel de Genève”. Site Un. de Picardie, s.d. Disponível em: https://www.u-picardie.fr/curapp-revues/root/41/stephane_engueleguel.pdf_4a0936c4f2a93/stephane_engueleguel.pdf. Acesso em: 02 jun. 2021. Adde ROBERT, Denis. *L’Appel de Genève. La justice ou le chaos*. Stock: Paris, 1996.

interação através de uma relativa circulação nas noções e regras jurídicas, como nas soluções. A comparação desses sistemas poderá reunir as melhores características de cada modelo, ao mesmo tempo que extirpa suas deficiências. Concebemos a ferramenta metodológica comparativa, esse múltiplo olhar, como um elemento-chave para uma maior compreensão e modernização do direito que nos envolve e que permite, além do mais, a construção de padrões externos de países que enfrentam os mesmos desafios de prevenir ou sancionar a violação dos direitos trabalhistas, em particular, e os direitos humanos, em geral, sem comprimir os novos empreendimentos. O recurso à comparação jurídica apresenta-se de forma ambivalente: de um lado, a norma ou a prática pode servir de argumento de potencial impacto a ser seguido como instrumento propulsor da modernização almejada; do outro lado, pode interferir como contra-argumento a ser descartado e estimular a resolução inédita das situações¹⁰.

O artigo tenta demonstrar que os sistemas nacionais se fortalecem e se fortalecerão ao trocar experiências, ao adotar conceitos, práticas, soluções sucedidas nos outros, ao afastar as que não surtiram os efeitos esperados. Essa dialética jurídica constitui uma *cross-fertilização* das práticas judiciais nacionais estudadas e oferece soluções a serem estudadas pelos sujeitos da sociedade internacional para confeccionar um desejado instrumento normativo apto a controlar melhor as atividades das gigantes plataformas. As práticas judiciais visando limitar a precarização da situação dos motoristas ou entregadores ilustram o que o Ministro Cezar Peluso, então Presidente do Supremo Tribunal Federal, chamou de “diplomacia judiciária”: elas englobam “o conjunto das relações e interações entre as cortes locais e estrangeiras, no intuito de melhorar a ação jurisdicional em função das novas realidades criadas pela crescente interdependência das nações”¹¹. A rebelião contra a “uberização” da sociedade oferece uma oportunidade para ressaltar a importância do diálogo frutífero entre os três poderes – judiciários, legislativos e executivos -, nacionais e estrangeiros.

A última iniciativa para frear a precarização do trabalho provém dos tribunais do Reino Unido (3) e surtiu um certo efeito pois obrigou a plataforma Uber a modificar suas relações contratuais com os motoristas. Foi antecedida, todavia, por decisões pioneiras de juízes de outros países, como a França (2) e, sobretudo, os Estados Unidos (1). A Espanha (4) também

¹⁰ CERQUEIRA, G. Comparação jurídica e ideias de modernização do direito no início do Século XXI. *Revista de Direito internacional*, Brasília, v. 17, 2020, n.º 1, p. 1.

¹¹ PELUSO, Cezar. Discours prononcé par M. le Président de la Cour suprême du Brésil Cezar Peluso à l’occasion de l’ouverture des travaux du deuxième congrès de la Conférence mondiale sur la justice constitutionnelle. S. d. Disponível em: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwjlgdDDvJzxAhWwqZUCHcC8CCAQFjAPegQIGxAE&url=http%3A%2F%2Fwww.stf.jus.br%2Freppositorio%2Fcms%2FportalStfInternacional%2FportalStfDestaque_pt_br%2Fanexo%2Fdiscurso_ministro_Peluso_II_conference.doc&usg=AOvVaw2WSYYE5bFf_h-pR_s-Npwr. Acesso em: 15 jun. 2021.

oferece um exemplo interessante pois a decisão recente da sua jurisdição suprema, que abordou a questão de maneira aprofundada, foi transformada em uma das leis mais avançadas da área. O Brasil (5), quanto a ele, se a questão da proteção dos motoristas de plataformas não é mais uma prioridade, o que se reflete na jurisprudência indecisa de corte suprema, constatamos, todavia, que as jurisdições inferiores não são impermeáveis às jurisprudências dos outros países.

1. ESTADOS UNIDOS: A POSIÇÃO PIONEIRA DA JURISPRUDÊNCIA CALIFORNIANA

Não é sem ironia que uma das primeiras oposições dos tribunais às novas práticas predatórias das plataformas digitais se manifestou na Silicon Valley, no estado que sedia todas as GAFAM (Google, Apple, Facebook, Amazon, Microsoft) ou *big five*, inclusive a Uber.

Em 30 de abril de 2018, a Suprema Corte da Califórnia emitiu uma decisão unânime, *Dynamex Operations West, Inc. v. Superior Court of Los Angeles*¹², onde destacou os danos sofridos, não somente pelos trabalhadores classificados erroneamente na categoria de trabalhadores independentes, que perdem proteções significativas no local do trabalho, mas também pela sociedade toda, com a perda de receita para o Estado onde os motoristas atuam, pois as empresas burlam, graças à classificação incorreta, as leis trabalhistas e tributárias. Essa última motivação sobre o prejuízo da coletividade é uma particularidade da jurisprudência norte-americana que não encontramos de forma tão clara nas outras estudadas.

Citando literalmente a decisão do tribunal e reiterando a ideia que: “a classificação incorreta dos trabalhadores como contratados independentes tem sido um fator significativo na erosão da classe média e no aumento da desigualdade de renda”, a Assembleia da Califórnia ratificou, com uma confortável maioria (56 a favor; 15 contra) uma lei, em 18 de setembro de 2020, aprovada oito dias antes pelo Senado (29 a favor; 11 contra), que obriga as plataformas *online* de carona, a caracterizar os motoristas de VTC em assalariados, com o fim de melhor protegê-los.

It is also the intent of the Legislature in enacting this act to ensure workers who are currently exploited by being misclassified as independent contractors instead of recognized as employees have the basic rights and protections they deserve under the law, including a minimum wage, workers' compensation if they are injured on the job, unemployment insurance, paid sick leave, and paid family leave. By codifying the California Supreme Court's landmark, unanimous *Dynamex* decision, this act

¹² SUPREME COURT OF CALIFORNIA. *Dynamex Operations West, Inc. v. Superior Court of Los Angeles County*, 30 abr. 2018, 4 Cal.5th 903 (*Dynamex*). Disponível em: <https://law.justia.com/cases/california/supreme-court/2018/s222732.html>. Acesso em: 15 jun. 2021.

restores these important protections to potentially several million workers who have been denied these basic workplace rights that all employees are entitled to under the law.¹³

O chamado Assembly Bill 5 entrou em vigor em 1º de janeiro deste ano. Doravante, esses empregados independentes, que trabalhavam sem proteção nem garantias, poderão se beneficiar do estatuto dos trabalhadores assalariados, em particular poderão gozar das proteções sociais básicas, como o salário-mínimo ou o seguro-desemprego. Essa legislação pode afetar pelo menos um milhão de trabalhadores no Estado mais rico dos Estados Unidos: motoristas, entregadores de comida, faxineiros, manicures de salões, trabalhadores da construção civil e proprietários de franquias agora poderão ser reclassificados como funcionários.

Essa conquista é fruto do ativismo, entre outros, da federação californiana dos sindicatos. Segundo o *The New-York Times*¹⁴, houve tentativas que falharam em outros Estados da União, como em Washington ou Oregon, mas a nova legislação californiana poderá influenciar a coalizão de sindicatos a militar em prol da adoção de uma norma que acabe com a precarização do trabalho¹⁵. No Estado de New-York, o sindicato local dos motoristas de taxi, o *New York Worker's Alliance* (NYTWA) e o sindicato de motoristas VTC, nascido em 2016, o *Independent Drivers Guild* obtiveram uma vitória em agosto de 2018 contra o dumping social, ao garantir que o município imponha um salário-mínimo e o congelamento da concessão de novas licenças. A cidade de New York justificou essa suspensão pela necessidade, para a autoridade de supervisão dos veículos com motoristas (TLC), a realizar um estudo de impacto, no intuito de medir os efeitos desta indústria sobre a cidade, inclusive em termos de engarrafamentos. De fato, em 2010, um ano antes da implantação de Uber, a cidade contava 37 000 VTC e 13 500 taxis; em 2017, o número de VTC passou a mais de 83 000, enquanto o dos taxis, regulamentados pela TLC, não mudou. Segundo um relatório da autoridade, 85% dos condutores de VTC ganham menos que o salário hora mínimo. Enfim, lamenta vários suicídios

¹³ Disponível em: http://leginfo.ca.gov/faces/billTextClient.xhtml?bill_id=201920200AB5. Acesso em: 15 jun. 2021. Tradução nossa: "Também é intenção do Legislativo promulgar este ato no intuito de garantir que os trabalhadores atualmente explorados e classificados erroneamente como contratados independentes, em vez de reconhecidos como empregados, tenham os direitos e proteções básicos que merecem de acordo com a lei, incluindo um salário-mínimo, indenização trabalhista se forem feridos no trabalho, seguro-desemprego, licença médica paga e licença familiar paga. Ao codificar o marco histórico da Suprema Corte da Califórnia, a decisão unânime da Dynamex, esse ato restaura essas proteções importantes a vários milhões de trabalhadores que tiveram seus direitos básicos no local de trabalho aos quais todos os funcionários têm direito nos termos da lei."

¹⁴ CONGER, Kate; SCHEIBER, Noam. California Bill Makes App-Based Companies Treat Workers as Employees. 11 set. 2019. *The New York Times*, New York, 07 set. 2019. Disponível em: <https://www.nytimes.com/2019/09/11/technology/california-passes-landmark-bill-to-remake-gig-economy.html>. Acesso em: 03 mar. 2020.

¹⁵ WEIL, David. *Fissuring of the workplace. Why Work Became So Bad So Many and What Can Be Done to Improve it*. Harvard University Press, Boston, 2017.

de “parceiros” em menos de um ano. Segundo a decisão da prefeitura, o salário horário deve alcançar 17,22 dólares, o que corresponde ao salário-mínimo em vigor no fim de 2018 no Estado de New-York (15 dólares) acrescido da importância considerada necessária para abranger as despesas dos motoristas.

Os dois líderes americanos de VTC – Uber e Lyft – relutam a alterar o estatuto dos seus condutores, pois aumentaria consideravelmente o custo dos encargos sociais. A defesa das empresas do numérico é que a regulamentação das suas atividades teria um impacto sobre o serviço oferecido, aumentando o preço das viagens e o tempo de espera. Da mesma forma, participaria da desertificação de zonas menos densamente povoadas, carentes em transporte público. As duas gigantes afirmam que pouparam cada uma 30 milhões de dólares para organizar um voto popular, como autoriza a lei da Califórnia, com o propósito de substituir essa nova lei por um compromisso de direitos sociais que apresentaram ao governador¹⁶.

Os juízes franceses, apesar de pertencer à família do sistema jurídico romano-germânico, não ficaram insensíveis aos argumentos dos tribunais californianos de *common law*.

2. A JURISPRUDÊNCIA FRANCESA: A CONSOLIDAÇÃO DA SOLUÇÃO NORTE-AMERICANA NO SISTEMA ROMANO-GERMÂNICO

Na França, após a evolução da jurisprudência, o sistema imaginado e implantado sem concertação pela Uber poderia também mudar. A Corte de Apelo de Paris, um dos tribunais civis principais por ser da capital, em uma decisão com uma motivação detalhada, em 10 de janeiro de 2019¹⁷, reformou o julgamento de primeira instância do Conseil des prud’hommes¹⁸ de Paris do 28 de junho de 2018 que caracterizou o contrato em litígio em ato por natureza comercial. Considerou que o contrato de parceria entre o motorista VTC e a sociedade Uber BV, de direito neerlandês, se analisava de fato como um contrato comercial, qualificação tornando incompetente o tribunal da área trabalhista para dirimir o conflito. Em preâmbulo, a corte de segundo grau lembrou que a qualificação do contrato de trabalho é de ordem pública, em outras palavras, não importa a denominação figurando no contrato, somente as condições

¹⁶La Californie ratifie la loi faisant des chauffeurs Uber et Lyft des salariés. *Le Monde*, Paris, 19 set. 2019. Disponível em: https://www.lemonde.fr/international/article/2019/09/19/la-californie-ratifie-la-loi-faisant-des-chauffeurs-uber-et-lyft-des-salaries_5512268_3210.html. Acesso em: 04 mar. 2020.

¹⁷ COUR D’APPEL DE PARIS, pôle 6 – ch. 2, arrêt du 10 janvier 2019. M. X. / UBER. Disponível em: <https://www.legalis.net/jurisprudences/cour-dappel-de-paris-pole-6-ch-2-arret-du-10-janvier-2019/>. Acesso em: 01 jun. 2021.

¹⁸ Tribunal especializado em direito do trabalho, competente para resolver em primeira instância os conflitos em direito do trabalho, e formado de empregados e empregadores eleitos.

de fato nas quais a atividade foi exercida são tomadas em consideração. O juiz é livre para avaliá-los à luz de um pacote de indícios que lhes foram submetidos.

A Câmara Social da Corte de cassação¹⁹, a mais alta jurisdição francesa, confirmou, em 4 de março de 2020, em uma decisão de crucial importância, a “requalificação (...) em contrato de trabalho” do vínculo que une Uber a um motorista, alegando o caráter “fictício” do estatuto de trabalhador independente. Reiterou a motivação dos juízes de segunda instância pela qual os laços entre a plataforma californiana e seus condutores averiguam a existência de um “vínculo de subordinação jurídica permanente”, um dos critérios do contrato de trabalho. Os magistrados franceses constatam que o motorista que recorre à aplicação Uber “não constitui sua própria clientela” e “não determina livremente suas tarifas”, como faz o condutor de taxi clássico. A decisão acrescenta inúmeros elementos que corroboram a existência de uma relação de trabalho assalariado. Assim, a imposição do itinerário ao motorista e o seu desconhecimento do destino revelam que ele não pode escolher livremente suas corridas. A possibilidade para Uber desconectar o motorista após três recusas de transporte comprova que este não determina as condições de sua prestação de serviço e participa de um serviço organizado pela plataforma; segundo os magistrados supremos, “a sociedade Uber define unilateralmente as condições de exercício”. Enfim, para a Cour de cassation, a possibilidade para o contratado de se desconectar da plataforma sem penalidade “não entra em consideração na caracterização do vínculo de subordinação”. Essa longa decisão (para os padrões desta alta jurisdição) se refere de maneira exaustiva a todas as condições de trabalho, o que demonstra uma vontade óbvia da corte francesa de impedir às plataformas numéricas em tentar mudar algumas cláusulas do contrato, para evitar a estigmatização do seu sistema econômico pela autoridade judiciária. Outro fato inédito que corrobora a importância da solução para a jurisdição: o comunicado de imprensa da decisão²⁰ no portal oficial foi traduzido nos dois outros idiomas oficiais da Organização Internacional do Trabalho - OIT, o inglês e o espanhol, o que revela uma clara aspiração de universalização, etapa necessária de concretização da jurisprudência, quando se trata de uma multinacional atuando em mais de 300 cidades no mundo.

Um ano depois desta decisão, houve menos de 400 ações perante os Conseils des Prud’hommes e dois acórdãos importantes de cortes de apelo dirimiram conflitos semelhantes

¹⁹ COUR DE CASSATION, Chambre sociale. Arrêt n° 374, 4 mar. 2020 – ECLI:FR:CCAS:2020:SO00374. Disponível em: https://www.courdecassation.fr/jurisprudence_2/chambre_sociale_576/374_4_44522.html. Acesso em: 4 mar. 2021.

²⁰Disponível em: https://www.courdecassation.fr/jurisprudence_2/communiqués_presse_8004/prestation_chauffeur_9665/press_release_44526.html. Acesso em: 08 mar. 2021.

em sentido contrário. Isso não traduz automaticamente contradições severas, pois as plataformas reconfiguram constantemente suas regras para burlar as normas.

Todavia, em decisão de 12 de maio de 2021²¹, a Corte de Apelo de Paris, de novo, considerou haver vínculo de subordinação entre o demandante e a empresa americana: o motorista “integrou um serviço organizado pela Uber que determinou unilateralmente as condições de execução do serviço”. Pode, nomeadamente, ser objeto de "determinadas verificações da sua experiência como condutor" que podem conduzir, se necessário, a "uma desativação ou restrição do acesso" à aplicação. Outro argumento avançado pelo tribunal para estabelecer o vínculo de subordinação: “O Uber fixa um preço pelo serviço correspondente a um valor 'recomendado' ”, sem deixar a escolha do motorista. Isso poderia levar a reduções pontuais de taxas de “20%” e até, “em alguns itens, uma redução real de 30% no preço por quilômetro ou mesmo 50% no pacote de suporte”, podemos ler na decisão. O Uber, portanto, tinha o poder de controlar o desempenho do serviço, mas também de sancionar quaisquer violações observadas. A empresa também admitiu ter desativado temporariamente a conta do seu motorista por conta da recusa de três viagens consecutivas enquanto ele estava conectado. Também se reservou "o direito de desativar o acesso caso a avaliação ficasse abaixo da média mínima de avaliação que ela própria fixou". Como resultado, o motorista não tinha liberdade para definir seus preços e não podia aceitar ou recusar as viagens como desejava. A jurisdição não aceitou a possibilidade de o condutor trabalhar para outras plataformas nem a liberdade na escolha dos seus horários para comprovar que era realmente trabalhador independente. Portanto, condenou o Uber a pagar cerca de 58.000 euros ao demandante que trabalhou para a empresa entre 1º de outubro de 2014 e 16 de agosto de 2016, por diversas indenizações e o reembolso de suas despesas profissionais. A motivação da Corte de segundo grau lembra claramente a das Cortes supremas francesa e californiana que abriram o caminho em prol da requalificação do contrato de trabalho em contratos comerciais de motoristas de plataformas. No entanto, a jurisprudência francesa não foi ainda, como na Califórnia, codificada em uma lei.

O governo francês, desde 2016, resiste a seguir a via aberta pelos tribunais e defendida pelos sindicatos que militam em prol da equiparação dos motoristas aos assalariados. Tenta conciliar a liberdade e o conforto que oferecem esses novos serviços com a proteção dos trabalhadores em situação, geralmente, de precariedade. Um comitê de especialistas, liderado

²¹ COUR D'APPEL DE PARIS, pôle 6, ch. 8, arrêt 12 mai 2021, n° 18/02660. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/search/juri?tab_selection=juri&searchField=ALL&query=*&searchType=ALL&siegeAppel=PARIS&typePagination=DEFAULT&sortValue=DATE_DESC&pageSize=10&page=1&tab_selection=juri#juri. Acesso em: 6 jun. 2021.

pelo magistrado Jean-Yves Frouin, foi criado pelo poder executivo para formular proposições em matéria de estatuto, de diálogo social e de direitos sociais ligados às plataformas numéricas de trabalho. O objetivo delineado pelo governo era de assegurar as relações jurídicas e os trabalhadores sem comprometer a flexibilidade proporcionada pela condição de autônomo. O relatório “Frouin”²² foi entregue ao Primeiro-Ministro no dia 2 de dezembro de 2020.

Em relação ao status, o relatório recomenda que o terceiro status específico para trabalhadores de plataforma seja excluído, rejeitando a solução britânica que estudaremos mais adiante. Recomenda que os trabalhadores da VTC e das plataformas de entrega, após 6 a 12 meses de atividade e um certo volume de negócios, sejam obrigados a se associar a um terceiro para sua segurança. Este terceiro, livremente escolhido, seria uma empresa do tipo cooperativa, atribui ao motorista o estatuto de trabalhador e oferece todas as proteções do assalariado, sem pôr em causa a sua autonomia. Essa solução é julgada muito complexa para alguns e insuficiente para outros. Se o objetivo é expulsar Uber e as outras plataformas fora do território francês, é realmente insuficiente. Se a ideia é conciliar o progresso social e o dinamismo econômico, abre talvez um caminho rumo às fundações de um estatuto comum a todas as formas de trabalho na era do digital. “If anything is clear, gig workers desire flexibility and income certainty. These need not be mutually exclusive” defendem Tom Barratt, Alex Veen and Caleb Goods²³.

No que tange ao diálogo social, o relatório propõe a representação dos trabalhadores a partir de eleições em cada plataforma, após um período de experimentação. Recomenda uma mudança no ônus da prova para proteger os representantes sindicais. Sugere ainda a criação de uma autoridade reguladora das plataformas, a fiscalização do tempo de condução e uma remuneração mínima, como será implantada na Espanha, como veremos abaixo. Para os VTCs, plataformas digitais de trabalho, esta última seria de € 7 por viagem, com uma tarifa horária mínima de € 15 a € 18, devendo o mesmo cálculo também ser feito para entrega.

Questionado sobre a conveniência de estabelecer um conjunto de disposições legais aplicáveis a todas as formas de atividade profissional, o comitê é favorável a um “estatuto comum dos trabalhadores”, baseado na generalização das contas pessoais e direitos

²² GOUVERNEMENT FRANÇAIS. Rapport – Réguler les plateformes numériques de travail. 02 dez. 2020. Disponível em: <https://www.gouvernement.fr/partage/11921-rapport-reguler-les-plateformes-numeriques-de-travail>. Acesso em: 15 jun. 2021.

²³ BARRATT, Tom; VEEN, Alex; GOODS, Caleb. A new deal for Uber drivers in UK, but Australia’s ‘gig workers’ must wait. The conversation, 30 mar. 2021. Disponível em: <https://theconversation.com/a-new-deal-for-uber-drivers-in-uk-but-australias-gig-workers-must-wait-157597>. Acesso em: 14 jun. 2021. Tradução nossa: “Se alguma coisa estiver clara, os trabalhadores de bico desejam flexibilidade e certeza de renda. Esses não precisam ser exclusivos um do outro”.

recarregáveis, bem como no direito efetivo ao descanso e direito à reciclagem profissional, reconhecido a todos os trabalhadores.

Este relatório deveria servir de base para nutrir a concertação entre os protagonistas sociais. Porém o movimento dos Coletes Amarelos e a crise provocada pela Covid-19, apesar da atuação na linha de frente dos entregadores durante a grave crise sanitária que eclodiu no início de 2020, tiraram o tema das prioridades da agenda social governamental. Mas sabemos que dois pontos de vista se afrontam. O das plataformas que consideram que os motoristas ou entregadores são livres de organizar seu tempo de trabalho, se conectam quando quiserem e podem trabalhar com vários concorrentes. Em outras palavras, são independentes e merecem o estatuto de auto empreendedor. Do outro lado, o dos sindicatos que militam em prol de um assalariado puro e simples, o que nenhuma plataforma de transporte ou de entrega arriscará, pois seu modelo econômico não poderia sobreviver.

Os vizinhos britânicos inicialmente não abordaram a questão no mesmo ângulo, mas hoje, parece que seus tribunais se alinham na posição dos californianos e franceses.

3. REINO UNIDO: A JURISPRUDÊNCIA QUE FINALMENTE OBRIGOU UBER A CEDER

Inicialmente, a capital do Reino Unido abordou a questão sob um prisma diferente. A *Transport For London* (TfL), agência que regula o setor na cidade, em setembro de 2017, anunciou que não iria renovar a licença da Uber sob o pretexto de que a “empresa não tem responsabilidade corporativa com relação às potenciais implicações de segurança e proteção pública”. Tratava-se do delicado problema dos incidentes sexuais e violência entre motoristas da plataforma e passageiros. A decisão foi confirmada e generalizada em novembro de 2019²⁴. Mas, alguns meses depois, em conformidade com o que aconteceu nos Estados Unidos e na França, os juízes britânicos mudaram a posição das autoridades.

O ataque mais recente contra o coração pulsante do sistema implantado pela Uber ocorreu no Reino Unido, na pátria do liberalismo. A gigante das reservas de automóveis dos Estados Unidos anunciou em nota publicada no dia 16 de março de 2021²⁵ que todos os seus mais de 70 mil motoristas na Grã-Bretanha, que antes eram autônomos, receberão os benefícios ligados ao estatuto de *workers*. O Uber vai conceder aos motoristas britânicos o status de trabalhador

²⁴ TOPHAM, Gwyn. Uber loses London licence after TfL finds drivers faked identity. *The Guardian*, Londres, 25 nov. 2019. *Adde* Uber loses licence to operate in London. *BBC News*, Londres, 25 nov. 2019.

²⁵ Disponível em: <https://sec.report/Document/0001552781-21-000124/>. Acesso em: 14 jun. 2021.

assalariado, com salário-mínimo e férias remuneradas. Esta é uma inovação mundial para a sociedade americana e, pelo menos, uma reforma que pode abalar o modelo.

A plataforma agiu rapidamente depois de lançar uma ampla consulta com seus motoristas e apenas um mês após uma retumbante derrota na Suprema Corte. O mais alto tribunal britânico decidiu em 19 de fevereiro deste ano, no caso *Uber BV v. Aslam*²⁶, que os motoristas poderiam ser considerados "trabalhadores" assalariados e, portanto, gozar dos direitos sociais. A justiça decidiu a favor de um grupo de cerca de vinte independentes; estes últimos consideravam que tinham direito à condição de trabalhador, dado o tempo despendido com a aplicação e o controle exercido pelo grupo, por exemplo, sobre sua avaliação.

A lei britânica distingue o status do trabalhador (*worker*), que pode receber o salário-mínimo e outras vantagens, daquele de empregado estritamente falado, que se beneficia de um contrato formal de trabalho. Agora, os motoristas do Uber no Reino Unido receberão pelo menos um salário-mínimo, terão direito a licença remunerada e podem contribuir para um plano de poupança para aposentadoria, para o qual a empresa contribuirá. O salário-mínimo no Reino Unido é de 8,91 libras (R\$ 66,75). Um motorista de Uber ganha mais do que isso em média - £ 17 (R\$ 127,36) em Londres e £ 14 (R\$ 104,89) no resto do país.

Em outras palavras, a corte suprema londrina criou um terceiro estatuto, entre o “assalariado” e o “independente”, para os trabalhadores ditos de “parasubordinados”, pois não têm margem de negociação e cuja parte contratante não é o cliente. Beneficiam doravante de uma proteção específica: salário-mínimo, duração do trabalho, férias... Porém sem licença em caso de acidente ou doença ou maternidade, sem tampouco indenização de demissão ou de desemprego, nem aposentadoria financiada.

A plataforma californiana explica que todos os seus motoristas queriam poder usufruir dessas vantagens, do estatuto de trabalhador, mantendo a flexibilidade em suas condições de trabalho. Sempre terão a opção de trabalhar com Uber quando quiserem. Estes benefícios somam-se aos já existentes, como o acesso gratuito ao seguro saúde, bem como a compensação por licença parental.

O Uber não divulga o custo dessas medidas, que deveriam ser substanciais e pesar um pouco mais nas frágeis finanças de uma empresa ainda não lucrativa e em péssimo estado com as restrições sanitárias. O grupo deve absorver parte dos custos, pois dificilmente poderá aumentar seus preços, principalmente em Londres, onde a concorrência é acirrada.

²⁶ UNITED KINGDOM SUPREME COURT. Judgment, *Uber BV and others (Appellants) v. Aslam and others (Respondents)*, 19 fev. 2021. Disponível em: <https://www.bailii.org/uk/cases/UKSC/2021/5.html>. Acesso em: 26 mai. 2021.

Todavia, ao conceder a condição de assalariado, a empresa evita processos judiciais demorados. Porque a decisão da Suprema Corte poderia ter permitido que os motoristas recorressem aos tribunais para obter os direitos que o Uber acaba de conceder.

Resta saber se o anúncio do Uber pode ter consequências para outras plataformas digitais no Reino Unido que atuam na economia da *gig economy* - empregos precários e de baixa remuneração. Os entregadores do Deliveroo, o aplicativo de entrega de alimentos, aguardam a decisão do Tribunal de Apelações de Londres para saber se podem se beneficiar de um acordo coletivo, a fim de ter melhores condições de trabalho.

Esta nova figura contratual intermediária do *worker* atende as exigências da economia das plataformas? Pode proteger os motoristas e motociclistas de alto risco, cujos acidentes de trabalho são frequentes, mas com uma proteção social reduzida. Parece que se trata menos de obter um contrato de trabalho que a proteção do regime geral e a indenização de desemprego vinculada ao assalariado. Porém, vai criar uma nova fronteira imprecisa entre os contratos que deverá ser determinada pelos magistrados de trabalho e da área comercial. Além disso, reservar este estatuto aos únicos trabalhadores de plataformas de transporte, nos quais alguns são pluri-ativos (tendo sua própria clientela, assalariados em tempo parcial...), constituirá uma nova subcategoria, criando uma distorção de concorrência entre os trabalhadores independentes do mesmo setor. Para o jurista francês, Jean-Emmanuel Ray²⁷, a solução consistiria em alargar este estatuto às situações comparáveis. Enfim, o risco de desestabilizar o assalariado é patente: ao conferir uma melhor proteção social aos trabalhadores tão particulares, as empresas poderiam ter a tentação de transformar seus assalariados autônomos em *workers* ou propor este estatuto aos futuros recrutas.

Por enquanto, Uber está fazendo essa mudança apenas no Reino Unido²⁸. Avisou que analisará, mercado a mercado, como pode evoluir seu modelo. O diretor-gerente Dara Khosrowshahi fez uma série de propostas para governos e sindicatos na Europa em fevereiro. O objetivo é garantir uma remuneração transparente e justa aos motoristas e oferecer-lhes mais vantagens. O Uber planeja ser capaz de replicar na Europa o que propôs no Reino Unido, ou seja, motoristas independentes que recebem indenização²⁹.

²⁷ RAY, Jean-Emmanuel. Uber : « worker », ou le troisième statut de l'emploi. *Le Monde*, Paris, 3 mar. 2021. Disponível em: https://www.lemonde.fr/emploi/article/2021/03/03/uber-worker-ou-le-troisieme-statut-d-emploi_6071774_1698637.html. Acesso em: 31 mar. 2021.

²⁸ BARRATT, Tom; VEEN, Alex; GOODS, Caleb. A new deal for Uber drivers in UK, but Australia's 'gig workers' must wait. *Loc. cit.*

²⁹ Uber reconnaît à ses chauffeurs britanniques un statut de travail salarié, une première. *Le Monde*, Paris, 17 mar. 2021. Disponível em: https://www.lemonde.fr/economie/article/2021/03/17/uber-reconnait-aux-chauffeurs-britanniques-un-statut-de-travailleur-salarie-une-premiere_6073386_3234.html. Acesso em: 28 mai. 2021.

Na Espanha, outro país da União Europeia, o modelo econômico implantado pelas plataformas como Uber está questionado também: as jurisdições superiores não somente elaboraram uma jurisprudência sólida como obrigaram as autoridades legislativas a tomar em consideração as aspirações dos entregadores ao alterar o Código do trabalho no intuito de se adaptar às novas formas de produção.

4. Espanha: a jurisprudência como alavancar da alteração do Código de trabalho

No país de Cervantes, inicialmente, o problema da proteção dos entregadores foi abordado pelas autoridades sob o prisma da concorrência desleal e resolvido em prol da plataforma digital. Todavia, uma decisão da justiça, consecutiva a um apelo do governo central de Madrid de suspender a regulamentação de Barcelona que limitava o número de licenças outorgadas às companhias de VTC, na proporção de uma por trinta licenças de taxi, ateou fogo à pólvora: durante uma semana, em julho de 2018, 11 das 17 regiões, incluindo as grandes cidades Sevilha, Bilbao e Valença, foram totalmente paralisadas por uma greve dos motoristas de taxi. Um decreto real de 14 de setembro recuou e autorizou finalmente os governos regionais a regular livremente o setor³⁰.

Os magistrados da corte suprema se manifestaram finalmente para alinhar sua jurisprudência na dos colegas americanos, franceses e britânicos. Em 25 de setembro de 2020, o Tribunal Supremo Espanhol (TSE), em sessão plenária e na unanimidade, reconheceu, contrariando as decisões de primeira e segunda instâncias, a relação de empregador/empregado entre uma plataforma e um entregador. Como as decisões estrangeiras acima citadas, analisou os elementos fáticos do caso – tomada de todas as decisões comerciais, fixação do preço e dos modos de pagamento, etc. – para chegar a sua conclusão. O caso do ciclista que, depois de um período de enfermidade, não recebeu mais “missões” da *start-up* barcelonesa Glovo³¹ pela qual trabalhava, unificou as jurisprudências no país todo. Assim o Tribunal, como analisa o professor Adrian Todolí Signes³², vem realizando, desde 2007, uma reinterpretação profunda do conceito de trabalhador para adaptá-lo às novas formas de produção. Parece que abandonou – ao menos

³⁰ La batalla de los taxis y los VTCs es global: así han legislado en otras partes del mundo para poner paz. *El País*, Madrid, 30 jan. 2019. Disponível em: https://elpais.com/economia/2019/01/29/actualidad/1548781875_686856.html. Acesso em: 06 mar. 2020.

³¹ TRIBUNAL SUPREMO ESPANHOL, decisão 25 set. 2020, rec. 4746/2019. Disponível em: <https://www.poderjudicial.es/cgpj/es/Poder-Judicial/Tribunal-Supremo/Noticias-Judiciales/El-Tribunal-Supremo-declara-la-existencia-de-la-relacion-laboral-entre-Glovo-y-un-repartidor>. Acesso em: 14 jun. 2021.

³² SIGNES, T. Adrian. Comentario a la Sentencia que considera a los *Riders* empleados laborales. *Labour & Law Issues*, v. 6, n.º. 2, 2020, p. 3.

reduziu a sua expressão mínima – a exigência de dependência jurídica do “control test” como forma de identificar os trabalhadores e reiterou que a propriedade da ferramenta de trabalho ou o fato de assumir uma parte dos riscos do empreendimento não excluem a qualificação de trabalhador. Ao contrário, o TSE exige características adicionais para determinar a verdadeira autonomia. O entregador que leva somente sua mão de obra e que está submetido às instruções do empresário, não pode ser classificado como independente se não comprovar a existência de uma organização suficiente que contemple não somente a execução da prestação, mas também outros elementos inerentes à gestão efetiva de um negócio, como a política de marketing, a tomada de decisões relevantes etc.

Vale ressaltar que a empresa tentou pedir a elevação de uma questão prejudicial ao Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE), alegando que a controvérsia em litígio era um tema de dimensão europeia que afetava as liberdades de estabelecimentos e de livre prestação de serviços consagradas nos artigos 49 e 56 do Tratado de Funcionamento da União Europeia, assim como as liberdades profissionais e de empresa protegidas pelos artigos 15 e 16 da Carta dos Direitos Fundamentais da UE. O TSE se recusou a acionar o Tribunal de Luxemburgo por não existir “dúvidas razoáveis em relação com a interpretação do direito da União Europeia”. No entanto, se destacando das jurisprudências europeias analisadas anteriormente, fundamentou sua solução na decisão do TJUE do dia 22 de abril de 2020³³ que se refere à aplicação da Diretiva 2003/88/CE³⁴ quando a independência do prestador de serviço parece fictícia e quando existe uma relação de subordinação entre esta pessoa e o suposto empregador. E como os juízes franceses, britânicos ou norte-americanos, a alta jurisdição espanhola se referiu a precedentes sobre a qualificação do contrato de trabalho, para dirimir um conflito aparentemente novo por envolver plataformas digitais:

Desde la creación del derecho del trabajo hasta el momento actual hemos asistido a una evolución del requisito de dependencia-subordinación. La sentencia del Tribunal Supremo de 11 de mayo de 1979 ya matizó dicha exigencia, explicando que « la dependencia no implica una subordinación absoluta, sino sólo la inserción en el círculo rector, organizativo y disciplinario de la empresa ». En la sociedad postindustrial la nota de dependencia se ha flexibilizado. Las innovaciones tecnológicas han propiciado la instauración de sistemas de control digitalizados de la prestación de servicios. La existencia de una nueva realidad productiva obliga a

³³ UNIÃO EUROPEIA. Processo C-692/19: Pedido de decisão prejudicial apresentado pela Watford Employment Tribunal (Reino Unido) em 19 de setembro de 2019 – B/Yodel Delivery Network Ltd. Disponível em: <https://op.europa.eu/it/publication-detail/-/publication/cbc4a9fd-1fe0-11ea-95ab-01aa75ed71a1/language-pt>. Acesso em: 14 jun. 2021.

³⁴ Diretiva 2003/88/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de nov. 2003, relativa a determinados aspectos da organização do tempo de trabalho (JO 2003, L.299, p. 9).

adaptar las notas de dependencia y ajenidad a la realidad social del tiempo en que deben aplicarse las normas³⁵.

A jurisdição ibérica amparou sua decisão, no intuito de evitar resistência das jurisdições de primeira instância ou ações das plataformas visando contornar o direito, em outro acórdão europeu para afirmar que a “empresa no es una intermediaria”. A decisão do TJUE do 20 de dezembro de 2017 (C-434/15), *Associação Profesional Élite Taxi*³⁶, declarou que o serviço de intermediação de Uber que tem por objeto, através de uma aplicação para telefones inteligentes, estabelecer a ligação, mediante remuneração entre motoristas não profissionais que utilizam o seu próprio veículo a pessoas que pretendem efetuar uma deslocação urbana, deve ser considerado indissociavelmente ligado a um serviço de transporte e, por conseguinte, abrangido pela qualificação de “serviço no domínio dos transportes” na acepção do direito da União. Tal serviço, segundo o TJUE, deveria ser excluído do âmbito de aplicação da livre prestação de serviços em geral, bem como da Diretiva relativa aos Serviços no Mercado Interno e da Diretiva sobre o Comércio Eletrônico. A empresa mencionada desenvolveu uma atividade de transporte subjacente, que organizou e dirigiu em seu próprio benefício. À luz desta jurisprudência, o Tribunal Supremo considerou no caso Glovo que a convenção coletiva setorial se aplicava no caso em litígio.

Enfim, a sentença do TSE acrescentou que os meios de produção essenciais nesta atividade, não são o celular ou a veículo do motorista, mas a própria plataforma digital que pertence à empresa. Sem o “App”, insistiram os juízes espanhóis, o trabalhador não pode prestar serviço. Estes, enfim, examinaram a questão da “reputação digital” e a equipararam a uma forma insidiosa de vigilância e de controle dos trabalhadores, e como tal, a uma forma de organização do trabalho decidida pela empresa. Concluiu categoricamente que:

En la práctica este sistema de puntuación de cada repartidor condiciona su libertad de elección de horarios porque si no está disponible para prestar servicios en las franjas horarias con más demanda, su puntuación disminuye y con ella la posibilidad de que en el futuro se le encarguen más servicios y conseguir la rentabilidad económica que busca, lo que equivale a perder empleo y retribución. Además, la empresa penaliza a los repartidores, dejando de asignarles pedidos, cuando no estén operativos en las franjas reservadas, salvo causa justificada debidamente comunicada y acreditada. La consecuencia es que los repartidores compiten entre sí por las franjas horarias más productivas, existiendo una inseguridad económica derivada de la retribución a comisión sin garantía alguna de encargos mínimos, que propicia que los repartidores intenten estar disponibles el mayor período de tiempo posible para acceder a más encargos y a una mayor retribución.

³⁵ TRIBUNAL SUPREMO ESPANHOL, decisão 25 set. 2020, rec. 4746/2019. *Idem*.

³⁶ Disponível em: <https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2017-12/cp170136pt.pdf>. Acesso em: 15 jun. 2021.

Essa nova jurisprudência do TSE, como o precedente californiano, influenciou o governo de Madri que recentemente adotou um decreto-lei, de 15 de março de 2021 que modifica o Código de trabalho de 2015 para garantir os direitos trabalhistas das pessoas dedicadas à entrega no âmbito das plataformas digitais³⁷.

Tomando em consideração as aspirações dos entregadores que criticam a falta de transparência na gestão, na anotação e fiscalização dos entregadores, as autoridades espanhóis tomaram a dianteira ao adotar uma norma dando a possibilidade para os sindicatos de vigiar os algoritmos e sistemas de inteligência artificial que determinam e impactam as condições de trabalho, incluindo o acesso e a manutenção do emprego e a elaboração dos perfis. O Decreto acrescentou uma nova letra d) ao parágrafo 4 do artigo 64 do Estatuto dos trabalhadores³⁸.

A doravante chamada “Ley Rider”, foi aprovada por um decreto e que entrará em vigor em agosto deste ano, confere o estatuto de assalariados aos entregadores de plataformas. Segundo a Ministra do Trabalho, Yolanda Díaz³⁹, serão mais de 16.000 relações de trabalho afetadas pela nova medida, com um impacto econômico calculado de 29 milhões de euros. Inédita na Europa, esta nova legislação obriga o setor a se reorganizar. A Asociación de Plataformas de ‘food delivery’ na Espanha, Deliveroo, Stuart, Glovo e Uber Eats, manifestou veemente seu desacordo com a nova norma que põe, segundo ela, em risco “el desarrollo de un sector que aporta más de 700 de millones de euros al PIB español y que ha sido elaborado sin tener en cuenta a sus principales actores: restaurantes, plataformas y, los más sorprendente, a los propios repartidores”. Algumas organizações de entregadores, de maneira surpreendente, manifestaram para pressionar os deputados a votar contra o Decreto-Lei.

O contágio alcança o mundo inteiro, inclusive países da América Latina, como a Colômbia, cujas autoridades suspenderam os serviços Uber, em 20 de dezembro de 2019,

³⁷ Disponível em: https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2021-7840. Acesso em: 15 jun. 2021.

³⁸ “Ser informado por la empresa de los parámetros, reglas e instrucciones en los que se basan los algoritmos o sistemas de inteligencia artificial que afectan a la toma de decisiones que pueden incidir en las condiciones de trabajo, el acceso y mantenimiento del empleo, incluida la elaboración de perfiles”. V. AGUILAR, Jorge. El Gobierno aprueba la ‘lei rider’: Glovo e Deliveroo tienen tres meses para contratar a los repartidores. ABC, Madri, 11 mai. 2021. Disponível em: https://www.abc.es/economia/abci-gobierno-aprueba-ley-rider-glovo-y-deliveroo-tienen-tres-meses-para-contratar-repartidores-202105111416_noticia.html#vca=rrss&vmc=abc-es&vso=tw&vli=cm-general&_tcode=Y3dpaGwx&ref=https://www.courrierinternational.com. Acesso em: 09 jun. 2021.

³⁹ El Gobierno da luz verde a la ‘Ley Rider’: las plataformas tendrán hasta agosto para contratar a los repartidores. RTVE.es, Madri, 11 mai. 2021. Disponível em: <https://www.rtve.es/noticias/20210511/aprobada-ley-rider/2089483.shtml>. Acesso em: 14 jun. 2021.

alegando a violação de normas que regulam o comércio e concorrência desleal⁴⁰. No Brasil, a situação do condutor de Uber está em debate e não parece ser uma prioridade, como veremos agora.

5. BRASIL: UMA JURISPRUDÊNCIA INDECISA

Como no Reino Unido, é sob o motivo de responsabilidade corporativa que as autoridades brasileiras tentaram legislar sobre o tema em tela. Como foi revelado no artigo “Os estranhos poderes do Uber no Brasil”, publicado em 2018⁴¹, graças a convivência entre o governo Temer, representado por seu ministro da fazenda, Henrique Meirelles e o presidente da mega corporação americana, Dara Khosrowshahi, as atividades da Uber e dos demais aplicativos de transporte privado não foram regulamentadas como inicialmente previsto. O projeto de Lei Complementar (PLC-28)⁴², adotado pelo Senado em 1º de novembro de 2018, visava adequar esses aplicativos ao Código de Trânsito Brasileiro, reduzir a fatia dos rendimentos dos motoristas abocanhada pela Uber de 25% para 5% e exigia, entre outras coisas, vistoria anual nos veículos, registro no nome dos motoristas e habilitação adequada para o transporte de pessoas. Em resumo, previa aplicar as regras básicas de segurança e legalidade que regulam os transportes tradicionais. No entanto, de maneira surpreendente, Uber se beneficiou da mansuetude do órgão judiciário brasileiro mais elevado.

O Supremo Tribunal Federal⁴³ considerou inconstitucional a proibição, por lei municipal, do transporte individual por aplicativos. Por unanimidade, o Plenário, em sessão de 8 de maio de 2019, decidiu que a proibição ou a restrição desproporcional da atividade representava violação aos princípios constitucionais da livre iniciativa e concorrência. Foi assim julgada procedente a Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) 449, ajuizada pelo Partido Social Liberal (PSL) contra a Lei 10.553/2016, de Fortaleza (CE), que proibia o uso de carros particulares, cadastrados ou não em aplicativos, para o transporte remunerado individual de pessoas e previa multa de R\$ 1.400 ao condutor do veículo. Foi negado também provimento ao Recurso Extraordinário (RE) 1054110, no qual a Câmara Municipal de São

⁴⁰ MANETTO, F. Colombia ordena a Uber la suspensión inmediata de su servicio. *El Pais*, Madri, 20 dez. 2019. Disponível em: https://elpais.com/economia/2019/12/21/actualidad/1576885450_762730.html. Acesso em: 05 mar. 2020.

⁴¹ Disponível em: <https://outraspalavras.net/trabalhoeprecariado/os-estranhos-poderes-do-uber-no-brasil/>. Acesso em: 05 mar. 2020.

⁴² Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/128659>. Acesso em: 06 mar. 2020.

⁴³ Disponível em: <http://portal.stf.jus.br/noticias/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=410556>. Acesso em: 05 mar. 2020.

Paulo (SP) questionava acórdão do Tribunal de Justiça estadual (TJ-SP) que declarou a inconstitucionalidade da Lei Municipal 16.279/2015, que proibiu esta modalidade de transporte na capital paulista. De maneira pouco convincente, o ministro Luiz Fux, relator da ADPF 449, argumentou que as leis restringindo o uso de carros particulares para o transporte remunerado individual de pessoas vulneram os princípios da livre iniciativa, da livre concorrência, da liberdade profissional, da proteção ao consumidor e do valor social do trabalho, além do Marco Civil da Internet (Lei 12.965/2014) e a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012) que garantem a operação de serviços remunerados de transporte de passageiros por aplicativos. Todos os ministros os seguiram nas suas conclusões.

Se requisitos, como número máximo de motoristas parceiros, autorizações prévias como alvarás e exigência de placas de cidades específicas são consideradas restrições à entrada de pessoas na atividade, assim como a obrigação da vistoria do carro ou a limitação do número de horas de trabalho são enxergadas como um obstáculo à liberdade profissional e ao valor social do trabalho, o tribunal deverá explicar porque essas normas se aplicam aos taxistas clássicos. Tratando-se do mesmo ofício, submeter uma parte dos motoristas a regras exigentes e outra parte a nenhuma regra, não seria uma distorção flagrante da livre concorrência e uma violação de princípio da igualdade e não discriminação, proclamados no *caput* do artigo 5 da Carta Magna? Da mesma forma, os argumentos avançados pelos ministros parecem também muito levianos e pouco relevantes quando se trata do princípio constitucional do valor social do trabalho. Será que todas as normas que visam limitar a jornada de trabalho, proteger o trabalhador contra os riscos da profissão, assegurar uma estabilidade mínima em caso de acidente ou doença ou um salário-mínimo não têm nenhum valor social? Enfim, será que os ministros estudaram de maneira aprofundada o tema da “plataformização” da economia? A Uber, por exemplo, empresa que se pretende de transporte, opera sem ter um veículo sequer, além de lucrar às custas dos motoristas e destruir o tecido social, tem objetivos escondidos que violam a privacidade dos que usam seus serviços: mapeia o comportamento de todos os cidadãos para criar uma rede de informação que é vendida, sem nenhum controle estatal. Não é o papel das autoridades públicas proteger o consumidor contra ações predatórias ou irresponsáveis de empresas multinacionais movidas exclusivamente pela ganância? De os amparar contra os riscos de acidentes da circulação ou contra agressões sexuais e outras violências? O interesse do cliente não pode ser limitado à simples questão de baixo custo da corrida ou livre escolha.

Cinzia B. Carvalho, como muitos juristas, discorda da jurisprudência do STF que, em vários aspectos, constitui “uma ofensa à democracia”⁴⁴. A advogada e professora de Direito do Trabalho considera que afrontam a Carta Magna, decisões que afastam da Justiça do Trabalho a competência para analisar a relação entre o motorista e a empresa Uber, ou que negam, *a priori*, a natureza jurídica da relação, sem que as partes tenham tido assegurada a oportunidade de postular e provar os fatos, observados os princípios constitucionais do devido processo legal, da ampla defesa, do contraditório, e do acesso à justiça.

Aparentemente, a jurisprudência do STF não aniquilou as tentativas políticas, como em São Paulo, onde existe mais de 500.000 condutores de apps cadastrados na Secretaria da Fazenda e no mínimo 100.000 carros por dia rodando na capital, segundo informações do secretário Edson Caram.

Conforme a lei federal adotada em 28 de fevereiro de 2018, que reconheceu os aplicativos, como Uber, 99 e Cabify, e deu aos municípios o poder de fazer regulamentações próprias, dois projetos⁴⁵ circulam na Câmara municipal. Um decreto criado pelo ex-prefeito Fernando Haddad autorizou as plataformas a operarem na cidade em uma época que a Câmara se recusava a debater o tema e criou imposto para o serviço. No início de 2019, a gestão de João Doria acrescentou novas exigências, como o Conduapp, uma espécie de autorização para trabalhar. O objetivo nodal do projeto colocado pelo “defensor dos taxistas”, o vereador Adilson Amadeu, o mais ambicioso e polêmico, visa restringir a frota de condutores (reduzir os condutores na capital ao número de táxis; impedir a criação de pontos físicos, como os que se encontram em aeroportos; limitar o serviço aos motoristas donos de um carro licenciado em São Paulo...), mas nenhuma das medidas em tramitação discute a precarização da mão de obra que envolve também apps de entrega (Alô, Rappi, Ifood, Uber Eats...), de serviços domésticos e outros setores; nenhuma entra no mérito da uberização da sociedade. Da mesma sorte, não é abordada a questão da taxa recolhida após o serviço empregado, fruto de um algoritmo calculado de maneira misteriosa e de uma contestação veemente dos interessados que já entraram em greve.

⁴⁴ CARVALHO, Cíntia B.; FREITAS, Carlos Eduardo S. de. A reforma trabalhista como ofensa à democracia. In: FREITAS, Carlos Eduardo S. *et alii* (org.). *Reforma trabalhista e crise do direito do trabalho no Brasil*. Apontamentos críticos. Curitiba: Appris, 2020, p. 275.

⁴⁵ PL 419/18, de autoria do vereador Adilson Amadeu – DEM, e o PL 421/2015, do vereador José Police Neto – PSD. Para maiores detalhes, v. RIBEIRO, Gabriel Francisco. Nova lei nesta semana pode afetar apps como Uber em SP. O que está em jogo? *Tilt*, São Paulo, 09 mar. 2020. Disponível em: <https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2020/03/09/nova-lei-nesta-semana-pode-afetar-apps-como-uber-em-sp-o-que-esta-em-jogo.htm>. Acesso em: 11 mar. 2020.

O ano passado, a justiça do trabalho brasileira acabou por “reconhecer a relação de emprego entre o reclamante e a reclamada UBER, na função de ‘motorista’ ”⁴⁶. Em 5 de março de 2020, um juiz do Rio Grande do Sul caracterizou o vínculo trabalhista e determinou que a plataforma americana assine a carteira de trabalho. A decisão contraria a jurisprudência da 5ª Turma do Tribunal Superior do Trabalho que negou ação similar, cujo entendimento é de que os aplicativos de transporte de passageiros prestam um serviço de intermediação e, por isso, o “parceiro” que usa a plataforma atua como trabalhador autônomo. A resistência dos juízes de primeira instância força a admiração.

CONCLUSÃO

Os tribunais americanos, europeus e brasileiros, com soluções, estratégias e resultados diferentes, enfrentaram a inédita questão dos motoristas de plataformas digitais. Vimos que a circulação rápida das informações facilitou a difusão das jurisprudências e normas legais como inovações da técnica jurídica. Porém, melhor seria falar de “circulação global do que de direito global”⁴⁷.

Para resolver a situação dos trabalhadores ditos autônomos, porém economicamente dependentes, a hipótese de um estatuto híbrido entre o de assalariado e o de independente foi privilegiado, por exemplo, pela justiça britânica. No entanto, essa novação tem o risco de substituir uma fronteira borrada por duas fronteiras também imprecisas. Diante da experiência nesta área, o contencioso da requalificação não se extinguirá tão facilmente.

O reconhecimento de um estatuto de assalariado a todos os trabalhadores de plataformas é uma segunda opção. A vantagem da solução é de resolver imediatamente as questões de segurança jurídica ao limitar os conflitos no tocante a caracterização do contrato de trabalho ou comercial. Teria também por efeitos de estender aos trabalhadores das plataformas os direitos e proteções dos assalariados. Foi o caminho escolhido pelas jurisprudências francesa e espanhola, uma das poucas opções que pertencem às autoridades judiciárias que não podem implantar uma solução *sui generis*. Tecnicamente falando, essa opção é fácil a implantar. Será que ela corresponde ao desejo dos trabalhadores de Uber e outros aplicativos? Como falamos na introdução, existe hoje uma aspiração inegável a mais liberdade na organização dos seus horários o argumento baseado no aumento do custo operacional das plataformas também parece

⁴⁶ TRIBUNAL REGIONAL DE TRABALHO – Rito Ordinário. 0021864-81.2017.5.04.0028. 05 mar. 2020. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/dl/uber-decisao1.pdf>. Acesso em: 10 mar. 2020.

⁴⁷ HALPERIN, J.-L. Profils des mondialisations du droit, Dalloz, 2009.

especioso, já que as reduções nas contribuições sociais para salários próximos ao salário-mínimo são altas na França. O único argumento admissível e particularmente relevante é o da autonomia no exercício do trabalho nas plataformas.

A terceira posição possível é a solução do *statu quo*, talvez a que tem a predileção da própria Uber: um estatuto de trabalhador independente, mas em realidade intermediário dotado de alguns direitos aplicáveis aos assalariados, e podendo a qualquer momento ser requalificado pelo juiz. O reforço da proteção social pode ser feito sem consequência sobre o estatuto do emprego, por exemplo pela assimilação legislativo ao regime geral. Para dar maior segurança jurídica, a plataforma tentará fazer desaparecer os indícios de um vínculo de subordinação: dar a possibilidade ao trabalhador de constituir sua própria clientela, de decidir suas próprias tarifas e condições de execução de sua prestação.

O desafio, hoje, é de repensar a economia de plataforma que é por essência transnacional. Há inevitabilidade nessas novas formas de desumanização do trabalho? Ao contrário, pensamos que as tecnologias digitais podem se tornar instrumentos de libertação humana, se os libertarem de tarefas rotineiras ou dolorosas. Para fazer isso, devemos parar de pensar no trabalho humano como a atividade do computador. É precisamente porque as ferramentas digitais são capazes de um aumento indefinido de desempenho que devemos deixar esse objetivo infinito para as máquinas e não impô-lo à pessoa humana. Deve ser capaz de se dedicar à parte mais humana do trabalho: a relação de serviço, a criatividade, a mobilização de experiência e know-how em uma comunidade de trabalho.

Mas essa tarefa de repensar o as relações e condições de trabalho, a divisão das tarefas entre o homem e a máquina, a participação das empresas multinacionais digitais ao esforço financeiro coletivo, via a tributação justa, e ao respeito das normas estatais sobre o meio ambiente, o trabalho... não podem ser assumidas exclusivamente pelos juízes que não têm o papel e não têm a legitimidade para legislar sobre esses temas. Um diálogo amplo entre as sociedades e seus Estados deveria ser iniciado de maneira aprofundada. Este perpassa as fronteiras nacionais pois interessa, por essência, a comunidade internacional: os organismos internacionais, em particular a secular Organização Internacional do Trabalho – OIT, têm um papel crucial para revitalizar o multilateralismo e a boa governança global, única saída para evitar o caos.

REFERÊNCIAS

AGUILAR, Jorge. El Gobierno aprueba la ‘lei rider’: Glovo e Deliveroo tienen tres meses para contratar a los repartidores. *ABC*, Madrid, 11 mai. 2021. Disponível em: https://www.abc.es/economia/abci-gobierno-aprueba-ley-rider-glovo-y-deliveroo-tienen-tres-meses-para-contratar-repartidores-202105111416_noticia.html#vca=rrss&vmc=abc-es&vso=tw&vli=cm-general&_tcode=Y3dpaGwx&ref=https://www.courrierinternational.com. Acesso em: 09 jun. 2021.

BARRATT, Tom; VEEN, Alex; GOODS, Caleb. A new deal for Uber drivers in UK, but Australia’s ‘gig workers’ must wait. *The conversation*, 30 mar. 2021. Disponível em: <https://theconversation.com/a-new-deal-for-uber-drivers-in-uk-but-australias-gig-workers-must-wait-157597>. Acesso em: 14 jun. 2021.

CARVALHO, Cíntia B.; FREITAS, Carlos Eduardo S. de. A reforma trabalhista como ofensa à democracia. *In*:

FREITAS, Carlos Eduardo S. *et alii* (org.). *Reforma trabalhista e crise do direito do trabalho no Brasil*. Apontamentos críticos. Curitiba: Appris, 2020, p. 275.

CERQUEIRA, G. Comparação jurídica e ideias de modernização do direito no início do Século XXI. *Revista de Direito internacional*, Brasília, v. 17, 2020, n.º1, p. 1.

CONGER, Kate; SCHEIBER, Noam. California Bill Makes App-Based Companies Treat Workers as Employees. 11 set. 2019. *The New York Times*, New York, 07 set. 2019. Disponível em: <https://www.nytimes.com/2019/09/11/technology/california-passes-landmark-bill-to-remake-gig-economy.html>. Acesso em: 03 mar. 2020.

COUR D’APPEL DE PARIS, pôle 6 – ch. 2, arrêt du 10 janvier 2019. M. X. / UBER. Disponível em: <https://www.legalis.net/jurisprudences/cour-dappel-de-paris-pole-6-ch-2-arret-du-10-janvier-2019/>. Acesso em: 01 jun. 2021.

COUR D’APPEL DE PARIS, pôle 6, ch. 8, arrêt 12 mai 2021, n° 18/02660. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/search/juri?tab_selection=juri&searchField=ALL&query=*&searchType=ALL&siegeAppel=PARIS&typePaging=DEFAULT&sortValue=DATE_DE_SC&pageSize=10&page=1&tab_selection=juri#juri. Acesso em: 6 jun. 2021.

COUR DE CASSATION, Chambre sociale. Arrêt n° 374, 4 mar. 2020 – ECLI:FR:CCAS:2020:SO00374. Disponível em: https://www.courdecassation.fr/jurisprudence_2/chambre_sociale_576/374_4_44522.html. Acesso em: 4 mar. 2021.

COZZOLINO, Sarah. Conheça o líder dos “Entregadores Antifascistas”, que comanda greve do delivery no Brasil. *RFI*, 01 jul. 2020. Disponível em: <https://www.rfi.fr/br/geral/20200701-conheca-o-l%C3%ADder-dos-entregadores-antifascistas-que-comanda-greve-do-delivery-no-brasil>. Acesso em: 26 mai. 2021.

DIEUIDE, Patrick. Des plateformes et des hommes. Vers un capitalisme 2.0 ? *Ecorev.*, 2019, n° 42, p. 241.

El Gobierno da luz verde a la ‘Ley Rider’: las plataformas tendrán hasta agosto para contratar a los repartidores. *RTVE.es*, Madrid, 11 mai. 2021. Disponível em: <https://www.rtve.es/noticias/20210511/aprobada-ley-rider/2089483.shtml>. Acesso em: 14 jun. 2021.

ENGUÉLÉGUÉLÉ, Stéphane. Situer “l’appel de Genève”. Site Un. de Picardie, s.d. Disponível em: https://www.u-picardie.fr/curapp-revues/root/41/stephane_engueleguel.pdf_4a0936c4f2a93/stephane_engueleguel.pdf. Acesso em: 02 jun. 2021.

GOUVERNEMENT FRANÇAIS. Rapport – Réguler les plateformes numériques de travail. 02 dez. 2020. Disponível em: <https://www.gouvernement.fr/partage/11921-rapport-reguler-les-plateformes-numeriques-de-travail>. Acesso em: 15 jun. 2021.

HALPERIN, Jean-Louis. *Profils des mondialisations du droit*, Dalloz, 2009.

La Californie ratifie la loi faisant des chauffeurs Uber et Lyft des salariés. *Le Monde*, Paris, 19 set. 2019. Disponível em: https://www.lemonde.fr/international/article/2019/09/19/la-californie-ratifie-la-loi-faisant-des-chauffeurs-uber-et-lyft-des-salaries_5512268_3210.html. Acesso em: 04 mar. 2021.

La batalla de los taxis y los VTCs es global: así han legislado en otras partes del mundo para poner paz. *El País*, Madrid, 30 jan. 2019. Disponível em: https://elpais.com/economia/2019/01/29/actualidad/1548781875_686856.html. Acesso em: 06 mar. 2021.

MANETTO, F. Colombia ordena a Uber la suspensión inmediata de su servicio. *El País*, Madrid, 20 dez. 2019. Disponível em: https://elpais.com/economia/2019/12/21/actualidad/1576885450_762730.html. Acesso em: 05 mar. 2021.

PELUSO, Cezar. Discours prononcé par M. le Président de la Cour suprême du Brésil Cezar Peluso à l’occasion de l’ouverture des travaux du deuxième congrès de la Conférence mondiale sur la justice constitutionnelle. S. d. Disponível em: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwjlgdDDvJzxAhWwqZUCHcC8CCAQFjAPegQIGxAE&url=http%3A%2F%2Fwww.stf.jus.br%2Frepatorio%2Fcms%2FportalStfInternacional%2FportalStfDestaque_pt_br%2Fanexo%2Fdiscurso_ministro_Peluso_II_conference.doc&usg=AOvVaw2WSYYE5bFf_h-pR_s-Npwr. Acesso em: 15 jun. 2021.

RAY, Jean-Emmanuel. Uber : « worker », ou le troisième statut de l’emploi. *Le Monde*, Paris, 3 mar. 2021. Disponível em: https://www.lemonde.fr/emploi/article/2021/03/03/uber-worker-ou-le-troisieme-statut-d-emploi_6071774_1698637.html. Acesso em: 31 mar. 2021.

ROBERT, Denis. *L’Appel de Genève. La justice ou le chaos*. Stock: Paris, 1996.

RIBEIRO, Gabriel Francisco. Nova lei nesta semana pode afetar apps como Uber em SP. O que está em jogo? *Tilt*, São Paulo, 09 mar. 2020. Disponível em:

<https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2020/03/09/nova-lei-nesta-semana-pode-afetar-apps-como-uber-em-sp-o-que-esta-em-jogo.htm>. Acesso em: 11 mar. 2020.

SENNEVILLE, Valérie de. Uber: dans les coulisses d'une machine de guerre juridique. *Les Echos*, Paris, 11 out. 2015. Disponível em: <https://www.lesechos.fr/2015/10/uber-dans-les-coulisses-dune-machine-de-guerre-juridique-277662>. Acesso em: 05 mar. 2021.

SIGNES, T. Adrian. Comentario a la Sentencia que considera a los *Riders* empleados laborales. *Labour & Law Issues*, v. 6, n.º. 2, 2020, p. 3.

SLEE, Tom. *Uberização, a nova onda do trabalho precarizado*. Ed. Elefante, 2017; ANTUNES, Ricardo. *O privilégio da servidão*. O novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: Ed. Boitempo, 2ª ed., 2020.

SUPREME COURT OF CALIFORNIA. *Dynamex Operations West, Inc. v. Superior Court of Los Angeles County*, 30 abr. 2018, 4 Cal.5th 903 (Dynamex). Disponível em: <https://law.justia.com/cases/california/supreme-court/2018/s222732.html>. Acesso em: 15 jun. 2021.

TOPHAM, Gwyn. Uber loses London licence after TfL finds drivers faked identity. *The Guardian*, Londres, 25 nov. 2019.

TRIBUNAL REGIONAL DE TRABALHO – Rito Ordinário. 0021864-81.2017.5.04.0028. 05 mar. 2020. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/dl/uber-decisao1.pdf>. Acesso em: 10 mar. 2020.

TRIBUNAL SUPREMO ESPANHOL, decisão 25 set. 2020, rec. 4746/2019. Disponível em: <https://www.poderjudicial.es/cgpj/es/Poder-Judicial/Tribunal-Supremo/Noticias-Judiciales/El-Tribunal-Supremo-declara-la-existencia-de-la-relacion-laboral-entre-Glovo-y-un-repartidor>. Acesso em: 14 jun. 2021.

Uber loses licence to operate in London. *BBC News*, Londres, 25 nov. 2019.

UNIÃO EUROPEIA. Processo C-692/19: Pedido de decisão prejudicial apresentado pela Watford Employment Tribunal (Reino Unido) em 19 de setembro de 2019 – B/Yodel Delivery Network Ltd. Disponível em: <https://op.europa.eu/it/publication-detail/-/publication/cbc4a9fd-1fe0-11ea-95ab-01aa75ed71a1/language-pt>. Acesso em: 14 jun. 2021.

UNITED KINGDOM SUPREME COURT. Judgment, *Uber BV and others (Appellants) v. Aslam and others (Respondents)*, 19 fev. 2021. Disponível em: <https://www.bailii.org/uk/cases/UKSC/2021/5.html>. Acesso em: 26 mai. 2021.

VEEN, Alex; BARRATT, Tom; GOODS, Caleb. Platform-Capital's 'App-etite' for Control: A Labour Process Analysis of Food-Delivery Work in Australia. *Work, Employment and Society* – WES, vol. 34, 2020 p. 388. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/0950017019836911>. Acesso em: 14 jun. 2021.

WEIL, David. *Fissuring of the workplace*. Why Work Became So Bad So Many and What Can Be Done to Improve it. Harvard University Press, Boston, 2017.

ZUBOFF, Soshana. The age of surveillance capitalism, *Publicaffairs*, New York, 2019.