



O DIREITO À INFORMAÇÃO DO CONSUMIDOR QUANTO À JORNADA DE TRABALHO DO MOTORISTA POR APLICATIVO

The consumer's right to information regarding the app driver's workday
Revista de Direito do Consumidor | vol. 132/2020 | p. 167 - 195 | Nov - Dez / 2020
DTR\2020\14420

Ana Carolina Alves Lopes

Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade Federal do Pará, na linha de pesquisa de Direitos Fundamentais, Concretizações e Garantias (com ênfase em Constituição, Dignidade e Trabalho). Bolsista CAPES/CNPQ. Especialista em Direito Empresarial pela Fundação Getulio Vargas – FGV Ideal. Graduada em Direito pelo Centro Universitário do Estado do Pará – CESUPA. Graduada em Comunicação Social – Jornalismo, pela Universidade da Amazônia – UNAMA. Membro efetivo do Grupo de Pesquisa “Contemporaneidade e Trabalho” – GPCONTRAB (UFPA/CNPQ). Advogada.
anacarolina_ak@hotmail.com

Dennis Verbicaro

Doutor em Direito do Consumidor pela Universidade de Salamanca (Espanha). Mestre em Direito do Consumidor pela Universidade Federal do Pará. Professor da Graduação e dos Programas de Pós-Graduação Stricto Sensu da Universidade Federal do Pará – UFPA e do Centro Universitário do Pará – CESUPA. Líder do Grupo de Pesquisa “Consumo e cidadania” (CNPQ). Procurador do Estado do Pará e Advogado. dennis@verbicaro.adv.br

Ney Maranhão

Doutor em Direito do Trabalho e da Seguridade Social pela Universidade de São Paulo, com estágio de Doutorado-Sanduiche junto à Universidade de Massachusetts (Boston/EUA). Especialista em Direito Material e Processual do Trabalho pela Universidade de Roma/La Sapienza (Itália). Mestre em Direitos Humanos pela Universidade Federal do Pará. Professor de Direito do Trabalho da Faculdade de Direito da Universidade Federal do Pará. Professor Permanente do Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade Federal do Pará (Mestrado e Doutorado). Professor Coordenador do Grupo de Pesquisa Contemporaneidade e Trabalho – GPCONTRAB (UFPA/CNPQ). Professor convidado em diversas Escolas Judiciais de Tribunais Regionais do Trabalho. Membro da Academia Brasileira de Direito do Trabalho (Cadeira nº 30). Juiz do Trabalho (TRT da 8ª Região/PA-AP). ney.maranhao@gmail.com

Área do Direito: Consumidor

Resumo: O objetivo do presente artigo consiste em analisar o direito à informação do consumidor quanto à extensão da jornada de trabalho praticada pelos motoristas por aplicativos como instrumento viabilizador de liberdade e autonomia do consumidor em ter o gerenciamento do risco contratado. Para tanto, abordou-se as perspectivas trazidas pelo ingresso das plataformas digitais no mercado e a inovação desse novo modelo na dinâmica econômica do consumo e do trabalho. Em seguida, identificaram-se os problemas dessa



prática excessiva de jornada e como tal fato potencialmente pode afetar a segurança dos consumidores, motoristas e dos transeuntes das vias públicas. Por fim, discorreu-se sobre o direito à informação do consumidor e foi apresentada proposta para solucionar a problemática suscitada. A pesquisa é qualitativa, eminentemente bibliográfica, tendo sido utilizado o método hipotético dedutivo.

Palavras-chave: Direito à informação – Jornada de Trabalho – Motorista por aplicativo – Consumidor – Coletividade

Abstract: The purpose of this paper is to conduct an analysis of the consumer's right to information regarding the workday practiced by apps drivers as an instrument that provides consumer freedom and autonomy on contracted risk management. To this end, the perspectives brought by the entry of digital platforms into the market and the innovation of this new model in the economic dynamics of consumption and work were addressed. Then, the problems of this excessive workday practice were identified and how this fact can potentially affect the safety of consumers, drivers and passers-by on public roads. Finally, the right to consumer information was discussed and a proposal was presented to solve the problem raised. The research is qualitative, eminently bibliographic, using the hypothetical deductive method.

Keywords: Right to information – Workday – Apps Driver – Consumer – Collectivity

Sumário:

1 Introdução - 2 As plataformas digitais e as relações de trabalho e consumo na atualidade: o caso dos aplicativos de transporte individual de passageiros - 3 A excessiva jornada de trabalho dos motoristas por aplicativo e suas possíveis consequências negativas na qualidade da prestação do serviço ao consumidor e à coletividade - 4 O direito à informação do consumidor quanto à jornada já praticada pelo motorista por aplicativo: o exercício pleno da autonomia e liberdade de escolha do consumidor a fim de se ter o gerenciamento do risco contratado - 5. Conclusão - 6 Referências

1 Introdução

As inovações tecnológicas têm sido responsáveis pela criação de um novo modelo de dinâmica econômica do consumo e do trabalho em uma escala global. São perceptíveis no cotidiano mais simplório as alterações que a presença da tecnologia proporciona.

A tecnologia, no decorrer de seu avanço, transforma toda uma estruturação de sociedade, sendo a temporalidade um dos pontos essenciais de mudança. Gradualmente, o imediatismo se torna presente na sociedade contemporânea, observável em diversos setores, a exemplo das novas formas de troca de dados e informações.

As plataformas digitais, pautadas em sua maioria por empresas de tecnologia da informação, surgiram como um modelo de negócio eficiente no contexto tecnológico, econômico e social pelo qual o mundo vinha passando nos últimos anos.

As plataformas digitais como a Uber, 99, Lyft, Cabify e similares adentraram em um setor de mercado fértil para o seu desenvolvimento, tendo em vista que havia farta mão de obra



disponível e grande demanda por consumo.

Tem-se como bom exemplo de inovação a plataforma Uber, que iniciou suas atividades no mercado brasileiro em 2014, promovendo alteração significativa na dinâmica dos transportes individuais de passageiros. Posteriormente, outras empresas de aplicativos semelhantes passaram a circular pelas ruas do Brasil.

Desde seus respetivos surgimentos, os aplicativos de transporte individual de passageiros vêm formando uma gama de motoristas parceiros e consumidores usuários. Estima-se que a Uber tenha aproximadamente 600 mil motoristas parceiros pelo Brasil e aproximadamente 22 milhões de consumidores usuários.¹

De toda sorte, a chegada dos aplicativos de transporte individual de passageiros no mercado proporcionou significativo aumento da oferta desse tipo de serviço aos consumidores, fortalecendo opções de escolha do transporte para sua mobilidade urbana.

Quanto aos trabalhadores, os aplicativos de transporte individual de passageiros proporcionaram a possibilidade de exercerem atividade remunerada. Em meio à crise econômica que o país vem vivenciando, com altos índices de desemprego,² a criação de um segmento no mercado que possibilitasse ao trabalhador prover sua subsistência foi bastante impactante.

Todavia, evidencia-se, por meio de pesquisas formais e informais, a realização de excessivas jornadas de trabalho por parte dos motoristas por aplicativo. Um número significativo desses motoristas permanece conectado aos diferentes aplicativos (Uber, 99 e outros) – e, conseqüentemente, dirigindo – não raro por período maior que 12 horas no dia.

Recentemente, em março de 2020, a empresa Uber anunciou que, no Brasil, passaria a limitar para 12 horas consecutivas a conexão dos motoristas no aplicativo e, caso ele atinja esse tempo, será automaticamente desconectado, não podendo utilizar o aplicativo pelas seis horas seguintes.³

Em que pese a iniciativa de autorregulação da Uber quanto à limitação de conexão e, conseqüentemente, da jornada de seus motoristas, ser bastante positiva para os próprios trabalhadores, para os consumidores e para toda coletividade, ainda podem ser encontrados obstáculos práticos para efetiva limitação da jornada, uma vez que muitos desses motoristas dirigem paralelamente para outros aplicativos concorrentes, podendo perfazer assim jornada superior as 12 horas limitadas apenas por uma das empresas.

Diante de tal cenário, uma possibilidade interessante seria viabilizar ao consumidor o direito à informação do tempo que o motorista selecionado está conectado no(s) aplicativo(s) naquele dia. De fato, na medida em que o consumidor, ao adentrar no veículo, está com sua segurança dependente das habilidades de direção do motorista, faz-se justo que o consumidor tenha direito a prévio conhecimento da quantidade de horas que o motorista indicado está dirigindo. E, a partir dessa informação, o consumidor teria a liberdade de recusar ou não ser conduzido por um motorista que está, por exemplo, dirigindo há 15 horas consecutivas.

Nesse contexto, objetiva-se desenvolver ponderações sobre a problemática da ausência da



disponibilização ao consumidor da jornada já praticada no dia e semana dos motoristas por aplicativo, bem como abordar a problemática da excessiva jornada de trabalho dos motoristas por aplicativo e das possíveis consequências negativas na qualidade da prestação do serviço ao próprio trabalhador, ao consumidor usuário e a terceiros. Ao fim, analisar-se-á a viabilidade de se potencializar o direito à informação como instrumento de tutela da segurança do consumidor, no que diz com o serviço de motoristas de aplicativos.

A pesquisa é qualitativa, eminentemente bibliográfica, tendo sido utilizado o método hipotético dedutivo.

2 As plataformas digitais e as relações de trabalho e consumo na atualidade: o caso dos aplicativos de transporte individual de passageiros

O desenvolvimento tecnológico, intensificado ao longo dos últimos anos, influenciou diretamente nas modificações e nas novas perspectivas das relações sociais. O aumento da acessibilidade aos instrumentos tecnológicos pela sociedade – como *smartphones*, internet, entre outros –, proporcionou oportunidades para uma dinâmica e um ritmo diferenciados do que até então já foi vivenciado pela sociedade.

Esse aumento no desenvolvimento tecnológico e sua influência nas alterações sociais prenunciam tanto aspectos positivos quanto negativos. Como autointitulado um otimista pragmático, Schwab⁴ aponta para o potencial impacto deflacionário da tecnologia e de como alguns dos seus efeitos distributivos podem favorecer o capital sobre o trabalho, bem como comprimir os salários e, por conseguinte, o consumo. Todavia, vislumbra-se também que essa Quarta Revolução Industrial permite que uma maior quantidade de pessoas possa consumir mais por um menor preço e, de certa forma, que haja um consumo mais sustentável/responsável.

Importa observar que tais alterações nas esferas tecnológica, econômica e social atualmente vivenciadas se desenvolvem eminentemente na condição identificada por Bauman⁵ como modernidade líquida. Para o autor, tal modernidade se caracteriza pelo cenário contemporâneo impactado pela globalização, trazendo uma concepção de liquidez/fluidez das relações, acarretando, assim, a compreensão de que há uma contínua transformação das estruturas e relações sociais até então sólidas para efêmeras, instáveis e passageiras.

A instantaneidade das relações sociais na modernidade refletida por Bauman pode ser observada claramente quando se está diante de relações de consumo e de trabalho por meio de plataformas digitais.⁶

Inclusive, muito se debate na atualidade sobre a correta nomenclatura e a melhor conceituação que se adequa a esse tipo de modelo de negócio e sua relação com o consumidor e com o produtor. Schor⁷ compreende as plataformas digitais, das quais exercem atividades de economia de compartilhamento, em quatro categorias amplas: recirculação de bens, uso expandido de bens duráveis, troca de serviços e compartilhamento de bens produtivos. Especialmente sobre o transporte individual de passageiros, como no caso de plataformas digitais Uber, 99, Lyft e outros, a autora identifica que se enquadram na categoria de uso expandido de bens duráveis.

Para De Stefano,⁸ o trabalho sob demanda por meio de aplicativos se inclui no que o autor



denomina de capitalismo de plataforma,⁹ em que há a conexão do trabalhador com o usuário/consumidor do serviço por meio digital e que, depois de estabelecido o contato entre as partes, haverá localmente a prestação do serviço em curto prazo de tempo.

Conforme pode ser observado, há diversas terminologias adotadas para tentar compreender melhor o fenômeno pelo qual se está vivenciando em decorrência dessas transformações nas relações sociais, especialmente nas esferas laborais e consumerista.

A entrada no mercado de plataformas digitais como a Uber (empresa de tecnologia criada no estado da Califórnia em 2009) promoveu uma reestruturação na dinâmica econômica de consumo e trabalho em uma escala global. Presente em mais 82 países, a Uber modificou o que se tinha até então no modelo de negócio do transporte individual de passageiros.

A Uber foi acusada diversas vezes de realizar *dumping*,¹⁰ atuando assim em concorrência desleal com os atores mais tradicionais do mercado local, como os taxistas. Inclusive, em um estudo realizado pelo Departamento de Estudos Econômicos do CADE (Conselho Administrativo de Defesa Econômica) pelo período de 2014 a 2016 em 590 municípios brasileiros, verificou-se que a entrada da *Uber* gerou, em média, a redução de 56,8 % no número de corridas de aplicativos de táxis nas cidades.¹¹

Entretanto, ao analisar os resultados de forma sistêmica, o estudo apontou para uma diferenciação do impacto do Uber sobre as corridas de táxi a depender do tempo que a empresa começou a circulação na respectiva cidade. O estudo aponta que em capitais das regiões Sudeste, Sul e Centro-Oeste, a redução foi de 26,1 % e nas capitais do Norte e Nordeste a redução foi de 42,7 %, evidenciando assim que, inicialmente, a entrada da *Uber* em um município pode ter um efeito intenso de redução de corridas de táxi, mas que, com o passar do tempo, ocorre uma recuperação gradativa do número de corridas do setor.

Ressalta-se, porém, que o citado estudo analisa comparativamente a Uber com o aplicativo de táxi, a exemplo do 99 Táxi, dos quais são concorrentes do mesmo segmento, qual seja, transporte individual de passageiros por meio de plataforma digital. O estudo, portanto, não é um comparativo com os táxis tradicionais que não utilizam plataforma digital.

Nesse sentido, a entrada no mercado de plataformas digitais como a Uber promoveu uma inovação por meio de um novo modelo de dinâmica econômica do consumo e do trabalho. As inovações e possibilidades trazidas por esse tipo de plataforma proporcionaram a diversos trabalhadores que estavam desempregados, ou mesmo para aqueles que queriam aumentar sua renda, a oportunidade de poder exercer uma atividade remunerada. A crise econômica então vivenciada pelo país, em conjunto com a dificuldade profissional de outras áreas em se posicionar no mercado, contribuiu para o aumento no número de motoristas parceiros desse tipo de aplicativo.

Na mesma direção, a chegada dos aplicativos de transporte individual de passageiros no mercado proporcionou significativo aumento de oferta desse tipo de serviços aos consumidores, uma vez que diversas empresas passaram a atuar de forma concorrencial entre elas e o mercado tradicional de transportes, a exemplo dos táxis. Assim, a vinda desses aplicativos de transporte individual de passageiros proporcionou aos consumidores o fortalecimento de suas opções de escolha para locomoção.



Todas essas mudanças nas relações sociais, trazidas por uma grande inovação, como é o caso das plataformas digitais, trazem decerto dúvidas razoáveis sobre o que se deve regular ou não, bem como paira dúvida sobre até que ponto é viável a interferência estatal a fim de dirimir os conflitos provenientes das citadas mudanças.

A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 busca a ocorrência do equilíbrio de poderes e de proteção do consumidor (art. 5º, inciso XXXII), da liberdade profissional (art. 5º, inciso XIII) e da livre iniciativa e concorrência (art. 170, *caput* e inciso IV), sendo tais, portanto, facetas de direitos fundamentais, fundamentos da República e princípios da ordem econômica, respectivamente.

Em tempos sombrios para a proteção dos vulneráveis, em que o discurso da liberdade econômica é defendido como justificativa para a supressão de direitos dos trabalhadores e consumidores, assim como o mito da autorregulação do mercado vem ganhando espaço no debate político e acadêmico, para legitimar um maior distanciamento do Estado no cumprimento de suas metas e compromissos no âmbito de suas políticas públicas para a proteção grupos vulneráveis, sobretudo diante das virtudes aparentes da economia de compartilhamento, levadas a efeito pelos aplicativos virtuais, a regulação estatal ainda deve ser considerada como exigência de contenção aos abusos dos agentes econômicos do mercado, no caso praticados pelos *gatekeepers* (guardiões da plataforma), sempre em prol do aprimoramento da tutela normativa nesse sentido.

Conforme apontado por Verbicaro,¹² no contexto das plataformas digitais e da economia de compartilhamento, tem-se como determinante para seu sucesso a velocidade de adaptação no modelo de negócio em consonância com a dinâmica do mercado e o retorno oferecido por seus usuários. Contudo, são justamente tais características peculiares de fluidez dessas plataformas que são difíceis de serem entendidas e acompanhadas pela regulação do poder público.

Outrossim, passada a euforia com as vantagens desse novo modelo de negócio, ficam cada vez mais evidentes as consequências do distanciamento estatal no processo de regulação das plataformas que operam a prestação do serviço. Já são vários os casos em que o *gatekeeper* (guardião da plataforma) exclui sua responsabilidade pelos danos causados aos consumidores ou deixa de fiscalizar adequadamente a prestação do serviço pelo motorista, como quando ignora a jornada excessiva de trabalho.

A ilusão do controle da qualidade do serviço pelo consumidor ou da liberdade de jornada e autonomia do motorista esbarra justamente nas cláusulas exoneratórias de responsabilidade que visam a blindar a posição jurídica e econômica da companhia.

Num espaço de mercado em que a concorrência ainda é tímida, como é o caso da economia de compartilhamento, em que o monopólio ou duopólio de empresas como a UBER e a AIRBNB impõe um padrão de controle precário da atividade, não se pode acreditar na ideia de autorregulação, que apenas reforça perigoso discurso de que o Estado deve se manter totalmente alheio a esse fenômeno.

Ao contrário, o Estado deve reassumir sua função de mediador responsável entre os interesses dos agentes econômicos e aqueles atinentes a grupos vulneráveis, como o trabalhador e o consumidor, os quais estão inseridos nesse processo inevitável de imersão



tecnológica, desemprego estrutural e contratos virtuais.

Marcos normativos claros são fundamentais para a proteção da expectativa e segurança dos usuários, preservação de danos pessoais, controle de práticas abusivas, aprimoramento da responsabilidade civil, preservação da incolumidade do trabalhador, entre muitos outros desafios.

Em outras palavras, o sistema de avaliação dos serviços (*rating*) disponibilizado pela grande maioria das plataformas, conquanto gere certa noção de empoderamento do consumidor, cria uma falsa sensação de segurança, pois se a avaliação do atendimento prestado pelo motorista de aplicativo, de fato, é importante para o aprimoramento da relação entre o consumidor e a plataforma, tal controle não é suficiente.

Vive-se, hoje, num contexto de hiperconfiança do consumidor nesse novo sistema de consumo compartilhado, o que prejudica seu adequado discernimento acerca dos riscos a que está exposto, sobretudo em situações de mau atendimento e acidentes (muitas vezes provocados pela jornada excessiva dos motoristas), em que as cláusulas de não indenizar e que sugerem o deslocamento da competência jurisdicional para outros países serão arguidas para excluir a responsabilidade da plataforma, sem falar da premissa equivocada de que ela seria uma mera intermediária da relação entre estranhos.

É necessário, de todo modo, bastante cautela por parte do poder público em regular a dinâmica gerada pelas plataformas digitais, pois, além de serem mutantes em um curto espaço de tempo, uma rígida regulação poderia agravar os conflitos provenientes dessa dinâmica, proporcionando elevados custos sociais, a exemplo da inviabilização por parte das empresas de fornecerem descontos em corridas, diminuindo, assim, a competição por preço mais atrativo ao consumidor, bem como cerceando irrefletidamente a atuação do livre mercado.

De toda sorte, é incontroversa a modificação nas relações sociais e as consequências advindas da utilização das plataformas digitais em toda a dinâmica social – em especial a trabalhista e consumerista – sendo intensificada, principalmente, a partir da entrada no mercado da empresa Uber e similares. Inafastável, também, que, apesar das dificuldades, essa prática contratual não pode se desenvolver sob a confiança da autorregulação. Antes, deve ser exercida à luz de diretrizes heterônomas estatais, ainda que mínimas, visando à salvaguarda de direitos fundamentais.

3 A excessiva jornada de trabalho dos motoristas por aplicativo e suas possíveis consequências negativas na qualidade da prestação do serviço ao consumidor e à coletividade

No momento de crise econômica pela qual o país vem vivenciando nos últimos anos, o desemprego atingiu um recorde de aproximadamente 13,1 milhões de desempregados em fevereiro de 2019, tendo, posteriormente, reduzido o número de desempregados para 11,9 milhões em janeiro de 2020, de acordo com pesquisa realizada pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística).¹³ Esses números, infelizmente, atingirão patamares mais elevados por força da pandemia da Covid-19.

Em momentos de crises econômicas, os trabalhos mais precários tendem a ganhar espaço na busca de sobrevivência pelos trabalhadores, que, por vezes, veem-se sem



oportunidades de emprego no mercado de trabalho.

Em consonância com a crise econômica instalada no país, os aplicativos como Uber, Lyft e 99 adentraram em um setor de mercado fértil para o seu desenvolvimento, tendo em vista que havia uma farta mão de obra disponível e uma demanda grande por consumo.

Com grande quantidade de desempregados e ainda aqueles que estavam empregados, mas que necessitavam complementar a renda, as plataformas digitais proporcionaram uma grande ferramenta de oportunidade para que eles pudessem sobreviver ou realizar renda extra.¹⁴

A princípio, os aplicativos de transporte individual de passageiros impactaram diretamente na vida dos trabalhadores e na vida dos próprios consumidores, que passaram a ter um leque concorrencial maior das opções de mobilidade urbana.

Entretanto, algumas ponderações são necessárias a respeito da utilização dos aplicativos como a Uber pelos motoristas parceiros e pelos consumidores usuários. Em especial, uma das preocupações mais relevantes diz respeito à quantidade de tempo que o motorista por aplicativo permanece conectado na plataforma digital e, por conseguinte, dirigindo.

A esse respeito, Kalil,¹⁵ em pesquisa para elaboração da sua tese de doutorado na USP, aplicou questionários para 102 motoristas da Uber na cidade de São Paulo no período de agosto a outubro de 2018, obtendo os dados de que, em um dia normal de trabalho, o percentual de 31,4 % dos motoristas faz atividades na plataforma durante mais de 12 horas; 21,6% trabalham entre 10 até 12 horas por dia; 23,5% trabalham entre 8 até 10 horas por dia; e 23,5% trabalham mais de 4 até 8 horas por dia. A pesquisa identificou também que a quantidade de dias por semana que os motoristas trabalham nessas jornadas são de mais de 5 dias semanais para 68,6% dos motoristas e que 31,4% trabalham de 2 a 5 dias por semana.

Por esses dados estatísticos, bem como pesquisas informais em campo e ainda diversas matérias jornalísticas, as informações apontam que a prática habitual da jornada de trabalho dos motoristas por aplicativo, seja Uber ou 99, é de uma média de 12 horas por dia, chegando, em muitos casos, a 15 horas diárias dirigindo.¹⁶

Tais dados são alarmantes, uma vez que se está referindo a uma tarefa – ato de dirigir – que necessita de extrema atenção contínua, pois, conforme apontado por Balbinota, Zarob e Timm,¹⁷ tal ato abrange um complexo processo de interação das funções psicológicas e cognitivas, envolvendo o uso da memória, atenção, tomada de decisões em um ambiente repleto de informações, como tráfego de pedestres, demais veículos, variedade de sons e imagens, estando os motoristas expostos, dessa forma, a diversos fatores de risco.

Nesse sentido, é clarividente que a problemática da excessiva duração da jornada de trabalho dos motoristas por aplicativo é tema importante não apenas para os motoristas, mas, igualmente, para a toda a sociedade. É dizer: relaciona-se com a delicada temática da saúde e segurança tanto dos motoristas de aplicativo quanto de clientes consumidores, outros motoristas, transeuntes e, a bem dizer, mesmo de toda e qualquer pessoa envolvida no trânsito brasileiro, sob qualquer título, vez que motoristas que passam longas horas dirigindo decerto estão muito mais propensos a cometer acidentes no trânsito, alguns inclusive potencialmente fatais.



Logo, a atenção sobre a duração da jornada de trabalho dos motoristas por aplicativo extravasa a esfera individual do trabalhador e sua liberdade e autonomia da vontade em optar por dirigir durante muitas horas seguidas diariamente, tendo em vista que sua ação impacta diretamente na segurança dos consumidores usuários, bem como na segurança do tráfego nas vias públicas, atingindo, portanto, ao cabo, interesses de toda a coletividade. A questão, portanto, traduz verdadeiro interesse difuso.

É válido lembrar que a presença estatal como agente interventor na relação laboral – que até então seguia diretrizes eminentemente privadas – se deu primordialmente pela necessidade de regulamentar normas que previssessem a proteção da saúde, segurança e higiene no ambiente de trabalho. A exemplo da Lei de Saúde e Moral de Aprendizizes – promulgada na Inglaterra, em 1802 –, que estabeleceu, na época, a limitação de jornada de trabalho para 12 horas, proibiu o trabalho noturno, determinou que os empregadores limpassem as fábricas e tornou a ventilação obrigatória.

Posteriormente, ao longo do desenvolvimento das relações econômicas e sociais, e com a criação da Organização Internacional do Trabalho (fundada em 1919), foram emitidas diversas convenções que preconizavam as condições do meio ambiente de trabalho saudável. Conforme preleciona Maranhão,¹⁸ a primeira convenção emitida pela OIT cuidou da limitação de jornada dos trabalhadores, assunto esse intimamente ambiental, porquanto ligado à saúde e à segurança humanas no trabalho. Afinal, a qualidade da saúde física, mental e social dos trabalhadores está diretamente relacionada com a jornada de trabalho praticada. Noutras palavras: a quantidade e qualidade da jornada de trabalho constituem elementos centrais para a salvaguarda do necessário equilíbrio do meio ambiente laboral, sob pena de afetação sistêmica lesiva da saúde e segurança de todos os trabalhadores nela envolvidos.

Nesse sentido, de acordo com o trecho supracitado, verifica-se a correlação íntima da jornada de trabalho com a saúde e segurança do trabalhador, razão pela qual, conforme leciona Delgado,¹⁹ as normas relativas à jornada devem ser tratadas além da concepção de normas puramente econômicas, uma vez que podem alcançar, em certos casos, a função determinante de normas de saúde e segurança laborais, assumindo, portanto, o caráter de normas de saúde pública.

De similar entendimento, Franco Filho²⁰ preleciona que a limitação da jornada laboral se justifica por cinco fundamentos: a higidez do trabalhador, a recuperação da fadiga, o aumento de produtividade, o dever do Estado de garantir melhores condições de vida (como fundamento político) e a aproximação com família e amigos (como fundamento social).

Nesse viés, é clarividente que a preocupação com a excessiva jornada de trabalho dos motoristas por aplicativo é de escala mundial, já que na maioria dos países em que o Uber está presente discute-se sobre as consequências dessa ação a curto, médio e longo prazos para os trabalhadores, consumidores e toda a sociedade.

Conforme apontado por Kalil, já existem regulações que foram introduzidas sob a justificativa de prevenir a fadiga do motorista, salvaguardando a saúde e segurança dele e dos consumidores usuários. Em países como Estados Unidos e África do Sul, a Uber instituiu o limite máximo de 12 horas de trabalho (conexão do motorista com a plataforma



digital), sendo que o trabalhador obrigatoriamente deverá ficar seis horas seguidas desconectado.²¹ Nos Estados Unidos, dependendo da região, a Uber adotará um limite máximo diferente, estabelecido pela regulação local, a exemplo de Chicago, cuja jornada é limitada à duração de 10 horas diárias, assim como em Nova York, que limita a jornada semanal dos motoristas em 60 horas.

Outra regulação que aborda especificadamente a limitação da jornada de trabalho dos motoristas por aplicativo é a Lei 45/2018 de Portugal, ao estabelecer que o motorista não pode operar o veículo por mais de dez horas dentro de um período de 24 horas, independentemente do número de plataformas nas quais o motorista preste serviços.²² Destaca-se, ainda, um notório diferencial da referida lei portuguesa com as demais legislações estrangeiras, uma vez que limita a conexão-jornada diária independentemente do número de plataformas que o motorista atue. Logo, caso labore para as empresas Uber, 99 e Cabify, por exemplo, o limite de 10 horas atenta para a somatória das jornadas vivenciadas em todas as plataformas e não separadamente (art. 13). Ressalta-se, contudo, que essa limitação do tempo de conexão da citada lei portuguesa só é possível naqueles moldes porque ela estabelece diversos outros critérios específicos para a regular utilização das plataformas digitais de transporte individual no país.

Conforme mencionado por Zanatta, De Paula e Kira,²³ ter um limite do tempo de horas de trabalho dos motoristas por aplicativo evidencia ser uma maneira de garantir condições salubres de trabalho, promovendo ainda a segurança para os usuários do serviço e do trânsito nas cidades. Apontam os autores que a regulação da Índia determina que empresas como a Uber devem respeitar o limite máximo de horas de trabalho já previstos na legislação para assegurar a segurança na prestação dos serviços.

Trillo²⁴ pondera sobre a preocupante ilimitada jornada de trabalho dos motoristas por aplicativo sob a aparente concepção de liberdade de escolha a respeito da duração da prestação do serviço e como tal fenômeno influencia a segurança e saúde dos envolvidos, uma vez que não se tem o descanso suficiente e nem o devido desenvolvimento social em relação à própria pessoa do trabalhador e sua família.

No Brasil, até o momento, não há regulamentação específica sobre a duração da jornada de trabalho dos motoristas por aplicativo,²⁵ tendo apenas sido promulgada a Lei Federal 13.640/2018 (LGL\2018\2400),²⁶ para alterar e incluir na Lei Federal 12.587/2012 (LGL\2012\6) (que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana) a regulamentação do transporte remunerado privado individual de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, abarcando, assim, os serviços prestados pelas plataformas digitais como Uber, 99 e similares.

Conforme mencionado anteriormente, a empresa Uber anunciou em 2020 que no Brasil passaria a limitar para 12 horas consecutivas a conexão dos motoristas no aplicativo; e caso ele atinja esse tempo será automaticamente desconectado e não poderá utilizar o aplicativo pelas seis horas seguintes,²⁷ tendo assim se autorregulado no tocante à limitação da jornada dos seus motoristas.

Verifica-se, desse modo, que a atenção direcionada à jornada de trabalho dos motoristas



por aplicativo é cada vez mais comum em diversos países, independentemente da cultura local, da legislação do país e de seu perfil maior ou menor interventor na economia, uma vez que essa jornada excessiva pode afetar uma cadeia de pessoas de forma sistêmica.

Não se desconhece que, em muitos dos casos, a escolha da jornada excessiva diária do motorista por aplicativo advém da incontornável necessidade de atingir meta econômica diária com vistas não apenas a garantir subsistência pessoal e familiar, mas também auferir o suficiente para arcar com combustível, manutenção e por vezes até aluguel do veículo.

Mas o excesso de jornada necessário para o atingimento dessas legítimas metas pessoais, como temos destacado, não apenas implica perigosos riscos à saúde e segurança dos motoristas. Certamente, também implica graves riscos ao próprio consumidor, sujeito a ser conduzido por motorista fisicamente e psicologicamente extenuado.

Como bem se sabe, para a segurança da circulação viária, torna-se indispensável o perfeito desempenho pessoal de três funções importantíssimas: a *cognitiva* (propiciadora de atenção, concentração, raciocínio e agilidade mental); a *motora* (permite ao condutor reações musculares imediatas) e *sensória* (abrange o tato, a visão e a audição). E todas essas funções restam seriamente prejudicadas em situações de cansaço do motorista, a ponto dessa circunstância ser tão perigosa quanto dirigir alcoolizado ou drogado.²⁸

Foi em decorrência da necessidade de observação dessas relevantes funções cognitiva, motora e sensória, imprescindíveis ao motorista para o ato de dirigir, que a legislação pátria estabeleceu na Lei 13.103/2015 (LGL\2015\1304),²⁹ que trata sobre o exercício de profissão do motorista, jornadas de trabalho diferenciadas, a exemplo da vedação ao motorista profissional autônomo de dirigir por mais de 5 horas e meia ininterruptas os veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de transporte rodoviário de cargas (art. 67-C).

Para assegurar que haja um descanso mental e físico do motorista a fim dele se recuperar da fadiga da direção veicular, a referida lei determina que devem ser observados intervalo de 30 minutos a cada seis horas na condução de veículo de transporte de carga e intervalo de 30 minutos a cada quatro horas na condução de veículo rodoviário de passageiros, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção (§ 1º e § 1º – A do art. 67-C).

A lei reforça também a necessidade de ser respeitado o intervalo mínimo de 11 horas interjornada (a cada 24 horas), possibilitando seu fracionamento, desde que atenda o mínimo de oito horas consecutivas (§ 3º do art. 67-C).

No tocante ao motorista empregado, a referida lei estabelece a jornada de oito horas, podendo ser prorrogada por mais duas horas em caráter extraordinário ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até quatro horas extraordinárias (art. 235-C).

É latente a preocupação na supracitada lei em se estabelecer um limite de jornada ininterrupta dos motoristas de cargas e passageiros a fim de precaver e prevenir extrema fadiga, cansaço e, conseqüentemente, possível desatenção na condução veicular pelos motoristas, o que comprometeria a segurança de toda a sociedade, exposta nas vias



públicas.

Demais disso, agora sob a ótica do consumidor, no cenário dos motoristas por aplicativo, a liberdade de escolha do passageiro fica substancialmente mitigada ao se sujeitar a ser guiado por motoristas extenuados, dirigindo por horas ilimitadas, o que acarreta natural exposição a um maior risco de acidentes sem ter tido qualquer tipo de informação prévia sobre essa incômoda realidade. Observe-se que, sob esse prisma, o acesso a tal informação bem poderia constituir diferencial para opção de um ou outro aplicativo de transporte individual de passageiro, otimizando, assim, a concorrência no mercado e, a reboque, valorizando a liberdade real do consumidor.

No tocante aos trabalhadores, ao mesmo tempo em que eles possuem a oportunidade e liberdade de exercer atividade profissional por meio dos aplicativos, ficam reféns das estruturas digitais daqueles, como em caso de estipulação de preços, tempo de conexão e outros, fazendo com que o motorista apenas consiga exercer sua atividade de forma dependente do aplicativo.

Assim, trabalhadores e consumidores acabam por ter uma relação paradoxal de liberdade e aprisionamento com as ferramentas produzidas pelas plataformas digitais.

Dessa forma, sobretudo em cenário de ausência de regulação legal limitadora de jornada dessa espécie de trabalhador, como no Brasil, a disponibilidade e a transparência da informação de há quanto tempo o motorista por aplicativo está conectado no dia e, por conseguinte, dirigindo, são imprescindíveis para possibilitar o pleno e real exercício de escolha do consumidor, sobretudo levando em consideração os riscos inerentes ao transporte por pessoa extenuada por uma longa jornada de trabalho, estando, portanto, muito mais suscetível a acidentes de trânsito ou mesmo a um atendimento ruim. É o que trataremos com mais detalhes a seguir.

4 O direito à informação do consumidor quanto à jornada já praticada pelo motorista por aplicativo: o exercício pleno da autonomia e liberdade de escolha do consumidor a fim de se ter o gerenciamento do risco contratado

Em consulta ao Código de Conduta da comunidade Uber,³⁰ verifica-se que não há qualquer disposição específica aconselhando aos motoristas parceiros de limitarem o tempo de conexão ao aplicativo e, por conseguinte, de dirigir.

Ao contrário, ao que tudo indica, o que ocorre é um estímulo aos motoristas para continuarem na rua rodando ou, então, se estão descansando, retornarem logo às atividades. Esse estímulo é feito, por exemplo, pelo meio do denominado sistema de premiações, no qual há o oferecimento de incentivos econômicos (como bônus e preço dinâmico) para os motoristas dirigirem quando há uma maior demanda de consumidores.

Não só a Uber atua dessa forma, mas as demais plataformas digitais de perfil similar, como a 99, promovem e estimulam que motoristas estejam a maior parte do tempo na rua dirigindo e, assim, permaneçam com uma significativa quantidade de trabalhadores para atender aos usuários.

Apesar de serem adotadas diversas medidas de segurança por meio de informações prévias nesses aplicativos, como a identificação no perfil do motorista, a quantidade de



corridas, a pontuação dada por outros usuários consumidores e a identificação do veículo, não se verifica em nenhum momento a disponibilidade de informação referente ao tempo que o motorista está conectado – dirigindo o veículo naquele dia.

Ou seja: no caso do serviço de transporte individual por meio de aplicativos, em nenhum momento, seja nas fases pré-contratual, contratual ou pós-contratual, há a disponibilização da informação ao consumidor acerca do tempo de condução diária do motorista.

A referida ausência de informação ao consumidor do tempo de conexão/direção que o motorista por aplicativo está naquele dia ou quicá, na semana, implica significativa violação ao direito do consumidor à informação, uma vez que a informação constitui elemento essencial e intrínseco às relações de consumo, pelo qual irá contribuir para concretização da plena liberdade de escolha quanto ao serviço ou bem ofertado.

Salutar lembrar que o direito à informação do consumidor foi, principalmente, vislumbrado no plano normativo internacional por meio da Resolução 39/248, de abril de 1985, da qual a Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas estabeleceu possíveis diretrizes para os países adotarem em relação à criação ou adequação das normas internas de proteção ao consumidor. Em especial, a Resolução 39/248 prevê, no Capítulo II, que trata dos Princípios Gerais (na letra c do número 3), a importância do acesso à informação adequada aos consumidores para que eles possam ter o conhecimento e, assim, poder realizar escolhas conscientes e em sintonia com os seus desejos e suas necessidades individuais.

Seguindo com as diretrizes internacionais, o direito à informação foi assegurado pela Constituição da República Federativa do Brasil de 1988³¹ como um direito fundamental, inclusive, sendo previsto no art. 5º, inciso XIV, que todos devem ter acesso à informação. Concomitantemente, a CRFB/88 eleva expressamente a defesa do consumidor como direito fundamental, conforme previsto em seu art. 5º, inciso XXXII.

Logo, ao analisarmos de forma integrativa as disposições da CRFB/88, podemos perceber que o direito à informação deve ser assegurado a todos, inclusive ao consumidor, que, para ter atendido seu direito fundamental de defesa de seus interesses, deverá ter a possibilidade de ter o conhecimento correto e adequado dos bens e serviços a serem consumidos.

De similar entendimento, Barbosa³² compreende, sob a perspectiva posta pela Constituição Federal de 1988 – que dispõe expressamente sobre a proteção do direito à informação de um modo genérico em conjunto com a garantia de que o Estado promoverá a defesa do consumidor –, a elevação do direito à informação do consumidor ao *status* de direito fundamental.

Em consonância com as diretrizes internacionais e os ditames constitucionais, o Código de Defesa do Consumidor³³ trouxe em seu bojo explicitamente o direito à informação como um direito basilar do consumidor, dispondo no art. 6º, inciso III, que a informação deverá ser adequada e clara sobre os diferentes produtos e serviços, com especificação correta de quantidade, características, composição, qualidade, tributos incidentes e preço, inclusive sobre os riscos que apresentem. No caso em foco, riscos sérios de segurança no trânsito.



Nesse tocante, conforme leciona Nunes,³⁴ a informação perpassa sobre três importantes aspectos: o direito de informar, o direito de se informar e o direito de ser informado. Sobre o direito de informar, aponta o autor como sendo uma prerrogativa constitucional elencada no art. 220, que prevê a proibição de restrição à liberdade de pensamento e expressão, sendo fortalecido com a previsão no inciso IX do art. 5º, que dispõe como garantia fundamental a liberdade de expressão da atividade intelectual, artística, científica e de comunicação, independentemente de censura ou licença – não sendo tal garantia absoluta, entretanto, uma vez que o próprio texto constitucional prevê exceções.

No que se refere ao direito de se informar, Nunes aponta ser essa uma prerrogativa constitucional concedida a todas as pessoas, a exemplo do disposto no inciso XIV do art. 5º, que assegura a todos o acesso à informação e resguarda o sigilo da fonte, quando necessário ao exercício profissional, assim como nos casos em que versa sobre informação relativa à própria pessoa. A informação se faz tão precípua no ordenamento jurídico que a própria Constituição de 1988, no inciso LXXII do art. 5º, assegura ao indivíduo, por meio do remédio constitucional *habeas data*, a possibilidade de ele conseguir as informações relativas à sua própria pessoa.

Em relação ao direito de ser informado, Nunes pondera que o texto constitucional é menos amplo que as leis infraconstitucionais, estabelecendo, principalmente, o dever de informar dos órgãos públicos, conforme estabelecido no art. 5º, inciso XXXIII, em que todos têm direito a receber dos órgãos públicos informações de seu interesse particular ou de interesse coletivo em geral, que serão prestadas no prazo da lei, sob pena de responsabilidade, ressalvadas aquelas cujo sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado.

Sobre esse aspecto, o CDC (LGL\1990\40) identificou o acesso à informação como um direito básico do consumidor a ser promovido pelo fornecedor. Logo, nas palavras de Herman Benjamim,³⁵ substituiu-se a concepção do dever de informar-se pelo dever de informar, retirando, assim, a responsabilidade exclusiva e ativa do consumidor em ter que ir atrás dos dados e das informações sobre o serviço ou produto, passando-se a conceber o direito de receber as informações necessárias, uma vez que o fornecedor está em melhor posição de conhecimento para apresentar as informações sobre os produtos e serviços que oferece.

O fornecimento da informação clara e adequada ao consumidor gradativamente alcança maior sofisticação no ordenamento jurídico pátrio, a exemplo da Lei 12.741/2012 (LGL\2012\4407),³⁶ que inseriu ao inciso III do art. 6º do CDC (LGL\1990\40), como direito básico do consumidor, a informação sobre os tributos incidentes nos produtos e serviços. Conforme discorrido por Tartuce,³⁷ tal previsão objetiva conceder maior transparência a respeito dos impostos pagos pelos consumidores, tendo eles, desse modo, uma demonstração qualitativa e quantitativa mais detalhada sobre a tributação incidente no consumo.

O direito à informação caminha intrinsecamente com o princípio da transparência nas relações de consumo, uma vez que tal relação deverá ser pautada na clareza para o consumidor daquilo que se está adquirindo. O princípio da transparência, previsto no art. 4º, caput, do CDC (LGL\1990\40), norteia a obrigação do fornecedor do produto ou



serviço de demonstrar aos consumidores a oportunidade de conhecimento e, com isso, a plena liberdade na escolha do que se é ofertado.

Conforme leciona Marques,³⁸ a respeito do princípio da transparência, tal é concebido como elemento nuclear para o estabelecimento de uma relação contratual sincera e menos danosa ao consumidor e fornecedor. Devendo a informação e transparência serem observadas desde a fase pré-contratual, quando ainda se está na fase negocial, até a concretização do contrato de consumo.

Nesse sentido, o princípio da transparência acaba por conferir um melhor delineamento axiológico ao conteúdo da informação a ser transmitida ao consumidor, a fim de estabelecer uma relação contratual pautada na veracidade das informações do objeto negociado. Inclusive, de acordo com as ponderações de Miragem,³⁹ a informação a ser transmitida para o consumidor, além de ser veraz, deverá atender ainda outro requisito essencial: a adequação, tendo em vista que a informação precisa estar apta para alcançar a finalidade a que se almeja, que é o efetivo esclarecimento do consumidor. Insta observar, ainda, que a veracidade e adequação deverão ser aplicadas nos casos em que há ou não uma relação contratual, a exemplo da publicidade, que, apesar de possuir natureza mais difusa, deverá observar atentamente as informações a serem transmitidas e compreendidas pelos possíveis consumidores.

É perceptível que a informação precisa ser veraz e adequada para comunicar a correta mensagem ao consumidor, ainda mais na sociedade contemporânea, na qual as trocas de dados e informações acontecem em uma velocidade quase inalcançável pela mente humana, havendo informações, anúncios e campanhas publicitárias a todo o momento. Nesse tempo contemporâneo, em que a informação é um dos pilares da sociedade, faz-se plausível uma redobrada atenção ao conteúdo e, por vezes, à forma pela qual a informação é repassada.

O respeito e o cumprimento do direito à informação, concretizados pela comunicação real e adequada da informação na relação consumerista, é um dos principais instrumentos de proteção do consumidor na atualidade, em especial em contratos firmados pela Internet e por meio das plataformas digitais. Conforme disserta Verbicaro,⁴⁰ as plataformas digitais, como a Airbnb, precisam agir em prol do consumidor, promovendo a boa-fé contratual, o direito à informação clara e qualificada e o direito à proteção, que são regras que devem ser aplicadas a qualquer tipo de contratação consumerista.

Essa proteção ao consumidor acerca da informação correta e adequada reflete a própria preocupação legislativa e a intenção de minimizar a vulnerabilidade do consumidor perante o fornecedor, possibilitando, desse modo, dotá-lo de maiores elementos informacionais para a realização de suas escolhas contratuais. Conforme Kretzmann⁴¹ pontua, o dever do correto fornecimento de informações ao consumidor, abarcando todas as fases da relação consumerista, objetiva, essencialmente, proporcionar a concretização da equidade informacional e, portanto, diminuir a vulnerabilidade do consumidor. Assim, segundo sopesado por Kretzmann, um consumidor com real conhecimento das informações elementares dos produtos ou serviços ofertados, passa a possuir a verdadeira liberdade de escolha da contratação.

Dessa forma, a informação se faz fundamental para toda relação de consumo, em especial



as relações consumeristas por meio das plataformas digitais, a exemplo do transporte individual de passageiro por aplicativo – Uber, 99, Cabify e outros.

Inclusive, de acordo com o ponderado por Meller-Hanich,⁴² é nesse momento contemporâneo vivenciado por nossa sociedade, em especial na esfera da economia colaborativa, que a informação é um elemento-chave para a proteção da liberdade e autonomia do consumidor. Ressalta Meller-Hanich, ainda, que a utilização de um serviço de transporte por intermédio de um aplicativo está abarcada a partir da lei que se aplica aos outros acordos de venda, contratos de transporte e serviços.

Assim, inferimos desse quadro jurídico o direito do consumidor de ter conhecimento da quantidade de horas laboradas pelos motoristas por aplicativo, tanto na forma do cômputo de horas pela jornada diária como na informação da respectiva jornada semanal daquele motorista, tendo em vista que a estafa pelo excesso de trabalho atinge a qualidade da direção não apenas no dia da sua prática, mas por vários dias seguidos.

Logo, a disponibilização ao consumidor de informações relativas à extensão da jornada já praticada pelo motorista por aplicativo concretiza o seu direito à informação, proporcionando-lhe o exercício real da liberdade e autonomia do consumidor em ter o gerenciamento do risco contratado. Deveras, toda contratação possui riscos e, no caso da contratação de transporte individual por aplicativo, o risco é inerente à própria prestação em si, razão pela qual o conhecimento pelo consumidor do tempo que o motorista está dirigindo naquele dia ou semana é relevante para o critério de seleção daquela contratação específica, sobretudo para o gerenciamento do real nível de riscos que a prestação de serviço concretamente envolverá.

Ademais, como já frisamos, além dos riscos contra si pela contratação do transporte individual por aplicativo, a informação do tempo de direção diária e semanal do motorista ao consumidor também tem o potencial de contribuir para incrementar mais segurança nas ruas do país, tutelando, assim, interesses metaindividuais alusivos a todos aqueles que por elas transitam.

Demais disso, conforme discorrido por Marques,⁴³ é fundamental a proteção do consumidor no ordenamento jurídico, uma vez que ela serve como um instrumento de desenvolvimento para os países, promovendo a qualidade dos bens e serviços no mercado interno, o que acaba por gerar um aumento da confiança do consumidor no mercado nacional e, por conseguinte, possibilita um melhor desenvolvimento socioeconômico.

De fato, a informação da jornada já praticada no dia ou na semana pode vir a ser um instrumento viabilizador de nova dinâmica nas relações de consumo de transporte individual por aplicativos, uma vez que potencializa mobilização dos próprios consumidores contra a prática das excessivas jornadas dos motoristas por aplicativo. Podendo o consumidor utilizar-se, para tanto, das próprias plataformas, de redes sociais ou qualquer outro canal, a fim de chamar atenção para essa problemática, inclusive para realizar, em casos mais extremos, passeatas e até boicote, no intuito de tentar promover maior sensibilidade aos direitos humanos por parte desse campo da atividade empresarial.

Ao longo da história já foi verificada a utilização, pelos consumidores, do poder da informação para modificar situações que entendiam como maléficas para a sociedade, a



exemplo das condições de trabalho precárias. Sobre o tema, Cavalieri Filho⁴⁴ rememora que em Nova York foi criada a New York Consumers League (1891), na qual consumidores se associaram para pleitear o fim da exploração do trabalho feminino em fábricas e comércio, bem como pela melhoria das condições de trabalho locais. Para tanto, relembra Cavalieri Filho, a associação criava a denominada “Listas Brancas”, que elencava os produtos das empresas que respeitavam os direitos dos trabalhadores, como a duração de trabalho adequada e condições de higiene e salarial apropriadas.

Portanto, será expressivo o poder de influência que o consumidor acabará por ter nas decisões e condutas adotadas pelas empresas de plataforma, uma vez que pertence a eles a utilização do poder de compra que, conseqüentemente, acarreta diretamente a sobrevivência das empresas no mercado.

Assim sendo, os consumidores possuem influência direta na qualidade dos produtos e serviços e, para, além disto, podem atuar ativamente nas pressões de cunho social a fim promover melhorias nos mais diversos setores, a exemplo das dimensões trabalhistas.

Nesse sentido, faz-se imprescindível observar a necessidade do caráter publicista da jornada do motorista por aplicativo, vez que urge que se resguarde urgentemente o direito do consumidor à informação quanto ao histórico temporal completo de conexão do motorista nos últimos dias perante a plataforma Uber e afins, tendo em vista que esse dado informativo é essencial para o exercício pleno da autonomia e liberdade do consumidor na seleção do serviço, bem como possibilita o exercício do direito de denúncia e pressão sobre o excesso de jornada laboral praticada.

Salutar mencionarmos também que foi um valioso progresso a Uber ter se autorregulado no Brasil quanto à limitação de 12 horas diárias de conexão dos motoristas em sua plataforma, entretanto, além de outras plataformas semelhantes não promoverem essa limitação, os próprios motoristas da Uber, usualmente, são filiados concomitantemente a essas outras plataformas, o que continua permitindo a possibilidade da prática excessiva de jornada pelos motoristas.

Conforme já mencionando anteriormente no presente artigo, a prática de jornada de trabalho excessiva pelos motoristas de aplicativos potencialmente acarreta prejuízos para o consumidor, criando um cenário de insegurança e desconfiança quanto à qualidade da prestação do serviço.

Tal desconfiança atua em sentido contrário ao que deve ser promovido no ambiente de economia de compartilhamento, uma vez que nesse cenário a confiança é uma condição principiológica basilar para a dinâmica das plataformas digitais. Conforme asseverado por Mucelin,⁴⁵ as plataformas são as principais responsáveis por criar as ferramentas necessárias para uma atmosfera agradável para o desenvolvimento da confiança e familiaridade na prestação do serviço, dos deveres de lealdade, da boa-fé, bem como na proteção das expectativas legítimas. Para Mucelin, a confiança, inclusive, perpassa por duas camadas cruciais na economia de compartilhamento: a primeira, chamada de confiança externa, na qual os consumidores depositam sua confiança na própria plataforma/aplicativo ou *site* e, na segunda camada, denominada confiança interna, na qual há ultrapassagem da fase *on-line* para *off-line* na medida em que haverá a concretização do negócio, a exemplo da prestação de um serviço, como é o caso do



transporte por aplicativo.

Nesse sentido, tem-se que o consumidor usuário, ao solicitar uma corrida pelo aplicativo da Uber, por exemplo, está depositando, inicialmente, sua confiança eminentemente na citada empresa e que, ao adentrar no veículo conduzido pelo motorista selecionado pelo aplicativo, estará também depositando sua confiança nele, tendo em vista que o consumidor estará sujeito à habilidade de condução desse motorista enquanto durar seu trajeto de viagem.

E é a partir dessa sujeição à sua segurança, que se revela essencial o consumidor ter acesso à quantidade de tempo de trabalho exercida pelo motorista que estará conduzindo o veículo, no qual ele depositou sua confiança, sua segurança e sua incolumidade física.

Em decorrência do vislumbre da prática excessiva da jornada dos motoristas por aplicativos, que, na maioria das vezes, prestam serviço em conjunto com mais de uma plataforma digital, o presente estudo propõe como alternativa aplicável para contribuir com a solução do problema a criação de uma rede cruzada de dados entre os sistemas das diversas plataformas digitais de transporte individual de passageiros, ainda que concorrentes – tal qual exigido na lei portuguesa, citada alhures. Realmente, se não houver o compartilhamento da informação quanto ao tempo de conexão dos motoristas nas respectivas plataformas, a informação pertencente apenas a uma plataforma não será suficiente, e a jornada informada nunca será a real.

Sabemos que, tecnologicamente, faz-se possível a supracitada alternativa, tendo em vista que vivenciamos uma era eminentemente pautada na tecnologia da informação, na qual a troca de dados informativos ocorre de forma instantânea e simultaneamente por meio de aparelhos eletrônicos, internet e afins. Podemos citar como exemplo, inclusive, dessa possibilidade de haver intercâmbio das informações, a própria disponibilização pelo aplicativo Google Maps, a partir de quando selecionada a rota a ser percorrida e de que forma será realizada – ônibus, carro, a pé, transporte individual por aplicativo e outros –, da informação sobre a média de preço, distância e disponibilidade nos diferentes aplicativos de transporte, tais como Uber e 99.

Nesse sentido, é clarividente que, em termos de possibilidades técnicas, é plausível e viável a ocorrência desse intercâmbio de dados, restando, apenas, o interesse em adotar tais medidas integrativas indutoras de maior proteção ao direito à informação titularizado pelo consumidor.

Assim, seria interessante a tomada de medidas por parte dos órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Defesa do Consumidor,⁴⁶ a exemplo do PROCON e Agências Reguladoras, no intuito de promoverem o compartilhamento entre as empresas do tempo de uso dos aplicativos pelos motoristas. Tais intervenções, a fim de possibilitarem o acesso à informação, poderiam auxiliar intensamente na construção de um cenário de maior confiança e segurança para os consumidores usuários de transporte individual por aplicativos. Ressaltando-se que o SNDC visa justamente à concretização da Política Nacional das Relações de Consumo, objetivando, assim, a proteção dos direitos e das garantias elencados no Código de Defesa do Consumidor, bem como dos direitos e das garantias constitucionalmente previstos, como é o caso do direito à informação.



Dessa forma, resta cristalino que a disponibilização ao consumidor da jornada praticada no dia e na semana dos motoristas por aplicativo é fundamental para garantir o seu direito à informação, sendo que esse conhecimento prévio assegurará maior autonomia e liberdade ao consumidor na seleção do serviço de transporte. Todavia, para que essa informação seja ainda mais veraz e adequada ao intento, faz-se imprescindível a intercomunicação das informações quanto ao tempo de jornada praticado pelo motorista em cada plataforma digital de transporte no dia ou semana, porquanto só assim haverá acesso à verdadeira extensão do tempo que o motorista está conectado/dirigindo e, assim, proporcionar possibilidade de proteção frente a potenciais acidentes ao trabalhador motorista, consumidor usuário e coletividade em geral, máxime a transeunte das vias públicas.

5. Conclusão

Ao longo da presente pesquisa, constatou-se que o desenvolvimento tecnológico, intensificado no século XXI, possui influência direta nas perspectivas contemporâneas das relações sociais e que o aumento da acessibilidade aos instrumentos tecnológicos pela sociedade, como *smartphones* e internet, proporcionaram oportunidades para uma dinâmica e um ritmo diferenciados.

As plataformas digitais, pautadas em sua maioria por empresas de tecnologia da informação, surgiram como um modelo de negócio eficiente no contexto tecnológico, econômico e social pelo qual o mundo vinha passando nos últimos anos, sendo responsáveis por mudanças significativas em diversos setores do mercado, como da hotelaria, do transporte individual de passageiros e outros.

A entrada no mercado de plataformas digitais como a Uber promoveu uma inovação por meio de um novo modelo de dinâmica econômica do consumo e do trabalho em uma escala global. As inovações e as possibilidades trazidas por esse tipo de plataforma proporcionaram a diversos trabalhadores que estavam desempregados, ou mesmo para aqueles que queriam aumentar sua renda, a oportunidade de poder exercer uma atividade remunerada. A crise econômica então vivenciada pelo país, em conjunto com a dificuldade profissional de outras áreas em se posicionar no mercado, contribuiu para o aumento no número de motoristas parceiros desse tipo de aplicativo.

De toda sorte, a chegada dos aplicativos de transporte individual de passageiros no mercado proporcionou significativo aumento de oferta desse tipo de serviços aos consumidores, uma vez que diversas empresas passaram a atuar de forma concorrencial entre elas e o mercado tradicional de transportes, a exemplo dos táxis. Assim, a chegada desses aplicativos de transporte individual de passageiros proporcionou aos consumidores o fortalecimento de suas opções na escolha do transporte a ser selecionado para sua locomoção.

Nesse contexto, com uma quantidade expressiva de motoristas por aplicativo nas vias públicas e a constatação de que um número significativo deles realiza jornada de trabalho de 12 horas por dia ou mais, levantou-se no presente artigo a problemática dessa excessiva jornada dos motoristas e suas possíveis consequências na prestação do serviço.

Conforme foi abordado, evidenciou-se tendência mundial de se criar uma limitação do tempo de jornada dos motoristas por aplicativo, principalmente nos países nos quais a



Uber e aplicativos similares já estão em funcionamento há mais tempo. A partir das experiências percebidas nesses países, observou-se a importância de se estabelecer um limite de tempo para que o motorista fique conectado/dirigindo, uma vez que o excesso contínuo da jornada de trabalho em caso de condutores poderá afetar sua própria saúde e segurança, bem como de demais pessoas expostas, a exemplo do consumidor usuário.

No cenário dos motoristas por aplicativo, a liberdade de escolha do consumidor é substancialmente mitigada ao se sujeitar a ser guiado por motoristas extenuados, dirigindo por horas ilimitadas, o que acarreta natural exposição a um maior risco de acidentes sem ter tido qualquer tipo de informação prévia sobre essa incômoda realidade. Destaca-se que o acesso ao consumidor da jornada laboral praticada pelos motoristas poderia vir a ser um diferencial na escolha de um ou outro aplicativo de transporte individual de passageiro, otimizando, assim, a concorrência no mercado e, a reboque, valorizando a liberdade real do consumidor.

De toda sorte, o consumidor usuário dos serviços de transporte individual de passageiro fica vulnerável em relação a sua segurança, uma vez que, ainda que momentaneamente, sujeita sua vida e incolumidade física às habilidades condutoras do motorista selecionado pelo aplicativo. Razão pela qual, como forma de poder exercer plenamente sua liberdade e autonomia de gerenciamento dos riscos quanto ao serviço contratado, é imprescindível a disponibilização da informação ao consumidor da jornada diária e semanal já praticada pelo motorista.

Concluiu-se, portanto, que é fundamental que o consumidor tenha a informação acerca do tempo que o motorista está conectado/dirigindo naquele dia e na semana, a fim de bem poder manejar, previamente, os riscos reais envolvidos da contratação. Todavia, faz-se importante que essa informação seja a mais verdadeira possível, uma vez que muitos motoristas por aplicativo prestam serviços para diversas plataformas digitais, paralelamente.

Logo, a informação do tempo da jornada já praticada pelo motorista deve ser correspondente à realidade e, para tanto, apresentamos no presente artigo, como alternativa aplicável para contribuir com a solução do problema, a criação de uma rede cruzada de dados entre os sistemas das diversas plataformas digitais de transporte individual de passageiros, ainda que concorrentes, nos moldes do já determinado na legislação portuguesa.

Tal alternativa de intercâmbio das informações busca tentar evitar a continuidade do excesso de jornada diária praticada por parte significativa dos motoristas por aplicativo e que podem vir a gerar danos, a médio e longo prazo, tanto para o próprio trabalhador como para o consumidor usuário, bem como para as demais pessoas transeuntes das vias públicas.

Pontuou-se, ademais, que o consumo colaborativo impulsionado pela economia de compartilhamento é uma das expressões mais vívidas e promissoras dos ideais de solidariedade e sustentabilidade, por atuar como um verdadeiro instrumento de libertação do ideal individualista propagado pela antiga lógica de consumo, desde que sujeita a um controle adequado por meio de permanente regulação do Estado, sobretudo pelo aprimoramento da responsabilidade dos *gatekeepers*, não apenas em relação aos



trabalhadores, mas aos consumidores também.

Por isso, é de vital importância que o cidadão assuma seu papel de protagonista rumo à quebra de paradigmas e na ressignificação das relações econômicas, compartilhando suas experiências para muito além dos limites dos respectivos aplicativos, de modo a difundir informação qualificada para outros consumidores por meio das redes sociais e sites específicos, mas também cobrando um envolvimento maior do Estado na regulação do serviço, sobretudo pela coibição de práticas abusivas e na definição de padrões elevados de adequação e segurança, aumentando os deveres éticos, mas, sobretudo, jurídicos das plataformas que operam por meio do modelo de consumo compartilhado.

Nesse cenário, tem-se por certo que a garantia do direito do consumidor à informação prévia no tocante à extensão da jornada dos motoristas de aplicativos, cumulando-se o tempo de serviço prestado nas mais diversas plataformas, ampliará consideravelmente a autonomia humana e a liberdade de gerenciamento dos riscos concretos envolvidos no contrato, tutelando de maneira mais efetiva a segurança pessoal do usuário e a segurança da própria coletividade, servindo, ademais, como medida potencializadora de sadios poderes fiscalizatórios do consumidor também no que tange à sustentabilidade do próprio mercado.

6 Referências

BARBOSA, Fernanda Nunes. *Informação: direito e dever nas relações de consumo*. São Paulo: Ed. RT, 2008.

BAUMAN, Zygmunt. *Modernidade líquida*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora, 2001.

BENJAMIN, Antônio Herman. Crimes de Consumo no Código de Defesa do Consumidor. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, n. 3, p. 90, set.-dez. 1992.

CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de direito do consumidor*. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2019.

DE STEFANO, Valerio. The rise of the "just-in-time workforce": on-demand work, crowdwork, and labor protection in the "gig-economy". *Comparative Labor Law & Policy Journal*, [S.l.], v. 37, n. 3, p. 471-504, 2016. Disponível em: [www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/--travail/documents/publication/wcms_443267.pdf]. Acesso em: 02.01.2020.

DELGADO, Maurício Godinho. *Curso de Direito do Trabalho: obra revista e atualizada conforme a lei da reforma trabalhista e inovações normativas e jurisprudenciais posteriores*. 18. ed. São Paulo: LTr, 2019.

FRANCO FILHO, Georgenor de Sousa. Possibilidades legítimas de flexibilização de jornadas de trabalho. In: MIESSA, Élisson; CORREIA, Henrique (Org.). *Estudos aprofundados: Magistratura do Trabalho*. Salvador: JusPodivm, 2017. v. 1.

KALIL, Renan Bernardi. *Capitalismo de plataforma e Direito do Trabalho: crowdwork e trabalho sob demanda por meio de aplicativos*. Tese (Doutorado em Direito) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.



KRETZMANN, Renata Pozzi. *Informação nas relações de consumo: o dever de informar do fornecedor e suas repercussões jurídicas*. Belo Horizonte: Casa do Direito, 2019.

MARANHÃO, Ney. *Poluição Labor-Ambiental: abordagem conceitual da degradação das condições de trabalho, da organização do trabalho e das relações interpessoais travadas no contexto laborativo*. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2017.

MARQUES, Claudia Lima. *Contratos no Código de Defesa do Consumidor. o novo regime das relações contratuais*. 4. ed. São Paulo: Ed. RT, 2002.

MARQUES, Claudia Lima; WEI, Dan. *Consumer Law and Socioeconomic Development National and International Dimensions*. Suíça: Springer Nature, 2017.

MELLER-HANICH, Caroline. Economia compartilhada e proteção do consumidor. Trad. Ardyllis Soares. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, v. 105, p. 19-31, maio-jun. 2016.

MIRAGEM, Bruno. *Curso de direito do consumidor*. 6. ed. São Paulo: Ed. RT, 2016.

MUCELIN, Guilherme. Peers Inc.: a nova estrutura da relação de consumo na economia do compartilhamento. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, v. 118, p. 77-126, jul.-ago. 2018.

NUNES, Rizzatto. *Curso de direito do consumidor*. 12. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2018.

SCHOR, Juliet. Debatendo a economia do compartilhamento. In: ZANATTA, Rafael A. F.; DE PAULA, Pedro C. B.; KIRA, Beatriz (Org.). *Economias do compartilhamento e o direito*. Curitiba: Juruá, 2017.

SCHWAB, Klaus. *A Quarta Revolução Industrial*. São Paulo: Edipro, 2016.

SRNICEK, Nick. *Platform capitalism*. Cambridge: Polity Press, 2017.

TARTUCE, Flávio; NEVES, Daniel Amorim Assumpção. *Manual de direito do consumidor: direito material e processual*. 7. ed. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: Método, 2018.

TRILLO, Francisco. El trabajo en plataformas virtuales: a propósito del caso Uber. In: SIGNES, Adrián Todolí; HERNÁNDEZ-BEJARANO, Macarena. *Trabajo en plataformas digitales: innovación, derecho y mercado*, 2018. Disponível em: [https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/4620540/mod_resource/content/1/EL%20TRABAJO%20EN%20PLATAFORMAS%20VIRTUALES%20A%20PROP%3%93SITO%20DEL%20CASO%20UBER.pdf]. Acesso em: 05.11. 2019.

VERBICARO, Dennis; PEDROSA, Nicolas Malcher. O impacto da economia de compartilhamento na sociedade de consumo e seus desafios regulatórios. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, n. 26, v. 113, p. 457-482, set.-out. 2017.

VERBICARO, Dennis; VIEIRA, Janaína do Nascimento. A hipervulnerabilidade do turista e responsabilidade das plataformas digitais: uma análise a partir da perspectiva da economia colaborativa. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, v. 29, n. 127, p. 305-330, jan.-fev. 2020.



ZANATTA, Rafael A. F.; DE PAULA, Pedro C. B.; KIRA, Beatriz. Inovações regulatórias no transporte individual: o que há de novo nas megacidades o Uber? In: ZANATTA, Rafael A. F.; DE PAULA, Pedro C. B.; KIRA, Beatriz (Org.). *Economias do compartilhamento e o direito*. Curitiba: Juruá, 2017.

1 .OLIVEIRA, Carol; SALOMÃO, Karin. Os números secretos da Uber: US\$ 1 bi no Brasil, US\$ 11 bi no mundo. *Exame*, 11.04.2019. Disponível em: [<https://exame.abril.com.br/negocios/os-numeros-secretos-da-uber-us-1-bi-no-brasil-us-11-bi-no-mundo/>]. Acesso em: 20.08.2019.

2 .Como bem se sabe, a situação se tornou dramática com a pandemia da Covid-19, que, inclusive, justificou a decretação de estado de calamidade pública no Brasil (Decreto Legislativo 6, de 20 de março de 2020, do Congresso Nacional).

3 .UBER irá desconectar motorista se ele dirigir por 12 horas em um dia. *UOL*, 04.03.2020. Disponível em: [www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2020/03/04/uber-lanca-ferramenta-que-impede-motorista-de-dirigir-por-mais-de-12-horas.htm]. Acesso em: 20.03.2020.

4 .SCHWAB, Klaus. *A Quarta Revolução Industrial*. São Paulo: Edipro, 2016. p. 25.

5 .BAUMAN, Zygmunt. *Modernidade líquida*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora, 2001.

6 .As plataformas digitais podem ser concebidas como uma estrutura de negócio que proporciona estabelecer conexão entre os produtores e os consumidores por meio de um instrumento digital – sites, mídias sociais, aplicativos específicos e afins – para que se conectem e interajam nesse ambiente.

7 .SCHOR, Juliet. Debatendo a economia do compartilhamento. In: ZANATTA, Rafael A. F.; DE PAULA, Pedro C. B.; KIRA, Beatriz (Org.). *Economias do compartilhamento e o Direito*. Curitiba: Juruá, 2017. p. 24-26.

8 .DE STEFANO, Valerio. The rise of the “just-in-time workforce”: on-demand work, crowdwork, and labor protection in the “gig-economy”. *Comparative Labor Law & Policy Journal*, [S.l.], v. 37, n. 3, p. 471-504, 2016. Disponível em: [www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---travail/documents/publi]



ation/wcms_443267.pdf]. Acesso em: 02.01.2020.

9 .Para mais detalhes sobre o chamado “capitalismo de plataforma”, confira-se: SRNICEK, Nick. *Platform capitalism*. Cambridge: Polity Press, 2017.

10 .Oferecer serviço/produto com preço muito inferior ao preço de mercado objetivando extinguir a concorrência.

11 .CADE-Conselho Administrativo de Defesa Econômica. *Efeitos concorrenciais da economia do compartilhamento no Brasil: a entrada da Uber afetou o mercado de aplicativos de táxi entre 2014 e 2016?* Disponível em: [www.cade.gov.br/aceso-a-informacao/publicacoes-institucionais/dee-publicacoes-anexos/documento-de-trabalho-001-2018-uber.pdf]. Acesso em: 15.12.2019.

12 .VERBICARO, Dennis; PEDROSA, Nicolas Malcher. O impacto da economia de compartilhamento na sociedade de consumo e seus desafios regulatórios. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, n. 26, v. 113, p. 457-482, set.-out. 2017.

13 .ALVARENGA, Darlan; SILVEIRA, Daniel. Desemprego fica em 11,2% em janeiro, e atinge 11,9 milhões, diz IBGE. *G1*, 28.02.2020. Disponível em: [https://g1.globo.com/economia/noticia/2020/02/28/desemprego-fica-em-112percent-e-m-janeiro-e-atinge-119-milhoes-diz-ibge.ghtml]. Acesso em: 22.03.2020.

14 .Não se está a debater, aqui, se esse vínculo laboral é empregatício, autônomo ou de outra natureza. Para os propósitos desta pesquisa a informação revela-se despicienda, porquanto o foco protetivo primário do estudo é o consumidor do serviço.

15 .KALIL, Renan Bernardi. *Capitalismo de plataforma e Direito do Trabalho: crowdwork e trabalho sob demanda por meio de aplicativos*. Tese (Doutorado em Direito) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

16 .MOTORISTAS de aplicativos dirigem até 15 horas por dia; entenda o que é a “uberitização” do trabalho. *Guia do TRC*, 06.06.2019. Disponível em: [www.guiadotrc.com.br/noticias/noticiaID.asp?id=35561]. Acesso em: 20.09.2019.



17 .BALBINOTA, Amanda B.; A. ZAROB, Milton e I. TIMM, Maria. Funções psicológicas e cognitivas presentes no ato de dirigir e sua importância para os motoristas no trânsito. *Ciênc. cogn. [on-line]*, v. 16, n. 2, p. 13-29, 2011. Disponível em: [http://pepsic.bvsalud.org/pdf/cc/v16n2/v16n2a03.pdf]. Acesso em: 18.11.2019.

18 .MARANHÃO, Ney. *Poluição Labor-Ambiental: abordagem conceitual da degradação das condições de trabalho, da organização do trabalho e das relações interpessoais travadas no contexto laborativo*. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2017. p. 64.

19 .DELGADO, Maurício Godinho. *Curso de Direito do Trabalho: obra revista e atualizada conforme a lei da reforma trabalhista e inovações normativas e jurisprudenciais posteriores*. 18. ed. São Paulo: Ltr, 2019. p. 1025.

20 .FRANCO FILHO, Georgenor de Sousa. Possibilidades legítimas de flexibilização de jornadas de trabalho. In: MIESSA, Élisson; CORREIA, Henrique (Org.). *Estudos aprofundados: Magistratura do Trabalho*. Salvador: JusPodivm, 2017. v. 1. p. 393.

21 .INTRODUCING a new feature: Driving Hours Limit. *Uber Blog*, 23.04.2018. Disponível em: [www.uber.com/en-ZA/blog/driving-hours-limit]. Acesso em: 10.12.2019.

22 .PORTUGAL. Lei 45/2018. *DRE-Diário da República Eletrônico*. Disponível em: [https://dre.pt/home/-/dre/115991688/details/maximized]. Acesso em: 03.01.2020.

23 .ZANATTA, Rafael A. F.; DE PAULA, Pedro C. B.; KIRA, Beatriz. Inovações regulatórias no transporte individual: o que há de novo nas megacidades o Uber? In: ZANATTA, Rafael A. F.; DE PAULA, Pedro C. B.; KIRA, Beatriz (Org.). *Economias do compartilhamento e o Direito*. Curitiba: Juruá, 2017, p.165.

24 .TRILLO, Francisco. El trabajo en plataformas virtuales: a propósito del caso Uber. In: SIGNES, Adrián Todolí; HERNÁNDEZ-BEJARANO, Macarena. *Trabajo en plataformas digitales: innovación, derecho y mercado*, 2018. p. 223-244. Disponível em: [https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/4620540/mod_resource/content/1/EL%20TRABAJO%20EN%20PLATAFORMAS%20VIRTUALES%20A%20PROP%3%93SITO%20DEL%20CASO%20UBER.pdf]. Acesso em: 05.11.2019.



25 .Até o momento está tramitando na Câmara dos Deputados (aguardando Parecer do Relator na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços) o PL 5069/2019, de autoria do deputado Gervásio Maia (PSB/PB), a fim de estabelecer a relação de emprego entre empresas e empregados que exercem atividades por meio da plataforma de aplicativos de transporte terrestre, a exemplo da Uber, 99 e similares. Nesse projeto de lei intenta-se estabelecer também o limite de jornada diária dos motoristas para as 8 horas. Ressalta-se, todavia, que, no presente artigo, a preocupação está pautada especificadamente na duração da jornada de trabalho dos motoristas por aplicativos, independentemente de haver ou não vínculo empregatício. Disponível em: [www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=1FE5602A33994B6672A0F4CB08334A11.proposicoesWebExterno1?codteor=1807738&filename=PL+5069/2019]. Acesso em: 03.01.2020.

26 .BRASIL. Lei 13.640, de 26 de março de 2018 (LGL\2018\2400). Brasília, 2018. Disponível em: [www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Lei/L13640.htm]. Acesso em: 01.2020.

27 .UBER irá desconectar motorista se ele dirigir por 12 horas em um dia. *UOL*, 04.03.2020. Disponível em: [www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2020/03/04/uber-lanca-ferramenta-que-impede-motorista-de-dirigir-por-mais-de-12-horas.htm]. Acesso em: 20.03.2020.

28 .DIRIGIR cansado: tão perigoso quanto bebidas e drogas. *Instituto de Tecnologias para o Trânsito Seguro – ITTS*, 16.03.2018. Disponível em: [http://transitolivre.org.br/dirigir-cansado-e-tao-perigoso-quanto-beber-ou-usar-drogas/]. Acesso em: 17.02.2020.

29 .BRASIL. Lei 13.103, de 02 de março de 2015 (LGL\2015\1304). Brasília, 2015. Disponível em: [www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13103.htm]. Acesso em: 14.03.2020.

30 .CÓDIGO de Conduta da Uber. Última alteração: 17.04.2020 Disponível em: [www.uber.com/legal/community-guidelines/br-pt/]. Acesso em: 31.03.2020.

31 .BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Brasília, 1988. Disponível em: [www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm]. Acesso em: 20.02.2020.



32 .BARBOSA, Fernanda Nunes. *Informação: direito e dever nas relações de consumo*. São Paulo: Ed. RT, 2008. p. 85.

33 .BRASIL. Lei 8.078, de 11 de setembro de 1990 (LGL\1990\40). Brasília, 1990. Disponível em: [www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078.htm]. Acesso em: 10.02.2020.

34 .NUNES, Rizzatto. *Curso de direito do consumidor*. 12. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2018. p. 66-69.

35 .BENJAMIN, Antônio Herman. Crimes de Consumo no Código de Defesa do Consumidor. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, n. 3, set.-dez. 1992. p. 90.

36 .BRASIL. Lei 12.741, de 8 de dezembro de 2012 (LGL\2012\4407). Brasília, 2012. Disponível em: [www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12741.htm]. Acesso em: 18.03.2020.

37 .TARTUCE, Flávio; NEVES, Daniel Amorim Assumpção. *Manual de direito do consumidor: direito material e processual*. 7. ed. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: Método, 2018. p. 55-56.

38 .MARQUES, Claudia Lima. *Contratos no Código de Defesa do Consumidor. o novo regime das relações contratuais*. 4. ed. São Paulo: Ed. RT, 2002. p. 594-595.

39 .MIRAGEM, Bruno. *Curso de direito do consumidor*. 6. ed. São Paulo: Ed. RT, 2016. p. 215-216.

40 .VERBICARO, Dennis; VIEIRA, Janaína do Nascimento. A hipervulnerabilidade do turista e responsabilidade das plataformas digitais: uma análise a partir da perspectiva da economia colaborativa. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, v. 29, n. 127, p. 305-330, jan.-fev. 2020.



41 .KREZMANN, Renata Pozzi. *Informação nas relações de consumo: o dever de informar do fornecedor e suas repercussões jurídicas*. Belo Horizonte: Casa do Direito, 2019. p. 18 e 84.

42 .MELLER-HANICH, Caroline. Economia compartilhada e proteção do consumidor. Trad. Ardyllis Soares. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, v. 105, maio-jun. 2016. p. 29.

43 .MARQUES, Claudia Lima; WEI, Dan. *Consumer Law and Socioeconomic Development National and International Dimensions*. Suíça: Springer Nature, 2017. p. 135.

44 .CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de direito do consumidor*. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2019. p. 17.

45 .MUCELIN, Guilherme. Peers Inc.: a nova estrutura da relação de consumo na economia do compartilhamento. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, v. 118, jul.-ago. 2018. p. 93 e 107.

46 .O Sistema Nacional de Defesa do Consumidor está previsto no Título IV – arts. 105 e seguintes do Código de Defesa do Consumidor, e no Decreto 2.181/1997 (LGL\1997\20).