

O DIREITO DO TRABALHO EM FUGA E OS NOVOS DESAFIOS DO DIREITO ANTITRUSTE NA PROTEÇÃO DE MOTORISTAS DE APLICATIVOS¹

Labor Law on the run and the new challenges of antitrust law in protecting app drivers

Natália de Lima Figueiredo²

Universidade Federal de São Paulo (Unifesp) – São Paulo/SP, Brasil

Olívia de Quintana Figueiredo Pasqualetto³

Fundação Getulio Vargas (FGV) – São Paulo/SP, Brasil

RESUMO ESTRUTURADO

Objetivo: Partindo-se da análise específica da relação entre plataforma de transporte de passageiros (i.e. Uber) e seus motoristas, este artigo objetiva analisar como o direito antitruste pode resistir ao paradigma da eficiência voltado ao bem-estar do consumidor e evitar o mesmo enfraquecimento sofrido pelo direito do trabalho na regulação de relações contratuais assimétricas.

Método: O estudo dedica-se a um tema comum às duas esferas jurídicas: a relação motorista-Uber. Assim, a metodologia se baseou em pesquisa bibliográfica, analisando criticamente a literatura oriunda tanto do direito antitruste, quanto do direito do trabalho, e em pesquisa documental.

Editor responsável: Prof. Dr. Víctor Oliveira Fernandes, Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), Brasília, DF, Brasil.

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/5250274768971874>. **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0001-5431-4142>.

1 **Recebido em:** 14/08/2024 **Aceito em:** 11/06/2025 **Publicado em:** 25/06/2025

2 Professora Adjunta de Direito Empresarial da Universidade Federal de São Paulo (UNIFESP). Doutora em Direito Internacional Econômico pela Universidade de Maastricht (Holanda) e pela Universidade de São Paulo (dupla titulação). Mestre em Direito Comercial e graduada em Direito pela Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo (USP). Diretora da Rede Latino- Americana de Direito Internacional Econômico.

E-mail: natalia.figueiredo@unifesp.br **Lattes:** <http://lattes.cnpq.br/4248698363286467>

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0798-0609>

3 Professora da graduação e do programa de Mestrado e Doutorado Acadêmico da Fundação Getúlio Vargas. Pós-Doutorado na Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo. Doutora e Mestra em Direito do Trabalho e da Seguridade Social pela Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo.

E-mail: olivia.pasqualetto@fgv.br **Lattes:** <http://lattes.cnpq.br/1403687458551003> **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0001-5218-4954>

Quanto à pesquisa documental, o artigo valeu-se de análise de casos na jurisprudência do Cade e de autoridades antitruste estrangeiras, bem como de projeto de lei. O texto explora o enfraquecimento do direito do trabalho, o papel do direito antitruste nesta relação e a sua reconfiguração para endereçar diferentes vulnerabilidades.

Conclusões: O texto conclui que há necessidade de maior abrangência do direito antitruste para abarcar situações de dependência e desequilíbrios contratuais, bem como reconhecer como legítimos os instrumentos oriundos de negociação coletiva. O direito antitruste deve reconhecer as assimetrias de poder na relação entre Uber e motoristas como fator relevante para caracterização do ilícito concorrencial. Há, assim, uma premente necessidade reconfiguração do direito antitruste para lidar com vulnerabilidades diversas, dentre elas, os trabalhadores.

Palavras-chave: direito antitruste; direito do trabalho; motoristas de aplicativos; uberização; assimetria de forças.

STRUCTURED SUMMARY

Objective: Starting from the specific analysis of the relationship between ride-hailing platform (i.e., Uber) and its drivers, this article aims to examine how Antitrust Law can resist the efficiency paradigm focused on consumer welfare and avoid the same weakening that Labor Law has experienced in regulating asymmetric contractual relationships.

Method: This study focuses on an issue common to both legal spheres: the driver-Uber relationship. Thus, the methodology was based on bibliographical research, critically analyzing literature from both Antitrust Law and Labor Law, and on documentary research. Regarding documentary research, the article analyzed cases in the jurisprudence of Cade and foreign antitrust authorities, as well as bills. The text explores the weakening of Labor Law, the role of Antitrust Law in this relation and its reconfiguration to address different vulnerabilities.

Conclusions: The text concludes that there is a need for greater coverage of Antitrust Law to cover situations of dependence and contractual imbalances, as well as recognizing instruments arising from collective bargain as legitimate. Antitrust Law must recognize the power asymmetries in the relationship between Uber and drivers as a relevant factor in characterizing unlawful competition. There is an urgent need to reconfigure Antitrust Law to deal with different vulnerabilities, including workers.

Keywords: antitrust law; labor law; app drivers; uberization; unequal power.

Classificação JEL: K21; K31.

Sumário: 1. Introdução; 2. Flexibilização e enfraquecimento do direito do trabalho: uma história anterior à gigeconomy; 3. Papel do direito antitruste na regulação das relações Uber-motoristas e suas limitações; 3.1 Motorista como “empreendedor”? A deixa para a regulação antitruste; 3.2 Relação Uber - motorista: desafios da análise sob a perspectiva antitruste e o problema do foco excessivo no consumidor; 3.3 A relevância do Labor Antitruste como contraponto à análise tradicional pautada em eficiência/



bem-estar do consumidor e a preocupação com os trabalhadores lato sensu; 4. A reconfiguração do direito antitruste para considerar outras vulnerabilidades: fugindo do enfraquecimento sofrido pelo direito do trabalho; 5. Conclusão; Referências.

1 INTRODUÇÃO

O presente artigo busca explorar a interface entre o direito do trabalho e o Direito Concorrencial com base em um tema de interesse mútuo: a relação entre motoristas de aplicativo e as plataformas, mais especificamente a Uber. Parte-se da premissa de que o direito do trabalho brasileiro está enfraquecido - histórica, legislativa e jurisprudencialmente - e não tem conseguido regular relações de trabalho (em sentido lato), ficando restrito às relações de emprego. Por outro lado, o direito antitruste tem direcionado sua atenção majoritariamente para a proteção do bem-estar do consumidor. Nesse sentido, nenhuma dessas duas áreas parece estar suficientemente dedicada (seja por estar enfraquecida, seja porque se concentra na figura do bem-estar consumidor tão somente) a endereçar outras vulnerabilidades existentes no mercado, se mostrando incapazes de enfrentar o aumento da concentração econômica das empresas, assimetrias de poder e suas consequências no mercado de trabalho. No entanto, como o direito do trabalho parece estar “em fuga”, há oportunidades para que o direito antitruste aprimore seu objeto para regular relações contratuais assimétricas como a existente entre as empresas de plataformas de transporte e seus motoristas.

Como será ressaltado abaixo, a partir dos anos 70 e 80, o neoliberalismo, com sua ênfase na liberdade individual e na desregulamentação do mercado, passou a atacar o direito do trabalho, enfraquecendo-o. O direito antitruste, por sua vez, como se verá, também muito influenciado pelos pressupostos neoliberais da Escola de Chicago, até então, pouca atenção tinha dado aos efeitos de práticas comerciais sobre o mercado de trabalho, cenário este que começa a se modificar com a ascensão de novos movimentos como o neobrandeisianismo, que amplia os horizontes do direito da concorrência (Domingues; Gaban, 2019), e o *Labor Antitrust*.

Diante desse contexto, este artigo se propõe a analisar como o direito antitruste pode resistir ao paradigma neoliberal da eficiência voltado ao bem-estar do consumidor e evitar mesmo o enfraquecimento sofrido pelo direito do trabalho na regulação dos mercados de trabalho. O objeto de análise corresponde a um tema comum aos dois ramos do Direito: a discussão sobre a natureza jurídica da relação entre motoristas e a plataforma Uber. Para tanto, o texto utilizou pesquisa bibliográfica, buscando analisar criticamente tanto a literatura de direito antitruste, quanto de direito do trabalho e suas intersecções. Valeu-se também de pesquisa documental, debruçando-se sobre a jurisprudência do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e de autoridades antitruste estrangeiras a respeito da relação concorrência-trabalho, diretrizes emitidas por estas últimas, bem como sobre projeto de lei em tramitação no Congresso Nacional brasileiro sobre a regulação do trabalho de motoristas por aplicativos e sobre alteração da Lei de Defesa da Concorrência (Lei nº 12.529/2011) para inclusão de infração concorrencial relativa a abusos em relações contratuais assimétricas.

A Uber foi escolhida como caso a ser analisado porque foi a primeira plataforma digital de intermediação de trabalho que operou e ganhou destaque no Brasil e no mundo. É o símbolo

da chamada *gig economy* (ou, na tradução em português, economia do bico), termo utilizado para designar uma economia crescente, caracterizada por contratos flexíveis, de curta duração, em que o trabalho é esporádico e se dá sob demanda, a remuneração é definida por tarefa e o trabalhador é normalmente classificado como autônomo (Woodcok; Graham, 2019). A *gig economy* engendrou um processo amplo de plataformação do trabalho, em que os trabalhadores são categorizados como autônomos e afastados de direitos trabalhistas tipicamente garantidos aos empregados, como períodos de descanso e remuneração mínima, bem como de mecanismos de proteção e segurança social (De Stefano, 2015). Daí, a preocupação central a respeito dessa dinâmica de trabalho.

A sua eclosão se deu na década de 2010 (Woodcok; Graham, 2019), especialmente a partir da popularização dos aplicativos de transporte remunerado individual de passageiros, com destaque para a Uber. Dada a popularidade e proeminência desta plataforma, esse modelo ficou conhecido como uberização do trabalho e posteriormente se expandiu para outros setores da economia, como entrega de comida, serviços de beleza, serviços de limpeza, dentre outros.

A escolha da Uber como objeto de estudo também se justificada em razão do Brasil ser responsável pela marca de mais de um milhão de motoristas dentre os seis milhões que a empresa possui em todo o mundo, representando um dos maiores mercados da plataforma (Fatos [...], 2024), além de ser a plataforma mais utilizada pelos consumidores no Brasil para requisitar corridas (Statista, 2024). Ademais, o mais recente projeto de lei para regular o tema apresentado pelo Poder Executivo tratou do transporte de passageiros, sendo a Uber uma das plataformas que participou das negociações.

A fim de apresentar os resultados deste estudo, este texto foi estruturado em três grandes partes: primeira, dedicada a analisar o processo de enfraquecimento do direito do trabalho, sem a pretensão de ser exaustiva, mas buscando indicar por que é razoável e plausível constatar que esse ramo do Direito não está sendo suficiente para reduzir as assimetrias entre motoristas e Uber; segunda, voltada à discussão sobre qual é o papel do direito antitruste na regulação das relações Uber-motoristas e quais são as suas limitações, sem a intenção de substituir ou enfraquecer ainda mais o direito do trabalho, mas buscando identificar possíveis proteções advindas do âmbito concorrencial; terceira, que propõe a reconfiguração do direito antitruste para considerar outras vulnerabilidades existentes no mercado e fugir do mesmo enfraquecimento sofrido pelo direito do trabalho. Busca-se chamar atenção para o fato de que o Direito Concorrencial deve reconhecer as assimetrias de poder na relação entre Uber e motoristas como fator relevante para caracterização do ilícito concorrencial. Nesse sentido, deve repensar a forma de análise de restrições verticais para relações em que uma das partes representa trabalhadores autônomos que se encontrem em situação comparável à dos trabalhadores. Ademais, o Direito Concorrencial não pode ser usado como empecilho a processos de negociação coletiva desses mesmos autônomos na busca de melhores condições de trabalho. Ao final, são apresentadas as conclusões.

2 FLEXIBILIZAÇÃO E ENFRAQUECIMENTO DO DIREITO DO TRABALHO: UMA HISTÓRIA ANTERIOR À GIG ECONOMY

O direito do trabalho e o sistema de proteção social a ele relacionado – tanto no Brasil, quanto em outros países – foi conformado originalmente como uma resposta às consequências do liberalismo e à questão social (Castel, 2003) evidenciada com a primeira revolução industrial. À época,



foi direcionado a garantir proteções mínimas para os trabalhadores da indústria que, segundo Alcock (1971, p. 4), estavam em uma posição paradoxal: embora tivessem liberdade de contratar, “ela só se fazia sentir no momento da contratação. A lei tratava apenas da conclusão do contrato e não da sua aplicação e das consequências. Uma vez concluído o contrato, o trabalhador estava inteiramente à disposição do empregador”, em situação bastante precária, nas “mais vís condições de trabalho que a história registra” (Sussekind, 1987, p. 82). O direito do trabalho surgiu, então, como uma espécie de resposta a esse cenário, buscando regular a relação de emprego, caracterizada por uma assimetria existente entre empregadores e empregados, garantindo a esses últimos melhores condições de trabalho e de vida.

A regulação do vínculo empregatício estabeleceu direitos e obrigações a empregados e empregadores, bem como delimitou uma rede de proteção social que circunda o empregado. O vínculo de emprego gerou – e ainda gera – aos trabalhadores uma série de garantias no trabalho e na sociedade (Fudge, 2005), a exemplo do direito ao descanso remunerado nas férias e da participação obrigatória no sistema de previdência social. É um tipo de pertencimento decorrente do trabalho (Strangleman, 2015) – uma cidadania industrial (Fudge, 2005) – intrinsecamente relacionada ao estado de bem-estar social.

Essa lógica informou – e ainda informa – o direito do trabalho em muitos países, criando o que Vosko (2011) chama de SER-centrismo, isto é, um direcionamento da regulação trabalhista (e, consequentemente, da garantia de direitos) para as relações de emprego padrão (em inglês, *standard employment relationship*, conhecidas pela sigla SER). Nesse sentido, as relações que estão fora desse centro ficavam – e ainda tendem a ficar – às margens e, frequentemente, distantes das proteções sociais decorrentes do vínculo empregatício.

Posteriormente, o direito do trabalho foi se ampliando e se fortalecendo gradativamente, sendo exemplos dessa expansão a sua internacionalização, tendo como ápice a criação da Organização Internacional do Trabalho (OIT) em 1919 (Sussekind, 1987); o processo de codificação da legislação esparsa em diversos países, a exemplo da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) no Brasil em 1943; e a constitucionalização, em que direitos sociais ligados ao trabalho foram inseridos no âmbito das constituições, tendo como símbolos desse movimento a Constituição do México de 1917 e a Constituição de Weimer de 1919 (Bonavides, 2017).

Segundo Harvey (2011), contudo, os fluxos do capital possuem caminhos sinuosos: há evoluções e retrocessos em diversas esferas de atividade, como a esfera das tecnologias e formas de organização, das relações sociais e dos processos de produção e de trabalho. Assim, aquele desenvolvimento aparentemente crescente no início e meados de 1900 foi freado com o avanço dos ideais neoliberais, especialmente a partir das décadas de 1970 e 1980. Como aponta Harvey (2008), o neoliberalismo articulou práticas político-econômicas baseadas nas liberdades e capacidades empreendedoras individuais em uma estrutura institucional marcada pela propriedade privada, liberdade de contratar e liberdade econômica. Ao enfatizar esses valores, a racionalidade neoliberal se dedicou a afastar o intervencionismo do Estado, gerando flexibilização ou mesmo desregulação da normativa estatal, inclusive do direito do trabalho que, por sua própria natureza, impõe limites na liberdade de contratar com a finalidade de reduzir a assimetria de forças na relação empregado-empregador. O direito do trabalho se tornou, assim, um “alvo privilegiado do projeto neoliberal” (Cukier, 2020).

No Brasil, e mais especificamente no direito do trabalho brasileiro, os reflexos dos ideais neoliberais foram sensíveis, sobretudo após a redemocratização, a partir da década de 1990, com a implementação de diretrizes do Consenso de Washington. Sob a justificativa de proporcionar estabilidade macroeconômica, crescimento e controle da inflação, no governo de Fernando Henrique Cardoso, o Brasil (assim como muitos países da América Latina) implementou reformas diversas entendidas como condição necessária para aumento da produtividade brasileira, dentre elas, reformas trabalhistas com vistas a uma suposta modernização – baseada na flexibilização – da legislação do trabalho (Freitas, 2004). São exemplos a valorização da negociação e do contrato em detrimento da lei, as medidas de flexibilização da jornada de trabalho, o enfraquecimento da fiscalização trabalhista, o estímulo a contratos de trabalho temporários e precários, dentre outras no âmbito salarial e sindical (Galvão, 2003).

Além das reformas trabalhistas do período 1990-2000, tido como “década neoliberal” (Alves, 2002), o Brasil seguiu realizando outras reformas. O próprio governo Lula – o governo de um partido dos trabalhadores – foi marcado por contradições a esse respeito: se, por um lado, teve como promessas a valorização do salário mínimo, a redução da jornada de trabalho e o redesenho do sistema sindical brasileiro (Krein; Santos; Nunes, 2012); por outro lado, também adotou políticas flexibilizadoras, a exemplo do estímulo a contratações temporárias em programa de primeiro emprego, a lei do Simples que flexibiliza regras do trabalho para micro e pequenas, dentre outras. Contudo, a próxima grande e sistemática reforma trabalhista que seria enfrentada pelo Brasil se deu com a Lei nº 13.467/2017 (Krein, 2018).

Aprovada muito rapidamente pelo Congresso Nacional, a Lei nº 13.467/2017 promoveu alterações profundas no direito do trabalho brasileiro, autorizando expressamente a prevalência do negociado sobre a lei, ampliando as possibilidades de flexibilização da jornada de trabalho, tornando o imposto sindical (obrigatório até então) facultativo, criando limitações no acesso à Justiça, permitindo a terceirização da atividade-fim das empresas, criando flexibilizações diversas no contrato de trabalho, dentre outras. Assim como as anteriores, a reforma de 2017 também foi pautada pela suposta necessidade de modernização da legislação do trabalho e busca pela criação de empregos. Muitas das alterações trazidas foram controversas e geraram dúvidas quanto a sua constitucionalidade, o que levou diferentes ações constitucionais a julgamento pelo Supremo Tribunal Federal, que validou grande parte das novidades trazidas pela Lei nº 13.467/2017 (Dutra; Machado, 2021).

A reforma de 2017 foi seguida por um período turbulento, com outras alterações também flexibilizadoras do direito do trabalho. Destacam-se, nesse cenário, as diversas Medidas Provisórias (MP) e Leis dedicadas ao período da pandemia de Covid-19, a exemplo da MP nº 927 e da Lei nº 14.020/2020, que autorizaram negociações individuais, o diferimento do pagamento do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), a paralisação de ações fiscalizatórias, ampliação da jornada de trabalho, redução do salário, dentre outras. Posteriormente à pandemia, houve também alterações, ainda que mais pontuais, a exemplo da MP nº 1.116/2022, que visava flexibilizar as regras do contrato de aprendizagem, e da Lei nº 14.647/2023, que afastou a caracterização do vínculo empregatício entre cooperados e cooperativas e entre profissionais religiosos e entidades religiosas.

Em que pese o período de intensas mudanças legislativas, deixou-se de regular aspectos importantes e categorias crescentes no mercado de trabalho brasileiro, com destaque para o trabalho na *gig economy*, que foi rapidamente ampliado no país (Góes et al., 2023) e se espalhou



por diferentes setores da economia além do transporte de pessoas e entrega de mercadorias, como trabalho doméstico, educação, saúde, serviços jurídicos, etc. (CEPI, 2021b).

Se, por um lado, o tema tem sido objeto de inúmeros projetos de lei no Congresso Nacional (CEPI, 2021a), por outro lado, até o momento, essa forma de trabalho não foi regulada de forma definitiva. O mais próximo de uma regulação que se chegou foi com a Lei nº 14.297/2022, que tratou de medidas de proteção para os entregadores enquanto durasse a emergência de saúde pública causada pela Covid-19. Contudo, além de formalmente o estado de emergência ter sido declarado extinto meses após a sua entrada em vigor, a lei tratava apenas de entregadores (deixando de lado outras categorias que também trabalham por plataformas, como os motoristas de transporte individual de passageiros) e não regulou uma das principais controvérsias acerca do tema: a natureza jurídica da relação entre trabalhadores e plataformas digitais.

As dúvidas e a insegurança jurídica decorrentes da ausência de regulação fizeram surgir ações judiciais diversas em busca da caracterização do vínculo empregatício (CEPI, 2021b). Nesse contexto, em 2023, o governo instituiu um processo de diálogo social entre representantes dos trabalhadores, das empresas e do governo com vistas a chegar em um consenso para regular o trabalho de transporte e entrega por plataformas digitais. A partir dessa mesa de negociação, foi elaborado o Projeto de Lei Complementar (PLP) nº 12/2024 que propõe a regulação do trabalho de motoristas de aplicativos, categoria que aparentemente⁴ entrou em um consenso sobre os termos da futura regulação.

O PLP, em tramitação no Congresso Nacional, propõe que o motorista de aplicativos seja considerado um “trabalhador autônomo por plataforma e será regido por esta Lei Complementar sempre que prestar o serviço, desde que com plena liberdade para decidir sobre dias, horários e períodos em que se conectará ao aplicativo”, conforme seu artigo 3º (Brasil, 2024). O enquadramento do trabalhador autônomo está condicionado à ausência de exclusividade com a plataforma e à inexistência de tempo mínimo e habitualidade à disposição da plataforma. Segundo a proposta, embora autônomo, o trabalhador teria algumas garantias e a plataforma poderia realizar determinadas práticas sem que isso configure vínculo empregatício: limitação da jornada de trabalho a 12 horas diárias, representação por sindicato legitimado a realizar negociações coletivas, algumas proteções relativas à saúde e segurança no trabalho, monitoramento em tempo real, estabelecimento de regras sobre exclusão da plataforma, direito à maior transparência na relação trabalhador-plataforma, remuneração mínima e enquadramento previdenciário como contribuinte individual em modalidade específica.

A opção do PLP pela caracterização como trabalhador autônomo parece ser mais um capítulo do enfraquecimento do direito do trabalho. Embora estabeleça algumas garantias (muito) mínimas, tal como a limitação da jornada de trabalho a 12 horas diárias, o PLP acabou por se harmonizar com a narrativa duvidosa de que esses trabalhadores teriam real autonomia (Abilio, 2019). Ainda que não classificasse esses trabalhadores como empregados, o projeto de lei poderia ter ido além, estabelecendo direitos mínimos já consagrados a outros trabalhadores: a exemplo da limitação da jornada de trabalho a 8 horas diárias, por exemplo. O exemplo numérico acerca da jornada de trabalho evidencia a timidez do PLP. O discurso da autonomia e do empreendedorismo foi, inclusive, uma das propagandas feitas pela própria Uber. Em sua página na internet, é possível verificar o convite para motoristas se cadastrarem e serem “seu próprio chefe” (Fazer [...], [2024]). O motorista da Uber tornou-

⁴ Diz-se aparentemente porque, além de haver poucos registros sobre o processo de diálogo social, houve notícias veiculadas na mídia de que muitos motoristas estavam insatisfeitos com os termos do projeto de lei.

se, assim, um símbolo do trabalho na *gig economy* e objeto central das discussões sobre como o direito do trabalho poderia ultrapassar o SER-centrismo e abarcar diferentes formas de trabalho.

Ademais, o projeto de lei também acaba por reforçar o posicionamento do Supremo Tribunal Federal (STF) em validar diferentes formas de contratação, afastando o vínculo de emprego (Pasqualetto; Barbosa; Fiorotto, 2024). O STF já se mostrou favorável à constitucionalidade de leis que afastam o vínculo empregatício – a exemplo do julgamento da Lei nº 13.352/2016 que autoriza o contrato de parceria entre profissionais e salões de beleza – e, em 2023, consolidou seu posicionamento ao julgar monocraticamente reclamações constitucionais para afastar o vínculo de emprego e a competência da Justiça do Trabalho (Pasqualetto; Barbosa; Fiorotto, 2023), reconhecendo a possibilidade de contratação de trabalhadores como não-empregados em diferentes modalidades. Em relação aos motoristas de aplicativos, um novo tema de repercussão geral foi reconhecido pelo STF (Tema 1291) para definir qual é a natureza jurídica da relação entre motoristas e plataformas digitais. O tema ainda não foi julgado pelo STF, mas chegou à Suprema Corte no mesmo momento em que o Poder Executivo apresentava o PLP à apreciação do Poder Legislativo, evidenciando não só a importância do assunto, mas também a crise pela qual a regulação do trabalho passa.

Sem a pretensão de especular sobre o futuro, mas considerando o movimento de flexibilização comentado acima, bem como os recentes posicionamentos Congresso Nacional e do STF, é plausível supor que a opção pela classificação dos motoristas de aplicativo como autônomos seja mantida. Ainda que estejam sob apreciação – tanto o PLP, quanto o Tema 1291 – o histórico e o cenário parecem indicar que há grandes chances desses trabalhadores serem retirados do arcabouço protetivo trabalhista. Assim, ao serem classificados como autônomos, são cada vez mais afastados do direito do trabalho, o que leva à reflexão sobre a sua aproximação de outras esferas e à pergunta sobre que ramo jurídico pode, então, regular a assimetria de forças existente entre trabalhadores e plataformas digitais.

3 PAPEL DO DIREITO ANTITRUSTE NA REGULAÇÃO DAS RELAÇÕES UBER-MOTORISTAS E SUAS LIMITAÇÕES

O direito do trabalho tem espaço para ser mais protagonista na regulação do trabalho em plataformas, embora enfrente um processo de flexibilização e enfraquecimento profundo. No entanto, sem desprezar a sua importância e nem menosprezar o seu potencial, explora-se se como outra esfera jurídica – o direito antitruste – poderia contribuir para a discussão.

3.1 Motorista como “empreendedor”? A deixa para a regulação antitruste

Como se pôde ver na seção anterior, o direito do trabalho está enfraquecido. Os fenômenos da flexibilização do trabalho e da uberização fazem com que muitos trabalhadores (*lato sensu*) fiquem de fora do arcabouço protetivo do direito do trabalho. A precarização das relações trabalhistas evidencia a assimetria das relações entre as plataformas e seus motoristas cadastrados. Há aqui uma ideologia desvirtuada do empreendedorismo: se convence que o motorista de Uber não é um membro mal pago do proletariado, mas sim um empreendedor autônomo, autossuficiente, que identifica oportunidades, assume riscos e toma iniciativas para criar algo novo, contribuindo para a geração de empregos, crescimento econômico e inovação. Com isso, permite-se uma transição menos

dolorosa frente à desmobilização do trabalho em larga escala (Davis, 2022).

Se, por um lado, o direito do trabalho perde força, por outro, é possível dar espaço para a atuação do direito antitruste na regulação da relação desigual e desbalanceada entre empresas de aplicativo e motoristas na medida em que reflete uma “relação comercial” em oposição à uma relação puramente empregatícia.

Embora, atualmente, haja uma literatura crescente indicando que o direito antitruste deve se preocupar com questões trabalhistas - o chamado *Labor Antitrust* (Posner, 2021; Hafiz, 2020; Buck, 2020; Steinbaum, 2019; Lianos; Countouris; De Stefano, 2019; Domingues, Rivera; Souza, 2018) -, sendo motoristas de aplicativos reconhecidos como autônomos ou “empreendedores”, sequer se trataria aqui de uma relação empregatícia.

Na realidade, como colocado acima, há uma tendência tanto da jurisprudência quanto da legislação em afastar o vínculo empregatício desses profissionais. Ademais, a Lei nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, estipula, em seu artigo 11-A, “a”, III, a exigência de inscrição do motorista de aplicativo como “contribuinte individual” do Instituto Nacional do Seguro Social (Brasil, 2012). Posteriormente, o Decreto nº 9.792/2019, que regulamenta referido artigo, possibilitou a inscrição do motorista como microempreendedor individual (MEI) (Góes *et al.*, 2023). Curiosamente, no Brasil, o MEI é classificado como um tipo de empresário individual especial, regulado pelo Estatuto Nacional da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte (Lei Complementar 123/2006).⁵

A partir do momento em que o motorista de aplicativo deixa de ser empregado e passa a ser um empresário individual ou mesmo um profissional autônomo, ainda que se possa argumentar que o direito do trabalho deveria regular qualquer tipo de relação de trabalho em sentido lato (e não apenas a relação de emprego) e que a Justiça do Trabalho tem competência para julgar outras relações que não apenas a relação de emprego em atenção ao artigo 114 da Constituição Federal (CF) alterado com a Emenda Constituição nº 45/2004, ao menos da forma como o direito brasileiro está estruturado atualmente, o direito do trabalho vai saindo de cena, e o direito antitruste entra em ação.

O direito da concorrência, tradicionalmente, não regulava comportamentos abusivos do empregador em relação a seus empregados no âmbito dos contratos de trabalho (o que tem mudado com a ascensão do *Labor Antitrust*). Isso é papel histórico do direito do trabalho. O direito da concorrência, em sua função de intervenção na economia e nas atividades dos empresários, apoia-se basicamente em dois pilares: (i) o controle preventivo, focado no controle de atos de concentração entre agentes econômicos;⁶ e (ii) o controle repressivo, orientado à punição de atos anticompetitivos,⁷ sem contar o papel de *advocacy*.⁸

5 O artigo 18-A, § 1º, do referido Estatuto considera “MEI quem tenha auferido receita bruta, no ano-calendário anterior, de até R\$ 81.000,00 (oitenta e um mil reais), que seja optante pelo Simples Nacional [...], e seja empresário individual que se enquadre na definição do art. 966 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil)” (Brasil, 2006). Este, por sua vez, define como empresário aquele que “exerce profissionalmente atividade econômica organizada para a produção ou a circulação de bens ou de serviços” (art. 966) (Brasil, 2002).

6 O controle preventivo, que permite o Cade revisar atos de concentração celebrados entre empresas, está previsto nos artigos 88 a 91 da Lei nº 12.529/2011 (Brasil, 2011).

7 O controle repressivo, por sua vez, está previsto nos artigos 36 a 45 da Lei nº 12.529/2011 (Brasil, 2011).

8 A esfera do *advocacy* está ligada à promoção da cultura concorrencial nas esferas governamentais, da sociedade civil e dos negócios, bem como à emissão de pareceres e notas técnicas que abordam os efeitos concorrenciais de determinado normativo ou política pública (Resende, 2021).

Dessa forma, o Direito Concorrencial preocupa-se, em geral, com as operações societárias e contratos empresariais celebrados entre empresas e as práticas comerciais de agentes econômicos que atuam em atividade econômica em sentido estrito (Forgioni, 2014, p. 146). Lianos, Countouris e De Seftano (2019) ressaltam, no contexto europeu, que, normalmente, a lei da concorrência é vista como aplicável a ‘empresas’ e a maioria dos sistemas de lei da concorrência se exime de interferir dentro dos limites da empresa, em particular com a forma como os trabalhadores e a gestão interagem. A partir do momento em que o motorista da Uber se torna um empresário individual, a relação entre ele e as empresas de aplicativos configura mais claramente uma relação comercial, passível, portanto, de ser analisada, sem muitas controvérsias, no âmbito do direito da concorrência.

Todavia, mesmo analisando essa relação sob o ponto de vista comercial, há desafios para uma regulação antitruste apropriada. Isso porque, tradicionalmente, as análises concorrenciais tanto no âmbito do controle de estruturas quanto de condutas, são baseadas no paradigma da eficiência, entendida aqui sob o enfoque do bem-estar do consumidor (Domingues; Gaban, 2019). Elege-se aqui um ator privilegiado: o consumidor.

Conforme explicitado por Borges (2020), o objetivo do antitruste vislumbrado por Bork e, em geral, pela Escola de Chicago, era baseado num modelo de bem-estar do consumidor. Trata-se do modelo mais recorrente em países desenvolvidos e replicado para os países em desenvolvimento. Nele, o interesse dos consumidores é o mais relevante para o antitruste. Dentro da visão predominante, o Antitruste deve se preocupar em manter altas as quantidades produzidas e baixos os preços.

Não há, via de regra, no âmbito do Direito Concorrencial preocupação com objetivos não-baseados em eficiência, “que, em geral, refletem preocupações valorativas”, a exemplo da proteção de pequenos negócios, preocupações com acúmulo de poder e suas consequências políticas, justiça, equidade, redução das desigualdades e da pobreza (Borges, 2020, p. 123). O direito antitruste brasileiro é bastante influenciado pela lógica da Escola de Chicago, como se detalha mais abaixo.

Dessa forma, a dimensão do *Labor Antitrust* ganha relevância, na medida em que permite a autoridade antitruste ter um viés menos economicista e mais pautado em valores, tais como o princípio do valor social do trabalho, sem contar um olhar mais amplo sobre os beneficiários da Lei Antitruste.

3.2 Relação Uber - motorista: desafios da análise sob a perspectiva antitruste e o problema do foco excessivo no consumidor

O foco do Direito Concorrencial no bem-estar do consumidor pode ser verificado na própria decisão do Cade em investigação envolvendo a Uber, que não considerou os efeitos da conduta sobre os trabalhadores *lato sensu*.

Em 2016, foi instaurado, no âmbito da Superintendência-Geral do Cade (SG-Cade), Procedimento Preparatório de Inquérito Administrativo⁹ a partir de denúncia encaminhada pelo Ministério Público de São Paulo, apresentada pela Associação de Motoristas Autônomos de Aplicativos, alegando, dentre outras questões, que a Uber promoveria uma espécie de “*dumping*” às custas dos motoristas ao praticar preços de corrida que são inferiores aos custos que os motoristas têm para trabalhar; ajustaria e manipularia um preço único para todos os prestadores de serviço; promoveria

9 Processo 08700.008318/2016-29. Todos os processos públicos mencionados neste artigo podem ser consultados em: <https://x.gd/DbUtY>.

campanhas e influenciaria preços com adoção de uma conduta comercial uniforme e concertada entre os motoristas autônomos. A denúncia, à época, também mencionava a possível existência de relação trabalhista entre a Uber e os seus motoristas cadastrados. Na análise conduzida pela SG-Cade, todavia, esta parece tratar os motoristas como agentes econômicos assemelhados a empresas e não como empregados, desconsiderando a dimensão potencial trabalhista da relação.

A SG-Cade adotou um viés estritamente economicista ao analisar a prática tratada como “dumping” na denúncia, o que a SG-Cade entendeu se tratar de preços predatórios. Na visão do órgão, seria

irracional afirmar que todos os motoristas parceiros que utilizam o aplicativo da Uber tenham, constantemente, prejuízos ao utilizar a plataforma para prestar serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros, já que uma reiterada constatação de prejuízos desincentivaria os mesmos a continuar utilizando a plataforma em tela para prestar tais serviços.

Também foi sugerido pela SG-Cade que os motoristas parceiros da plataforma que venham a verificar constantes prejuízos são ineficientes, o que justificaria sua exclusão da plataforma. Ademais, foi aventado que práticas predatórias podem ocorrer eventualmente, mas que a responsabilidade é dos motoristas que optam por usar a plataforma (Macedo, 2018).

Verifica-se, portanto, que a prática não foi analisada sob uma perspectiva social, tampouco a SG-Cade considerou o desequilíbrio contratual e o elemento de vulnerabilidade dos motoristas em relação à plataforma.

No que tange à acusação de influência à adoção de conduta comercial uniforme, a análise do Cade é realizada sob o ponto de vista de suas eficiências para o consumidor. Dessa maneira, apesar de reconhecer que o fato de empresas de redes de transportes (ERTs), como a Uber, definirem os preços a serem cobrados pelas corridas realizadas por seus motoristas parceiros (o que assemelha bastante tal prática à conduta anticompetitiva de influência à adoção de conduta comercial uniforme), para o órgão, “a presença desse modelo de negócios no mercado trouxe, até o momento, benefícios ao consumidor”¹⁰. Ademais, o Cade entende que a concorrência entre as ERTs limita o poder de mercado da Uber. Tal concorrência, na visão do Cade, é facilitada pelo modelo adotado pela Uber ser caracterizado por ser *multi-homing*, ou seja, permitir que todos seus usuários, tanto motoristas parceiros quanto passageiros usuários, estejam cadastrados, ao mesmo tempo, em outras plataformas concorrentes.

A decisão da SG também é embasada pelas conclusões do estudo do Departamento de Estudos Econômicos (DEE) do Cade, que buscou avaliar os impactos econômicos imediatos da entrada da Uber nas capitais brasileiras de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Distrito Federal, durante o primeiro semestre de 2015. Em especial, buscou-se avaliar os impactos da Uber sobre possíveis concorrentes, os taxistas. O estudo apontou que os resultados obtidos não forneceram qualquer evidência de que o número de corridas de táxis contratadas nos municípios com presença do aplicativo Uber tenha apresentado desempenho inferior. Ademais, o estudo sugeriu que o aplicativo não teria usurpado parte considerável dos clientes dos táxis e nem comprometido o negócio dos taxistas, mas sim teria gerado uma nova demanda (Resende; Lima, 2018).

Como se pode verificar, novamente o Cade elege um viés para analisar a (i)licitude da conduta da Uber à luz da Lei de Defesa da Concorrência (LDC): aquele do consumidor e, em segundo lugar, dos taxistas (potenciais concorrentes). Não há preocupação com os efeitos da conduta sobre a parte hipossuficiente da relação comercial: os motoristas que trabalham para o aplicativo. Dessa maneira, a análise da relação comercial da Uber em relação aos motoristas cadastrados na plataforma sob a perspectiva concorrencial, na realidade, sofre com uma barreira: a perspectiva restrita da análise de condutas por parte da autoridade concorrencial.

A análise de condutas anticompetitivas é realizada à luz do art. 36 da LDC (Lei nº 12.529/2011). De maneira geral, a doutrina categoriza as atividades anticoncorrenciais em dois grupos principais: (i) abuso de posição dominante e (ii) acordos anticompetitivos. O abuso de posição dominante refere-se a ações unilaterais que têm como objetivo ou resultado a supressão da concorrência. Ele pode ser subdividido em dois grandes tipos: (i) condutas unilaterais horizontais, realizadas dentro do mesmo nível de uma cadeia industrial, e (ii) condutas unilaterais verticais, ocorrendo entre diferentes níveis de uma cadeia industrial. Os acordos que restringem a concorrência também podem ser classificados como horizontais, entre concorrentes (por exemplo, carteis), ou verticais, entre agentes em diferentes níveis da cadeia (Gaban; Domingues, 2024).

Não é o escopo deste trabalho realizar um estudo amplo das condutas antitruste. Busca-se, na realidade, chamar atenção para o fato de a jurisprudência do Cade analisar casos de abuso de posição dominante sob a regra da razão, buscando justificativas para a licitude da conduta em questões de eficiência, traduzida, em geral, como o bem-estar do consumidor.

Nesse sentido, Martins e Santos (2020), ao analisar a jurisprudência do Cade em casos envolvendo abuso de posição dominante entre os anos de 2009 a 2019, concluem que há uma predominância na utilização de argumentos econômicos ligados à Escola de Chicago. Bussmann *et al.* (2022) examinaram casos de condutas unilaterais envolvendo plataformas digitais no Cade entre 2011 e 2018. Eles identificaram apenas 10 casos, dos quais apenas 4 foram analisados pelo Tribunal Administrativo do Cade. A maioria foi arquivada pela SG-Cade, devido à falta de relevância ou por estarem fora do escopo do Cade. Mesmo nos casos analisados pelo Tribunal, houve pouca discussão, exceto no caso Google Shopping, onde a decisão de não condenação se baseou em argumentos de eficiência ligados à escola de Chicago.¹¹ A esse respeito, Reymão, Oliveira e Koury (2022, p. 11) destacam que “a busca da eficiência como objetivo único do direito antitruste se tornou uma orientação predominante, conforme é possível observar na fundamentação da decisão do caso da Google no Brasil.”

Especificamente em caso envolvendo restrições verticais, entendidas como “uma disposição contratual ou modo de operação que restringe a autonomia da parte contratante no caso em que cada parte opera em um segmento distinto da cadeia de fornecimento” (Steinbaum, 2019, p. 48), a teoria econômica e a jurisprudência do Cade tendem a justificá-las a partir da redução de custos de transação e a busca da eficiência pelas partes envolvidas (Romero, 2006). Em especial, alega-se que restrições verticais fomentam a concorrência entre produtores (*interbrand competition*). Nesse

11 Nos termos do voto do Conselheiro-Relator Mauricio Oscar Bandeira Maia no PA nº 08012.010483/2011-94, “[...] a análise deve se ater às eficiências geradas para os consumidores e não a um eventual prejuízo residual a um concorrente em virtude da inovação. Se a inovação visar a melhorar a qualidade do produto disponibilizado aos consumidores, danos suportados por concorrentes não configuram per se um ilícito antitruste. Entendimento diverso conduziria à restrição das possibilidades de inovação pelos agentes econômicos”.

sentido, a Escola de Chicago avalia que podem trazer benefícios à concorrência na medida em que implicam (i) redução de custos de transação, (ii) coibição de *free riders*; (iii) coibição à concentração nos elos inferiores da cadeia, impedindo que haja incorporação de agentes por aqueles mais agressivos, (iv) facilitação de entrada de novos agentes, por facilitar retorno de investimentos; (v) preservação da imagem do produto ou serviço; e (vi) eliminação da dupla marginalização, isto é, a majoração dos preços pelos elos a montante e a jusante da cadeia quando estes conseguem impor preços de monopólio aos adquirentes (Forgioni, 2014).

Em linhas gerais, motoristas de aplicativos têm demandas complexas contra a Uber. Para fins deste trabalho, cabe ressaltar que os motoristas criticam a falta de transparência da Uber em relação às suas políticas e regras, incluindo critérios para a desativação de contas. Assim, demandam maior transparência e acesso facilitado a informações sobre tarifas, corridas, pagamentos e mudanças na plataforma. Há, ainda, críticas quanto às taxas retidas pela Uber dos motoristas, que podem chegar até 40% a depender do tempo e distância percorrida (Maria, 2024).

Além disso, criticam o algoritmo da Uber, que controla a maioria dos aspectos de seu trabalho, desde a escolha das corridas até a definição das tarifas. Eles reivindicam real autonomia para gerenciar seu próprio trabalho, possibilidade de definir tarifas em conjunto com a Uber, com base em critérios como tempo, distância e tipo de serviço e acesso a dados e ferramentas que permitam aos motoristas gerenciar seus negócios de forma mais eficiente. Nesse sentido, o desenho algorítmico da plataforma gera uma forma de controle invisível, mas cotidiana e sentida pelos motoristas. Aparentemente neutro e distante, os algoritmos são capazes de direcionar o comportamento dos motoristas e monitorar suas ações. É o que autores como Adams-Prassl (2019), Aloisi e De Stefano (2022) chamam de gerenciamento algorítmico.

Muitas das práticas impostas pela Uber aos motoristas poderiam ser vistas como restrições verticais na medida em que envolvem

condições impostas na oferta ou aquisição de bens e serviços através de contratos ou acordos entre firmas que se relacionam comercialmente ao longo de uma cadeia produtiva limitando a habilidade de uma das partes transacionar livremente no mercado e resultando em maiores ganhos para uma das firmas” (Reis; Horta, 2006, p. 10).

A Uber impõe a forma de precificação e uma série de condições na forma com que o motorista se relaciona com o passageiro, restringindo a possibilidade de o motorista atuar de maneira autônoma com relação ao consumidor final.

Sob um viés tradicional de análise antitruste, considerando a perspectiva da eficiência traduzida no bem-estar do consumidor, tais práticas da Uber não importariam ao direito da concorrência. Na medida em que os preços são mantidos baixos para o consumidor, ainda que com o prejuízo do trabalhador e precarização das condições do trabalho, isto não seria algo com que o direito antitruste deveria se preocupar. A título ilustrativo, nos EUA, Hafiz (2020) pontua que os tribunais têm dificuldades de responsabilizar empresas por práticas que claramente prejudicam trabalhadores quando são reconhecidos benefícios ao consumidor. No entanto, como ressaltado por Romero (2006, p. 27)

[...] não se pode importar a ótica puramente econômica daquele negócio restritivo em si para o direito sem, antes, proceder a uma análise de todos os efeitos anticompetitivos que surgirão dentro daquele mercado relevante, bem como das necessidades sociais a serem implementadas por meio das políticas públicas, quer tais objetivos se refiram à justiça redistributiva ou à melhor alocação dos fatores.

Ainda que se olhasse sob um aspecto puramente econômico, a teoria de redução dos custos de transação usada para justificar restrições verticais não se aplicaria inteiramente no caso da Uber em relação aos seus motoristas, sobretudo em razão da natureza do relacionamento entre as partes, que é desigual. Não se está diante de dois empreendimentos verdadeiramente independentes: de um lado, a Uber detém o poder na relação, impondo regras, por meio de seus termos contratuais e políticas operacionais, que, em muitos casos, são desfavoráveis aos motoristas; de outro, os motoristas não possuem plena autonomia para definir seus preços, livre escolha das corridas ou outros aspectos importantes da sua atividade.

Dessa forma, no caso da Uber, a assimetria de poder entre a empresa e os motoristas limita a aplicação da teoria de redução dos custos de transação como justificativa para as restrições verticais, já que as partes envolvidas não estão em posição de negociar em pé de igualdade.

A assimetria de poder, embora não considerada frequentemente na jurisprudência antitruste, em alguns casos, foi relevada. Nesse sentido, em caso que julgou a padronização de condições praticadas pelas concessionárias por fabricante de veículos automotores, a então Secretaria de Direito Econômico (SDE) entendeu que “[...] não havendo pressupostos vinculantes ou impositivos no relacionamento FABRICANTE CONCESSIONÁRIO, que leve os últimos à condição de submissos, não há que se falar em ilicitude quando uma parte sugere à outra a adoção de práticas que interessam a ambos.” (Brasil, 1996). Em outro caso semelhante, a então Conselheira Lúcia Helena Salgado destacou, dentre fatores estruturais no setor automotivo que poderiam estimular condutas anticompetitivas nas relações verticais fabricante/revendedor, a assimetria contratual¹².

Em caso em que se discutiu cláusula de raio imposta por Shopping Center a lojistas, também se considerou a questão da assimetria de forças entre o shopping e os lojistas. Em seu voto, o então Conselheiro Relator Márcio de Oliveira Júnior, pontuou que “a concentração de direitos que um shopping possui frente à maior parte dos lojistas que compõem o tenant mix e como a cláusula de raio agrava a disparidade dos poderes de barganha”, destacando, ainda, a “posição de hipossuficiência” dos lojistas em relação ao shopping¹³.

Ademais, o Conselheiro Paulo Furquim destacou, em caso sobre denúncia de imposição de tabelas de preços, que

[...] a conduta uniforme na comercialização é admissível em condições bastante restritivas: a) existência de forte assimetria de negociação ex-ante e em desfavor daqueles que buscam se coordenar; b) que a coordenação horizontal resulte em uma mudança do padrão de negociação, de descentralizada para uma barganha bilateral; c) que aquilo que seria um ‘poder compensatório’ não inverta a relação de assimetria que é o pressuposto para a sua tolerância¹⁴.

12 Processo Administrativo nº 08000.017766/1995-33.

13 Processo Administrativo nº 08012.012740/2007-46.

14 Processo Administrativo nº 08012007042/2001-33.

Outrossim, em caso envolvendo a cobrança de taxas portuárias referentes ao serviço de segregação e entrega (SSE), o voto relator do Conselheiro Luiz Augusto Hoffmann concluiu que os efeitos anticompetitivos da cobrança de THC2 decorriam da condição monopolista dos operadores portuários e de seu poder de barganha ilimitado sobre os recintos alfandegados. Ele observou que outros julgados semelhantes também tratavam do abuso de posição dominante pelos operadores portuários, que cobravam preços por serviços em duplicidade, sem justificativa razoável, devido à dependência dos recintos alfandegados em relação a eles. Concluiu que a teoria do dano em relação à cobrança do SSE reflete a relação de dependência dos recintos alfandegados em relação aos operadores portuários¹⁵.

Além disso, a assimetria de poder de barganha entre as partes foi reconhecida como um fator que retiraria o caráter anticompetitivo da conduta de influenciar preços por meio de tabelamento. Nesse sentido, o caderno do Cade Mercado de Saúde Suplementar: Condutas (Cade, 2021), é ressaltado que a dinâmica de negociação entre profissionais de medicina, representados pelas entidades médicas, e operadoras de planos de saúde é marcada por uma assimetria de poder de barganha. Em alguns destes contextos, nota-se uma flexibilização na consideração da ilicitude das tabelas tendo em vista a tese de **poder compensatório**, na consideração de que:

O poder compensatório prevê que os agentes de um mercado possam agir de forma coordenada como forma de se contrapor ao exercício de poder de mercado de outro agente que detenha tal poder um elo subsequente da cadeia produtiva. Por exemplo, se um distribuidor detém poder de monopsonio sobre determinado insumo para o qual há diversos fornecedores, há uma assimetria na barganha da qual (ou em que) o monopsonista se beneficia. Para equilibrar essa relação, seria aceitável que, em determinadas condições os fornecedores também se unissem e negociassem com o distribuidor de forma a contrapor um poder de monopólio ao poder de monopsonio original (Cade, 2021, p. 68).

Dessa forma, embora a análise antitruste tradicional no campo de condutas tenha se pautado prioritariamente sob a perspectiva da eficiência e do bem-estar do consumidor, considerações sobre assimetria de poder de barganha, hipossuficiência e dependência de uma das partes já foram aventadas em alguns casos, todavia, de forma isolada. Especificamente sobre as práticas adotadas pela Uber em relação a motoristas da plataforma, é necessário que se analise de forma mais rigorosa os seus efeitos sobre esse elo da cadeia: os trabalhadores *lato sensu* bem como a assimetria contratual existente entre esses agentes. É nesse campo que a ascensão do *Labor Antitrust* representa uma contribuição relevante para o campo.

3.3 A relevância do *Labor Antitrust* como contraponto à análise tradicional pautada em eficiência/bem-estar do consumidor e a preocupação com os trabalhadores *lato sensu*

Embora tradicionalmente o Direito Concorrencial não tenha se preocupado com relações trabalhistas, é importante ressaltar que, atualmente, o direito antitruste tem flertado mais fortemente com o direito do trabalho e a doutrina tem buscado explorar interseccionalidades. Da mesma forma, autoridades antitruste tem buscado conexões.

15

Processo Administrativo nº 08700.005499/2015-51.

Do ponto de vista dos atos de concentração, as autoridades norte-americanas envolvidas com defesa da concorrência, o Department of Justice (DOJ) e a Federal Trade Commission (FTC), demonstram uma crescente atenção aos efeitos das fusões e aquisições (M&A) no mercado de trabalho. Essa mudança de perspectiva se reflete em documentos como o “Antitrust Guidance for HR Professionals” (USA, 2016) e o “Merger Guidelines” (USA, 2023). O “Antitrust Guidance for HR Professionals” reconhece a relevância do direito trabalhista e do mercado de trabalho como variáveis significativas na análise antitruste.

O “Merger Guidelines” de 2023, por sua vez, orienta as autoridades a considerarem os impactos de uma fusão sobre o mercado de trabalho. Este guia reconhece que as ferramentas utilizadas para avaliar os efeitos de uma fusão entre vendedores podem ser aplicadas para analisar a fusão entre compradores, incluindo os empregadores como compradores de mão de obra. Além disso, destaca que as empresas competem para atrair trabalhadores, criadores, fornecedores e prestadores de serviços, e que as agências de defesa da concorrência devem proteger essa competição em todas as suas formas.

Adicionalmente, ressalta que os mercados de trabalho são mercados compradores importantes, onde os empregadores são os compradores de mão de obra e os trabalhadores são os vendedores. Neste sentido, os efeitos de uma fusão entre empregadores podem incluir a redução da competição no mercado de trabalho, queda nos salários, piora nos benefícios ou condições de trabalho, e outros impactos negativos na qualidade do ambiente de trabalho. Assim, o guia orienta as agências antitruste a analisar a competição no mercado de trabalho da mesma forma que fazem ao analisar a competição nos mercados de produtos e serviços.

No Brasil, todavia, o cenário é diverso. Conforme ressaltado por Domingues, Rivera e Souza (2018, p. 70), “a atual Lei de Defesa da Concorrência (LDC) não faz qualquer menção ao mercado de trabalho ou manutenção de nível de emprego na análise de atos de concentração ou na aplicação de remédios antitruste”. Com efeito, em 2016, em voto sobre ato de concentração envolvendo o HSBC e o Banco Bradesco, o então conselheiro-relator, João Paulo Resende, ressaltou que:

Em relação ao pleito referente à manutenção dos empregos, registro que [...] tal pleito não configura uma preocupação concorrencial stricto sensu, não cabendo à autoridade antitruste rejeitar a presente operação única e exclusivamente em função dos efeitos no mercado de trabalho, nem mesmo exigir tal medida como condição necessária à aprovação da operação. A preservação de empregos, a meu ver, é um bem social que deve ser perseguido por políticas públicas específicas, e não pela autoridade de defesa da concorrência¹⁶.

Mais recentemente, o Ministério Público do Trabalho (MPT), por meio do ajuizamento de uma ação civil pública contra o Cade, buscou garantir que os trabalhadores sejam considerados no processo de análise de atos de concentração por aquele órgão. O MPT alegou que a atuação do Cade, em diversos procedimentos de análise de fusão ou incorporação de empresas ao longo do tempo, não teve qualquer consideração quanto à necessária preservação de postos de trabalho ou atuação para coibir fechamentos de unidades ou coibir dispensas em massa. O Cade, por sua vez, invocando o artigo 88 da Lei nº 12.529/2011 e o artigo 54 da 8.884/1994, afirmou que a sua competência se limita a analisar a proteção da livre concorrência e preservação dos mercados em face da livre iniciativa das empresas, admitindo que, não está no escopo do Cade a proteção do emprego ou a análise do

16 Ato de Concentração nº 08700.010790/2015-41.

impacto social dos atos submetidos à sua análise (Brasil, 2023b).

Ao analisar o pleito do MPT, a Justiça do Trabalho entendeu que o art. 1º da Lei nº 12.529/2011, que fixa a competência do Cade, demanda analisá-la em consonância com a CF, a qual estabelece que a ordem econômica deve ser fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, e que a propriedade privada deve atender à sua função social. De acordo com a decisão, a função social da propriedade significa que o uso da propriedade deve ser feito de acordo com os interesses da sociedade, incluindo a proteção do trabalho. Nesse sentido, o Cade, como guardião da ordem econômica, deve zelar pela valorização do trabalho e pela função social da propriedade (Brasil, 2023b).

Diante disso, a Justiça do Trabalho condenou o Cade a, em procedimentos de atos de concentração econômica, dentre outros, encaminhar por ocasião da instrução, ofícios aos sindicatos representantes das categorias de trabalhadores, solicitando informações; e fundamentar suas decisões com a devida consideração às repercussões, para o ato de concentração sob análise, da função social da propriedade, da livre iniciativa e do valor social do trabalho, nos termos da CF (artigo 1º, inciso IV, bem como do art. 170, *caput* e seus incisos). O caso, todavia, está em fase de análise recursal (Brasil, 2023b).

Do ponto de vista do controle de condutas, é possível verificar casos analisados na jurisprudência internacional envolvendo acordos realizados entre empregadores para fixação de salários dos empregados (*Wage Fixing Cartels*) e acordos para não contratação de empregados (*No Poach Agreements*). Há, ainda, uma preocupação das autoridades antitruste com as cláusulas de não concorrência em contratos de trabalho e suas restrições sobre a mobilidade dos empregados e também com trocas de informações sensíveis sobre termos e condições de trabalho.¹⁷ Recentemente, em 23/04/2024, o FTC, nos EUA, emitiu, por maioria, uma decisão que bane cláusulas de não-concorrência em contratos de trabalho, com o fim de proteger a liberdade fundamental de trabalhadores para mudar de emprego, e promover a formação de novos negócios. Os contratos de não concorrência existentes para executivos seniores - que representam menos de 0,75% dos trabalhadores - podem permanecer em vigor conforme a determinação final da FTC, mas os empregadores estão proibidos de celebrar ou tentar fazer valer novos contratos. Nos termos da decisão do FTC, foi constatado que as cláusulas de não-concorrência tendem a afetar negativamente as condições competitivas nos mercados de trabalho, ao inibir o emparelhamento eficiente entre trabalhadores e empregadores. A Comissão também constatou que os contratos de não concorrência tendem a afetar negativamente as condições competitivas nos mercados de produtos e serviços, ao inibir a formação de novos negócios e a inovação. Há também evidências de que os contratos de não concorrência levam a um aumento da concentração de mercado e a preços mais altos para os consumidores (USA, 2024).

No Brasil, o Cade já analisou alguns casos que tangenciam o tema da proteção do mercado de trabalho em investigações por condutas anticompetitivas. No Processo Administrativo (PA) nº 08012.003021/2005-72, investigou um cartel em licitações para serviços de tecnologia da informação. Um dos acordos entre as empresas era o de não aliciar os funcionários umas das outras. O caso acabou tendo sua tramitação prejudicada em sentença que reconheceu a prescrição da conduta. No PA nº 08012.002812/2010-42, foi investigado um cartel no mercado de recarga de celulares pré-pagos. Havia a alegação de um acordo para não contratar funcionários de concorrentes, mas

17 Para uma revisão completa desses casos na jurisprudência norte-americana, vide Domingues, Rivera e Souza (2018). Vide também nota técnica da SG no PA nº 08700.004548/2019-61.

a prática não foi comprovada. No PA nº 08700.006386/2016-53, que se encontra em andamento, o Cade investiga o compartilhamento de informações sensíveis entre empresas do mercado de peças automotivas, incluindo dados sobre salários e benefícios de funcionários. No Inquérito Administrativo nº 08700.03187/2017-74, o Nubank denunciou os principais bancos do país por assédio aos seus funcionários de tecnologia. A investigação sobre esse aspecto foi arquivada, mas o caso segue em andamento no Cade (Domingues; Rivera; Souza, 2018).

Em 2021, o Cade, de forma inédita, instaurou processo administrativo para investigar suposta formação de cartel entre departamentos de recursos humanos de empresas (PA nº 08700.004548/2019-61). O caso envolve grandes indústrias farmacêuticas, além de fornecedores de serviços e equipamentos médico-hospitalares, que teriam trocado informações sensíveis ao mercado de trabalho — condições de contratação, remunerações, reajustes salariais e benefícios oferecidos aos funcionários. Em setembro de 2022, seis Termos de Compromisso de Cessação (TCCs) foram celebrados com empresas investigadas e seus funcionários. O processo continua em andamento para as empresas e pessoas físicas não signatárias.

Por fim, embora não se trate de um processo de conduta, importante mencionar a Nota Técnica nº 3/2024, do DEE do Cade, a qual recomenda a suspensão ou o cancelamento de normas que determinam a publicação de informações salariais detalhadas no âmbito do Decreto nº 11.795/2023 e a Portaria nº 3.714/2023, que regulamentam dispositivos da Lei nº 14.611/2023 sobre igualdade salarial entre homens e mulheres e exigem a divulgação de relatórios detalhados sobre a remuneração dos funcionários pelas empresas. De acordo com a nota, outras jurisdições já implementaram legislações sobre igualdade salarial com uma abordagem mais agregada e menos específica na divulgação de dados, evitando potenciais riscos concorrenciais. Essas abordagens consistem na publicação de estatísticas gerais sobre disparidades salariais, sem detalhar os valores exatos ou as condições de remuneração específicas para cargos individuais dentro das empresas. Dessa forma, o DEE sugere uma revisão das normas em questão. Caso a exigência de divulgação seja mantida, as informações deveriam ser agregadas de maneira a não revelar dados concorrencialmente sensíveis.

Considerando os casos relatados acima, se verifica que, na prática, embora o direito antitruste tenha buscado algumas interseccionalidades com o direito do trabalho, a análise ainda é pautada por uma lógica mais economicista do que em uma análise mais aprofundada à luz do valor social do trabalho como princípio a ser considerado na análise antitruste. No que tange ao controle repressivo de condutas anticompetitivas, as infrações mais comumente analisadas foram aquelas que envolveram o acordo entre empresas sobre uma variável econômica, os *wage fixing agreements* e os *no-pouch agreements*. Cartéis são infrações concorrenciais típicas caracterizadas por uma análise per se, isto é, se o objeto envolve um acordo sobre variáveis econômicas, logo a conduta é considerada ilegal, independentemente de uma análise mais ampla sobre seus efeitos concorrenciais (Silveira, 2020).

Salários, benefícios, dentre outros elementos da remuneração são facilmente identificados como variáveis econômicas de uma empresa de forma que não é difícil para as autoridades antitruste caracterizar esse tipo de conduta como um ilícito concorrencial. Não é necessário realizar um exame aprofundado da conduta à luz de considerações sociais e/ou trabalhistas. A intersecção entre direito do trabalho e o Direito Concorrencial é, na verdade, fraca aqui.

Nesse sentido, Nicoletti (2023) aponta que os casos que demonstraram uma maior interseção entre direito do trabalho e direito da concorrência como os *wage fixing cartels*, na realidade, em sua substância estão vinculados a uma análise baseada na eficiência em sua dimensão “preço”, não revelando a incorporação, pelo Direito Concorrencial, de novos objetivos como a proteção do valor social do trabalho.

Isso é corroborado pelo fato de, no âmbito do controle de estruturas, o Cade entender que não tem competência para considerar questões relacionadas ao nível de emprego e também por declarações públicas recentes no sentido de que “o Cade não tem competência para tratar de política trabalhista” (Wiziack, 2024).

A linguagem usada pela análise antitruste ao analisar esses casos envolvendo dimensões trabalhistas se assemelha àquela aplicada na análise antitruste tradicional associada a mercados de produtos e serviços. Nesses casos, o que muda é que se fala não em exercício de poder de mercado na venda de determinados produtos e/ou serviços, mas sim na compra de determinados insumos laborais. Em última instância, também há uma preocupação em justificar que esses casos envolvendo dimensões trabalhistas prejudicam o consumidor.¹⁸

Com efeito, Hafiz ([2025]) critica o fato de as novas ferramentas do Labor Antitrust replicarem as análises de organização industrial da Escola de Chicago. Atualmente, economistas, autoridades e tribunais concordam em aplicar conceitos similares aos usados para definir mercado e poder de mercado em mercados de produtos. Assim, usam modelos de equilíbrio para avaliar a capacidade das empresas de oferecer salários abaixo do que seria praticado em um mercado mais competitivo. Desse modo, o modelo limita a regulação antitruste a focar nos efeitos negativos sofridos pelos trabalhadores devido à menor competição no mercado de trabalho, e não no efeito contrário (danos causados pela competição entre empregadores para reduzir custos trabalhistas).

A autora conclui que as autoridades antitruste podem e devem promover avanços políticos concretos que se alinhem com a política trabalhista e salarial da lei antitruste, integrando métodos científicos sociais contemporâneos para abordar de forma mais ampla as fontes e manifestações do poder do empregador. Chama atenção para a necessidade de se medir o poder de mercado do empregador considerando outros aspectos da manifestação de poder que os empregadores podem exercer ao intimidar ou coagir seus empregados. Ademais, argumenta que um Antitruste Trabalhista Progressista deve estar igualmente preocupado com os danos à capacidade de barganha e voz dos trabalhadores que impactam sua capacidade de alcançar termos e condições de emprego aceitáveis, assim como com a conduta do empregador que suprime salários, crescimento salarial e qualidade do ambiente de trabalho (Hafiz, [2025]).

Embora o Antitruste Trabalhista ainda opere com ferramentas limitadas da Escola de Chicago, representa um marco no direito antitruste, reconhecendo outro ator crucial além do consumidor. Pela primeira vez, os trabalhadores ganham destaque na análise antitruste, abrindo caminho para uma proteção mais abrangente no âmbito do direito antitruste.

¹⁸ Nesse sentido, o parecer da SG no cartel dos RHs traz argumentação que busca associar determinadas práticas nos mercados de trabalho como prejudiciais ao consumidor, o que pode parecer forçoso na prática. Vide parágrafos 19-22 do PA nº 08012.010483/2011-94.

4 A RECONFIGURAÇÃO DO DIREITO ANTITRUSTE PARA CONSIDERAR OUTRAS VULNERABILIDADES: FUGINDO DO ENFRAQUECIMENTO SOFRIDO PELO DIREITO DO TRABALHO

Como mencionado acima, o direito antitruste começa a se transformar para inserir outros fatores em suas análises a exemplo de preocupações com os mercados de trabalho. No entanto, ainda há uma tradição muito arraigada em conduzir análises com foco no bem-estar do consumidor.

Quando se pensa no motorista de plataformas como a Uber, ainda que haja uma tendência em não o classificar como um empregado, não se pode negar que ele é uma figura hipossuficiente ou vulnerável na relação contratual com a plataforma. As condições impostas pela Uber aos seus motoristas podem ser enxergadas como restrições verticais na linguagem do direito antitruste, na medida em que representam disposições contratuais que restringem a autonomia desse mesmo motorista. Como visto, todavia, restrições verticais frequentemente são consideradas justificáveis no âmbito do direito antitruste por questões relacionadas a supostas eficiências.

No âmbito do Direito norte-americano, Steinbaum (2019) cita que, antigamente, a jurisprudência era clara ao considerar ilegal a coerção ou imposição de condições a contratantes independentes. Assim, menciona o caso *Estados Unidos v. Richfield Oil Co.* (USA, 1952), que tratava da relação entre uma refinadora de petróleo dominante e fornecedora de gasolina - a Richfield Oil - e seus postos de serviço afiliados. Esses postos eram obrigados a comprar gasolina exclusivamente da Richfield e vender peças automotivas e produtos patrocinados negociados pela Richfield, em vez de buscar e negociar seus próprios fornecedores de acordo com a preferência dos clientes. O tribunal decidiu contra a Richfield, considerando que ela exercia controle de fato sobre esses “empresários independentes”, violando as leis antitruste, embora eles não fossem empregados da empresa.

Na visão do autor, esse caso criou uma distinção clara entre o âmbito trabalhista e o antitruste: se as entidades subordinadas são “empresários independentes” e não empregados, é ilegal exercer controle sobre elas. A Suprema Corte dos Estados Unidos reafirmou o mesmo princípio básico contra a coerção de não-empregados por meio de contratos de fornecimento vertical no caso de *Simpson v. Union Oil Co. of California* (USA, 1964) (Steinbaum, 2019, p. 49). No entanto, com a influência da Escola de Chicago, as restrições verticais passaram a ser autorizadas mediante apresentação de justificativas baseadas em “eficiências”. Com isso, os contratantes independentes, como motoristas de Uber, passaram a ser desprotegidos não só pelo direito do trabalho, mas também pelo direito antitruste. Dessa maneira, nas palavras de Steinbaum (2019, p. 45-46):

Enquanto antes havia uma linha nítida onde o direito do trabalho terminava e o antitruste começava, agora há uma área cinzenta, dentro da qual uma empresa mais poderosa pode dizer a um contratado ou trabalhador menos poderoso o que fazer sem ser responsável perante o antitruste ou o direito do trabalho [...] O que tem sido ignorado é que a deterioração do antitruste é o que legalmente permite que empresas mais poderosas digam a empresas subordinadas, contratados e trabalhadores o que fazer, mesmo que esses subordinados não sejam, legalmente, seus funcionários (tradução livre).¹⁹

19 Steinbaum (2019) também chama atenção para o fato de que a legalização de restrições verticais foi decorrente de um forte processo de lobby nos EUA para reversão do julgamento em *Estados Unidos v. Richfield Oil* e não da evolução de um modelo de negócio marcado por eficiência superior.

De fato, enquanto justificativas baseadas em eficiências derivadas do bem-estar do consumidor forem a principal variável para permitir as restrições verticais, o controle exercido pela Uber sobre seus motoristas provavelmente continuará sendo lícito do ponto de vista do direito antitruste. Inclusive, a própria Uber já encomendou pelo menos dois artigos econômicos que indicam que seu controle sobre seus motoristas, incluindo a fixação de preços, beneficia os clientes porque aumenta o excedente do consumidor no mercado de compartilhamento de corridas.²⁰ Ressalta-se que o bem-estar do consumidor é relevante e deve continuar sendo uma preocupação do direito antitruste, mas não a única. Em outras palavras, além dos consumidores, há outras partes vulneráveis no mercado que também merecem atenção.

Nesse sentido, é fundamental que o direito antitruste considere o desequilíbrio de forças abissal que existe entre a Uber e seus motoristas na avaliação de condutas desta plataforma sob o ponto de vista do direito antitruste. É adequado presumir que há uma violação antitruste quando um agente com poder econômico unilateralmente impõe condições contratuais abusivas a um contratante independente, em posição vulnerável, impedindo que eles acessem os lucros gerados pela empresa dominante, o que gera uma remuneração cada vez mais achatada e deterioração das condições de trabalho (Steinbaum, 2019, p. 54-55). Vale lembrar que, no caso da Uber, configurações diferentes para além da completa imposição de termos e condições contratuais parecem ser possíveis. A título ilustrativo, Posner (2021, p. 138) menciona que a Uber normalmente define a remuneração dos motoristas, mas recentemente permitiu que eles, em algumas cidades, definam seus próprios preços, podendo chegar a até cinco vezes um dado preço-base.

Nesse contexto, importante trazer as considerações de Baker (2019), para o qual, em mercados de vários lados (*multi-sided platforms*), é extremamente preocupante, do ponto de vista concorrencial, defender que, na análise da conduta do comportamento anticompetitivo das partes, os benefícios em um lado da plataforma podem compensar prejuízos em outro (*trade-offs* entre mercados). O autor destaca que quando há danos a um lado da plataforma (por exemplo, aos fornecedores, como motoristas no Uber), existe uma tentação por parte dos representados de argumentar que esses danos são compensados pelos benefícios a outro lado (por exemplo, passageiros que pagam tarifas mais baixas). O argumento central do autor é que esses *trade-offs* de bem-estar entre mercados ou lados de uma plataforma são problemáticos e geralmente rejeitados pelos tribunais.

Ele argumenta que essa abordagem cria sérios problemas administrativos e políticos. Permitir que empresas justifiquem comportamentos anticompetitivos em um mercado (como reduzir os pagamentos a fornecedores) com base em benefícios gerados em outro mercado (como preços mais baixos para consumidores) tornaria a aplicação do direito antitruste extremamente complexa.

A complexidade administrativa surge do fato de que, para avaliar esses *trade-offs*, as autoridades competentes teriam que analisar detalhadamente diferentes mercados ou lados de uma plataforma, conduzindo extensas investigações sobre como os efeitos de um lado afetam o outro. Além disso, a comparação de danos e benefícios entre mercados diferentes pode ser difícil de quantificar, levando a um aumento do risco de erros judiciais.

O autor também argumenta que, além da dificuldade prática, permitir esses *trade-offs* entre mercados tem implicações políticas e econômicas. Se os tribunais permitissem que grandes

20 Steinbaum (2019, p. 54) cita os trabalhos de Cohen et al. (2016) e Hall et al. (2017).

empresas prejudicassem certos grupos (como trabalhadores ou fornecedores) em nome de benefícios econômicos maiores para outros (como consumidores), isso enfraqueceria o apoio político para a aplicação do direito antitruste. Grupos vulneráveis, como pequenos fornecedores, agricultores ou trabalhadores, se sentiriam desprotegidos e desmotivados a apoiar o antitruste como um mecanismo de regulação do poder econômico.

Além disso, o autor argumenta que esses *trade-offs* tendem a favorecer grandes empresas e consolidam o poder econômico, em vez de promover uma concorrência justa. Isso resulta em uma distorção estrutural do mercado, na qual os benefícios são concentrados em poucos grupos, enquanto os prejuízos são amplamente distribuídos entre os atores mais frágeis.

O autor entende que a manutenção da proibição de *trade-offs* entre mercados é essencial para proteger o equilíbrio entre os interesses dos diversos atores econômicos e evitar uma sobrecarga dos tribunais com análises excessivamente complexas. Além disso, ao manter essa proibição, o direito antitruste protege grupos vulneráveis e garante que o sistema continue funcionando como uma proteção contra o poder de mercado excessivo (Baker, 2019, p. 189-193). No âmbito do Direito brasileiro, é importante dizer que o próprio Código Civil presume os contratos empresariais paritários e simétricos a menos que haja elementos concretos que justifiquem o afastamento dessa presunção, conforme artigo 421-A (Brasil, 2002). Aceitar supostas eficiências decorrentes da relação entre a Uber e seus motorista sem se atentar aos desequilíbrios fundamentais que a regem, como a falta de poder de barganha dos motoristas e a imposição unilateral de condições contratuais pela Uber, pode levar à perpetuação de um sistema potencialmente exploratório e injusto.

Vale aqui destacar a visão estruturalista do Direito explicada por Salomão Filho (2014). De acordo com essa perspectiva, é necessário substituir a intervenção tradicional do direito, de caráter compensatório, por uma intervenção de natureza estrutural. “[...] É preciso disposição para intervir na organização empresarial, estabelecendo interesses que devem ser representados ou ao menos considerados.” Segundo esta ótica, o objetivo do direito seria

organizar o funcionamento da sociedade. Isso quer dizer capacidade de intervir diretamente na estrutura econômica (e nos institutos que a protegem) a criar inclusão e escolha para o indivíduo. [...] o objetivo da intervenção não é definir resultados do processo econômico. A proteção da inclusão ou acesso e escolha permite a construção de um devido processo econômico (Salomão Filho, 2014, p. 47).

Deve-se ter em mente que os princípios que informam a interpretação da ordem econômica no bojo da CF incluem os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa, que também são seus fundamentos. Ademais, o fim da ordem econômica é garantir a dignidade da pessoa humana, conforme disciplina o artigo 170, *caput*, da CF (Brasil, 1988). A valorização do trabalho e o reconhecimento do valor social do trabalho demanda, no âmbito de uma sociedade capitalista, a conciliação e composição dos interesses dos titulares do capital, de um lado, e do trabalho, de outro. Conforme ressaltado por Grau (1997, p. 221), “em sua interação com os demais princípios contemplados no texto constitucional, expressam a prevalência dos valores do trabalho na conformação da ordem econômica”.

Em havendo inclusive uma prevalência dos valores do trabalho na sua interação com outros princípios da ordem econômica, como a livre iniciativa e a livre concorrência, não há por que basear a análise concorrencial apenas em um vetor da ordem econômica - o consumidor. Ademais, o abuso de poder econômico que mitiga o valor do trabalho deve ser sim uma preocupação do direito

concorrencial. Como apontado por Grau (1997, p. 235), “a livre iniciativa é expressão de liberdade titulada não apenas pelo capital, mas também pelo trabalho.”

O artigo 173, § 4º, da CF fundamenta a existência da legislação concorrencial ao dispor que a lei reprimirá o abuso do poder econômico que vise à dominação dos mercados, à eliminação da concorrência e ao aumento arbitrário dos lucros (Brasil, 1988). A própria LDC estipula, em seu parágrafo único, que a coletividade é a titular dos bens jurídicos protegidos pela lei, o que implica dizer que (i) não há razões para privilegiar um ator (consumidor) em detrimento de outro (trabalhador *lato sensu*); e (ii) a própria noção de coletividade envolve a necessidade de composição de diferentes interesses (Brasil, 2011).

Parte da literatura especializada rejeita o padrão de bem-estar do consumidor e propõem alternativas como o bem-estar dos trabalhadores, o bem-estar geral ou padrões mais amplos de “interesse público” ou “competição eficaz”. Os defensores do bem-estar dos trabalhadores argumentam que, ao avaliar a conduta anticoncorrencial dos empregadores, o dano aos trabalhadores deve ser suficiente para acionar a responsabilidade antitruste (Hafiz, 2020). Os proponentes do bem-estar agregado consideram os efeitos anticoncorrenciais nos mercados de trabalho em relação às eficiências criadas nos mercados de produtos. Os neo-Brandeisianos propõem um padrão “eficaz” ou de “proteção da competição”. Sob esse padrão, a política antitruste visa proteger indivíduos, consumidores, trabalhadores e outros ao longo da cadeia de fornecimento, além de preservar oportunidades para concorrentes, promover a autonomia e o bem-estar individuais e desconcentrar o poder privado. O teste de proteção da competição pode considerar danos ao bem-estar do consumidor, mas a principal preocupação é evitar a distorção ou supressão do processo competitivo (Hafiz, 2020).

De um ponto de vista prático, todavia, há, de um lado, uma série de complexidades ao dizer que a Uber não deve impor quaisquer condições aos motoristas para uso da plataforma. Decerto, algumas regras são necessárias para a adequada operacionalização dos serviços ofertados. De outro, há um certo receio por parte das autoridades antitruste em interferir no design do modelo de negócio de empresas de tecnologia. A título exemplificativo, no caso Google Shopping, o então Conselheiro Bandeira Maia proferiu voto no sentido de que interferir no desenho do modelo de negócio ou produto da empresa não seria competência do Conselho²¹.

Neste cenário, se mostra fundamental assegurar aos motoristas cadastrados na plataforma poder de barganha coletivo para poder negociar remuneração, termos e condições de sua relação com a Uber. Atualmente, a dinâmica da Uber e da *gig economy*, em geral, dificulta a mobilização desses trabalhadores, pois estão pulverizados, sem um local fixo para se encontrarem e com a dificuldade de estabelecerem laços entre si (Johnston; Land-Kazlauskas, 2018). Essa dificuldade também se mostra no Brasil, visto que sindicatos que representam a categoria e as associações existentes não detêm poder de barganha relevante com a empresa (Branco; Silva, 2023).

O PLP 12/2024, que busca regular a situação dos motoristas de aplicativo de veículo de quatro rodas, os categorizam como trabalhadores autônomos e como tal garante que serão representados por

sindicato que abranja a respectiva categoria profissional, e as empresas operadoras de aplicativos serão representadas por entidade sindical da categoria econômica específica, com as seguintes atribuições: I - negociação coletiva; II - celebração de

Nesse sentido, o processo de barganha coletivo seria assegurado pela legislação. Ocorre que, apesar do direito à organização coletiva existir, enquanto não houver essa previsão legal expressa, o próprio processo de negociação coletiva, quando articulada por motoristas no âmbito de associações, pode ser penalizada do ponto de vista antitruste.

Conforme mencionado por Frazão (2016), o Cade tem sistematicamente condenado associações médicas e conselhos regionais por influência de adoção de conduta uniforme, embora tenham alegado hipossuficiência perante as empresas de planos de saúde e a existência de propósitos legítimos, como o exercício regular do poder compensatório. Atualmente, também se encontra em análise processo no qual o Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) é acusado pela SG-Cade de influenciar conduta comercial uniforme no mercado de prestação de serviços advocatícios através das tabelas de honorários²².

Dessa forma, a negociação no âmbito de associações de motoristas poderia ser encarada como uma violação antitruste na medida em que resultaria em influência de adoção de conduta uniforme, nos termos do artigo 36, inciso II, da Lei nº 12.529/2011, ou mesmo uma prática cartelizante nos termos do inciso I do mesmo dispositivo (Brasil, 2011). Considerando as fragilidades inerentes aos trabalhadores da *gig economy*, não faria sentido penalizar a tentativa de aumentar o seu poder de barganha para lhes garantir voz no processo de negociação com a Uber, sobretudo em um contexto em que o Cade apresenta receio de intervir diretamente no modelo de negócio da empresa. Até mesmo porque haveria, neste aspecto, uma antinomia com as garantias constitucionais de liberdade de associação profissional (artigo 8º, CF).

Nesse contexto, vale mencionar a experiência europeia que, em setembro de 2022, adotou Diretrizes sobre a aplicação do direito da concorrência da União Europeia (UE) a acordos coletivos (Diretrizes) relativos às condições de trabalho de trabalhadores autônomos. As Diretrizes esclarecem quando certos autônomos podem se reunir para negociar coletivamente melhores condições de trabalho sem violar as regras de concorrência da UE (UE, 2022).

O artigo 101 do Tratado sobre o Funcionamento da UE (TFUE) proíbe acordos entre empresas que restringem a concorrência (UE, 2012). Embora os acordos coletivos entre empregadores e trabalhadores não estejam sujeitos às regras de concorrência da UE, os autônomos são considerados “empresas” e, portanto, correm o risco de infringir as regras de concorrência ao negociar coletivamente seus honorários ou outras condições comerciais. Como resultado, os autônomos não têm segurança jurídica sobre a possibilidade de negociar coletivamente suas condições de trabalho. As Diretrizes, nesse contexto, vêm trazer maior segurança a esses trabalhadores autônomos de que não serão penalizados pela legislação antitruste por buscarem melhores condições de trabalho.

As Diretrizes se aplicam a trabalhadores autônomos que trabalham completamente por conta própria e não empregam outras pessoas. Elas esclarecem as circunstâncias em que certos autônomos

22 Nota Técnica Final SG/CADE nº 102/2022 no Processo nº 08012.006641/2005-63. No caso, a ProCade emitiu Parecer Jurídico (nº 20/2023/CGEP/PFE-CADE/PGF/AGU) sugerindo o arquivamento do processo, pois, em sua análise, “não se observa que o Conselho Federal tenha extrapolado dos limites legais acerca da tabela de honorários”. Ainda, nos termos do Parecer, “[O]s atos da Ordem se equiparam aos das entidades independentes que não se submetem à revisão no âmbito do Poder Executivo”.

podem negociar coletivamente para melhorar suas condições de trabalho sem violar as regras de concorrência da UE (2022). Em particular, mencionam que:

(a) O direito da concorrência não se aplica a trabalhadores autônomos que se encontrem em situação comparável à dos trabalhadores. Isso inclui autônomos que: (i) prestam serviços exclusiva ou predominantemente a uma única empresa; (ii) trabalham lado a lado com empregados; e (iii) fornecem serviços a ou por meio de uma plataforma de trabalho digital.

(b) A Comissão Europeia não aplicará as regras de concorrência da UE a acordos coletivos celebrados por trabalhadores autônomos que se encontrem em posição de negociação fraca. Isso ocorre, por exemplo, quando os autônomos enfrentam um desequilíbrio no poder de barganha devido a negociações com empresas economicamente mais fortes ou quando negociam coletivamente de acordo com a legislação nacional ou da UE (2022).

As Diretrizes fazem parte de um conjunto de ações, no âmbito da UE, que visam garantir que as condições de trabalho dos trabalhadores de plataforma sejam adequadamente tratadas. No entanto, seu escopo não se limita a trabalhadores autônomos que trabalham por meio de plataformas digitais e abrange também situações de trabalhadores autônomos atuantes na economia offline (UE, 2022).

Elas têm claramente um objetivo social, na medida em que o se espera com essas medidas que haja (i) aumento do número de autônomos cobertos por acordos coletivos até 2030; (ii) elevação do salário médio dos autônomos beneficiados por acordos coletivos; e (iii) redução do número de autônomos e seus familiares em risco de pobreza. Do ponto de vista do consumidor, a UE tem clareza de que pode haver aumento no preço final dos serviços devido ao aumento da remuneração dos autônomos. No entanto, contrasta esses custos com impactos positivos da medida, incluindo melhoria das condições de trabalho dos trabalhadores autônomos, aumento de produtividade, e benefícios nos orçamentos e administração nacional, já que o aumento do salário dos autônomos pode levar a menos gastos com apoio de renda mínima e benefícios no trabalho e mais receitas de tributos para o Estado, dentre outros (UE, 2022).

Dessa forma, a exemplo das diretrizes da UE, é imprescindível que o Antitruste brasileiro também garanta segurança jurídica aos trabalhadores autônomos da *gig economy* (caso o PLP seja aprovado nos moldes em que foi proposto e a sua caracterização como autônomo seja confirmada) de que podem se organizar por meio de sindicatos ou associações e desenvolver seu poder de ação, voz e representação por meio da negociação coletiva, um dos principais meios para que alcancem condições mais justas e equilibradas de trabalho.

Além disso, como ressaltado acima, o direito antitruste brasileiro precisa reconhecer as assimetrias de poder entre empresas de plataformas e seus motoristas como um fator crucial na caracterização de práticas anticoncorrenciais.

A esse respeito, é interessante mencionar o Projeto de Lei nº 8.168 de 2017, de autoria do deputado André Figueiredo (PDT-CE) que busca alterar a legislação concorrencial brasileira para considerar anticompetitivas as cláusulas abusivas em contratos empresariais em que haja manifesto desequilíbrio econômico entre as partes (Brasil, 2023).

Em parecer da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), foi considerado que:

Quanto ao mérito, consideramos a matéria conveniente e oportuna. A proposição enfrenta a questão da assimetria de poder no âmbito das relações entre empresários,

algo a que o direito contratual é tradicionalmente refratário. Consideramos imprescindível a disciplina legislativa específica para as relações empresariais em que o desnível econômico tende a produzir e externalidades socialmente indesejáveis. Não se pode, sob a presunção de igualdade das partes – nem sempre verificada na realidade dos atos – fechar os olhos a situações que demandam do Estado tratamento diferenciado. Afinal, o princípio da isonomia impõe tratar igualmente os iguais e desigualmente os desiguais. E isso inclui as relações entre empresários (Brasil, 2023a).

Naturalmente, referida conduta, se efetivamente for integrada à legislação concorrencial, deve ser analisada à luz dos objetivos da legislação antitruste, que busca proteger a coletividade e não tratar de lides privadas.

De toda forma, é imperativo que o direito antitruste vá além da tradicional análise baseada na eficiência e bem-estar do consumidor, integrando uma abordagem que considere também as vulnerabilidades dos trabalhadores autônomos. Essa reconfiguração deve permitir uma análise diferenciada das restrições verticais impostas pelas plataformas, como a Uber, garantindo que elas não resultem em abusos de poder que limitem a autonomia dos motoristas. Nessa análise, como ressaltado por Baker (2019), é importante que o Cade não admita a realização de *trade-offs* ou compensações entre o benefício trazido ao consumidor da plataforma (e.g. acesso a preços mais baixos) com o prejuízo causado ao motorista. No mais, o direito antitruste deve assegurar que os processos de negociação coletiva sejam reconhecidos e protegidos, permitindo que esses trabalhadores, muitas vezes em situação de fragilidade, possam negociar melhores condições de trabalho sem receio de sanções antitruste. Assim, o Antitruste pode se tornar um instrumento mais eficaz na regulação de mercados de trabalho digitalizados, complementando e suprimindo as lacunas deixadas pelo enfraquecimento do direito do trabalho. Assim, fica claro que o direito antitruste precisa ser reconfigurado para incorporar preocupações relativas aos impactos de práticas e operações comerciais sobre os trabalhadores, considerando que a livre concorrência e a repressão ao abuso de poder econômico devem ser balizadas pelo princípio do valor social do trabalho.

5 CONCLUSÃO

Este estudo apresentou a necessidade de reconfiguração do direito antitruste para responder às novas dinâmicas que resultam do enfraquecimento do direito do trabalho, especialmente no que tange às relações contratuais assimétricas envolvendo motoristas de aplicativos e plataformas como a Uber. No entanto, é importante considerar as limitações que permeiam esta análise. Primeiramente, a ausência de dados mais precisos sobre as condições de trabalho dos motoristas, bem como a dificuldade em acessar informações detalhadas sobre a operação interna dessas plataformas, limita uma avaliação mais completa e rigorosa. Além disso, a aplicação de teorias de direito antitruste enfrenta dificuldades significativas quando transposta para contextos em que as relações de trabalho se entrelaçam com o ambiente concorrencial.

Ademais, trata-se de um tema relativamente novo, com pouca jurisprudência estabelecida. O texto busca incentivar a construção dessa jurisprudência, promovendo uma reflexão mais profunda sobre como o direito antitruste pode ser adaptado para lidar com as especificidades desse setor. Não



há, até o momento, um estudo empírico amplo sobre o mercado da Uber no Brasil, tanto no que se refere às questões contratuais quanto aos seus efeitos no mercado. As conclusões extraídas baseiam-se principalmente em estudos de mercados estrangeiros, notícias esparsas e análises qualitativas, que, embora forneçam insights relevantes, não conseguem descrever o quadro completo. Essas limitações ressaltam a importância de um maior aprofundamento empírico para embasar de maneira mais sólida o desenvolvimento normativo e jurisprudencial nesse campo.

Como visto, o direito do trabalho está perdendo força em decorrência de políticas neoliberais deliberadas, orientadas à flexibilização ou mesmo desregulação trabalhista. Embora não seja desejável, observa-se que as relações de trabalho em sentido lato estão sendo retiradas de seu arcabouço protetivo, seja pela via legislativa, seja pela via jurisprudencial. Isso, contudo, não significa um salvo conduto para que assimetrias sejam toleradas, ampliadas ou incentivadas. É fundamental destacar que essa retirada de proteções afeta não apenas os trabalhadores, mas também a própria dinâmica do mercado, uma vez que a desregulação pode ampliar práticas abusivas por parte de grandes corporações que concentram poder.

Quando trabalhadores deixam de ser considerados empregados e passam a ser classificados como autônomos, da forma como o direito brasileiro está moldado, essa relação acaba por se afastar do direito do trabalho. Esse objeto "em fuga" passa, então, a ser tema de preocupação do direito antitruste. Considerando o caso analisado neste texto, dado que a Uber está se relacionando com milhões autônomos (como ela mesmo classifica os motoristas), essa configuração tem - ou deveria ter - consequências no âmbito concorrencial. Mais precisamente, o Direito Concorrencial necessita ampliar seu escopo para garantir que as relações assimétricas entre plataformas e trabalhadores autônomos sejam devidamente tratadas, evitando que esses trabalhadores fiquem desprotegidos em uma zona cinzenta entre as esferas trabalhista e concorrencial.

Observa-se, contudo, que o direito antitruste está construído sobre o paradigma da eficiência, com forte orientação ao bem-estar do consumidor, ignorando outras vulnerabilidades e, com isso, tolerando-as ou mesmo ampliando-as. Essa abordagem limitada falha em reconhecer os impactos que as práticas anticoncorrenciais têm sobre os trabalhadores, que são parte fundamental do processo produtivo, mas que, na lógica atual, são invisibilizados pelo foco no consumidor final. A aplicação do direito antitruste deve, portanto, evoluir para incluir esses atores na sua análise, considerando a forma como o poder econômico pode ser utilizado para explorar trabalhadores vulneráveis.

Nesse sentido, para que o direito antitruste não seja enfraquecido, como está ocorrendo com o direito do trabalho, vislumbra-se uma possível alternativa: a sua reconfiguração para lidar com vulnerabilidades diversas, dentre elas, os trabalhadores. Isso requer uma mudança paradigmática que permita às autoridades antitruste considerar os desequilíbrios de poder entre empresas e trabalhadores autônomos como um elemento central na análise de condutas.

Este texto buscou evidenciar essa necessidade, bem como estimular uma construção jurisprudencial no âmbito do direito antitruste que leve em consideração essas assimetrias.

Em termos práticos, este estudo oferece algumas recomendações para legisladores e profissionais do direito. Em primeiro lugar, é fundamental que o legislador avance em propostas que reconheçam a assimetria de poder nas relações entre plataformas e motoristas e reconheçam sua competência para negociações coletivas inclusive em relação a preços dos serviços. O Projeto de Lei Complementar nº 12/2024 já é um passo importante, mas deve ser aprimorado para incluir garantias

mais robustas aos motoristas, principalmente no que se refere à sua autonomia e capacidade de negociação coletiva. Da mesma forma, o Projeto de Lei nº 8.168, de 2017 é relevante para trazer a discussão de relações assimétricas para dentro do Direito Concorrencial, embora não seja um projeto específico para as plataformas de transporte de passageiros.

No âmbito do direito antitruste, recomenda-se que as autoridades adotem uma abordagem mais inclusiva na análise de condutas, integrando o impacto sobre os trabalhadores como um fator relevante nas decisões. Para tanto, seria recomendável revisar o paradigma de eficiência econômica e bem-estar do consumidor que orienta grande parte das decisões do Cade, para também abarcar preocupações com a dignidade do trabalho e o equilíbrio de forças nos mercados de trabalho.

Além disso, para fortalecer a regulação desses mercados, é recomendável que o Cade crie orientações mais claras sobre a atuação das plataformas digitais em relação aos seus trabalhadores autônomos (a exemplo das Diretrizes, na União Europeia), especialmente no que tange a práticas de negociação coletiva, gestão algorítmica e outras práticas que limitam a autonomia dos motoristas. A elaboração de estudos empíricos para embasamento da elaboração de eventual guia seria recomendável.

Finalmente, este estudo oferece contribuições que podem ser relevantes para outras áreas do Direito, como o direito do trabalho, ao demonstrar como as vulnerabilidades dos motoristas de aplicativo podem ser abordadas de maneira multidisciplinar. O reforço da negociação coletiva e a promoção de políticas públicas que garantam condições mínimas de trabalho são medidas cruciais para evitar que o direito antitruste siga o mesmo caminho de enfraquecimento enfrentado pelo direito do trabalho, assegurando uma abordagem regulatória que leve em consideração as especificidades das novas formas de trabalho.

A evolução do direito antitruste não pode mais se limitar ao bem-estar do consumidor. Ao reconhecer outras vulnerabilidades, como as dos trabalhadores em plataformas, ele poderá consolidar-se como um instrumento mais eficiente e justo na regulação dos mercados contemporâneos.

REFERÊNCIAS

ABILIO, Ludmila Costhek. Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Psicoperspectivas**, Viña del Mar, v. 18, n. 3, p. 41-51, 2019. DOI: <http://dx.doi.org/10.5027/psicoperspectivas-vol18-issue3-fulltext-1674>. Disponível em: <https://x.gd/9HTFt>. Acesso em: 8 out. 2024.

ADAMS-PRASSL, Jeremias. What if your boss was an algorithm? Economic incentives, legal challenges, and the rise of artificial intelligence at work. **Comparative Labor Law & Policy Journal**, [s. l.], v. 41, n. 1, 2019. Disponível em: <https://tinyurl.com/2b6gfgpj>. Acesso em: 8 out. 2024.

ALCOCK, Antony Evelyn. **History of the International Labour Organization**. Londres: Palgrave Macmillan, 1971.

ALOISI, Antonio; DE STEFANO, Valerio. **Your boss is an algorithm: artificial intelligence, platform work and labour**. Londres: Bloomsbury Publishing, 2022.

ALVES, Giovanni. Trabalho e sindicalismo no Brasil: um balanço crítico da "década neoliberal" (1990-2000). **Revista de Sociologia e Política**, Curitiba, v. 19, p. 71-94, 2002. DOI: <https://doi.org/10.1590/S0104-44782002000200006>.



BAKER, Jonathan B. **The Antitrust Paradigm: Restoring a Competitive Economy**. Cambridge: Harvard University Press, 2019.

BONAVIDES, Paulo. O pioneirismo da Constituição do México de 1917. In: FIX-ZAMUDIO, Héctor; MAC-GREGOR, Eduardo Ferrer (org). **Influencia extranjera y trascendencia internacional**. Comité para la Conmemoración del Centenario de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos: México, 2017. p. 57-68.

BORGES, Rodrigo Fialho. **Descontrole de estruturas: dos objetivos do antitruste às desigualdades econômicas**. Orientador: Carlos Pagano Botana Porugal Gouvea. 2020. Tese (Doutorado em Direito). Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020. Disponível em: <https://tinyurl.com/28nr8hst>. Acesso em: 9 out. 2024.

BRANCO, Pedro Mendonça Castelo; SILVA, Sidney Jard da. Precários, mas organizados: a estratégia de resistência dos uberizados. **Cadernos Metrópole**, São Paulo, v. 26, n. 59, p. 123-142, 2023. DOI: <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2024-5906>. Disponível em: <https://tinyurl.com/2budke2z>. Acesso em: 9 out. 2024.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: <https://tinyurl.com/onpt6dq>. Acesso em: 28 set. 2024.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei Complementar PLP 12/2024**. Brasília, DF: Câmara dos Deputado, 2024b. Disponível em: <https://x.gd/1ZvbV>. Acesso em: 28 set. 2024.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei nº 8.168, de 2017**. Parecer da Comissão. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2023a. Disponível em: <https://x.gd/CosI9>. Acesso em: 9 out. 2024.

BRASIL. **Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006**. Institui o Estatuto Nacional da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte; [...]. Brasília, DF: Presidência da República, 2006. Disponível em: <https://x.gd/FsFUw>. Acesso em: 30 set. 2024.

BRASIL. **Lei nº 10.406 de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Brasília, DF: Presidência da República, 2002. Disponível em: <https://x.gd/gmUe2J>. Acesso em: 28 set. 2024.

BRASIL. **Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011**. Estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência; [...] e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2011. Disponível em: <https://tinyurl.com/2o94bhj2>. Acesso em: 28 set. 2024.

BRASIL. **Lei nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012**. Institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana; [...] e dá outras providências. Brasília: Presidência da República, 2012. Disponível em: <https://tinyurl.com/2z34z26j>. Acesso em: 28 set. 2024.

BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região. 6ª Câmara. **ROT 0012149-49.2014.5.15.0 081**. Relatora: Maria da Graça Bonança Barbosa, 6 de julho de 2023b. Disponível em: <https://x.gd/wwUv7>. Acesso em: 28 set. 2024.

BUCK, Terry. Restraining the Uber Model: Antitrust Law and the Gig Economy in New York and California. **Journal of Legislation and Public Policy**, Nova Iorque, v. 23, n. 3, p. 861-903, 2020. Disponível em: <https://tinyurl.com/22nk525j>. Acesso em: 28 set. 2024.

BUSSMANN, Tanise Brandão et al. A Relevância das Plataformas na Análise Anticoncorrencial: os casos decididos pelo Cade. **Revista de Defesa da Concorrência**, Brasília, v. 10, n. 2, p. 81-97, 2022. DOI: <https://doi.org/10.52896/rdc.v10i2.1015>. Disponível em: <https://tinyurl.com/2627vofn>. Acesso em: 28 set. 2024.

CASTEL, Robert. **From manual workers to wage laborers**: transformation of the social question. Tradução e edição de Richard Boyd. New Brunswick: Transaction Publishers, 2003.

CENTRO DE ENSINO E PESQUISA EM INOVAÇÃO (CEPI). **Briefing temático #2**: Trabalho sob demanda no Congresso (2010-2020): Um oceano de possibilidades – versão 1.0. São Paulo: FGV Direito SP, 2021a. Disponível em: <https://tinyurl.com/26pblg8>. Acesso em: 28 set. 2024.

CENTRO DE ENSINO E PESQUISA EM INOVAÇÃO (CEPI). **Policy paper**: Alternativas regulatórias para o presente e futuro do trabalho na gig economy. São Paulo: FGV Direito SP, 2021b. Disponível em: <https://tinyurl.com/267mw7p9>. Acesso em: 28 set. 2024.

CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA (Cade). **Mercado de Saúde Suplementar**: Conduas. Brasília: Conselho Administrativo de Defesa Econômica, 2021. Disponível em: <https://x.gd/JV8Yn>. Acesso em: 8 out. 2024.

CUKIER, Alexis. O neoliberalismo como “desdemocratização” do trabalho. **Revista Direito e Práxis**, Rio de Janeiro, v. 11, n. 4, p. 2502-2516, 2020. DOI: <https://doi.org/10.1590/2179-8966/2020/54904>. Disponível em: <https://tinyurl.com/25ore3kf>. Acesso em: 28 set. 2024.

DAVIS, Gerald F. **Taming corporate power in the 21st century**. Cambridge: Cambridge University Press, 2022.

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**, Champaign, v. 37, p. 471, 2015. Disponível em: <https://tinyurl.com/26rbmtzr>. Acesso em: 28 set. 2024.

DOMINGUES, Juliana Oliveira; GABAN, Eduardo Molan. Direito Antitruste e Poder Econômico: o movimento populista e “neo-brandeisiano”. **Revista Justiça do Direito**, Passo Fundo, v. 33, n. 3, p. 222-244, 2019. DOI: 10.5335/rjd.v33i3.10429. Disponível em: <https://tinyurl.com/26a5yjkf>. Acesso em: 29 abr. 2024.

DOMINGUES, Juliana Oliveira; RIVERA, Amanda Athayde Linhares Martins; SOUZA, Nayara Mendonça Silva e. O Improvável Encontro do Direito Trabalhista com o Direito Antitruste. **Revista do Ibrac**, São Paulo, v. 24, n. 2, 2018. Disponível em: <https://tinyurl.com/2cpobd6h>. Acesso em: 29 abr. 2024.

DUTRA, Renata; MACHADO, Sidnei (org.). **O Supremo e a reforma trabalhista**: a construção jurisprudencial da Reforma Trabalhista de 2017 pelo Supremo Tribunal Federal. Porto Alegre: Fi, 2021.

FATOS e dados sobre a Uber. **Uber Newsroom**, São Paulo, 12 ago. 2024. Disponível em: <https://x.gd/qDrlt>. Acesso em: 29 abr. 2024.

FAZER entregas: está à procura de uma alternativa para gerar mais renda como entregador? **Uber**, São Paulo, [2024] Disponível em: <https://x.gd/jRfyb>. Acesso em: 27 abr. 2024.

FORGIONI, Paula. **Os Fundamentos do Antitruste**. 7. ed. rev. at. São Paulo: RT, 2014.

FRAZÃO, Ana. Dilema antitruste: o Uber forma um cartel de motoristas? **Jota**, São Paulo, 12 dez. 2016. Disponível em: <https://tinyurl.com/2bv724xl>. Acesso em: 28 set. 2024.

FREITAS, Luiz Carlos de. A avaliação e as reformas dos anos de 1990: novas formas de exclusão, velhas formas de subordinação. **Educação & Sociedade**, Campinas, v. 25, n. 86, p. 131-170, 2004. DOI: <https://doi.org/10.1590/S0101-73302004000100008>. Disponível em: <https://tinyurl.com/24spj9j4>. Acesso em: 28 set. 2024.



FUDGE, Judy. After industrial citizenship: Market citizenship or citizenship at work? **Relations industrielles**, Québec, v. 60, n. 4, p. 631-656, 2005. Disponível em: <https://tinyurl.com/2ytybnsf>. Acesso em: 28 set. 2024.

GABAN, Eduardo Molan; DOMINGUES, Juliana Oliveira. **Direito antitruste**. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 2024.

GALVÃO, Andréia. **Neoliberalismo e reforma trabalhista no Brasil**. 2003. Tese (Doutorado em Filosofia e Ciências Humanas) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas. Disponível em: <https://tinyurl.com/24cvtcum>. Acesso em: 27 abr. 2024.

GÓES, Geraldo Sandoval et al. A proteção social dos trabalhadores da Gig Economy do setor de transporte no Brasil. **Carta de Conjuntura**, Brasília, n. 58, nota de conjuntura n. 16, 2023. Disponível em: <https://tinyurl.com/2c98zyza>. Acesso em: 27 abr. 2024.

GRAU, Eros Roberto. **A ordem econômica na Constituição de 1988**. 3. ed. São Paulo: Malheiros, 1997.

HAFIZ, Hiba. Labor Antitrust's Paradox. The **University of Chicago Law Review**, Chicago, v. 87, n. 2, p. 381-411, 2020. Disponível em: <https://tinyurl.com/2cygkbxg>. Acesso em: 27 abr. 2024.

HAFIZ, Hiba. Towards a Progressive Labor Antitrust. 125 **Columbia Law Review**, Nova Iorque, n. 125, [2025]. No prelo. Disponível em: <https://x.gd/pJzjL>. Acesso em: 18 set. 2024.

HARVEY, David. **O enigma do capital**: e as crises do capitalismo. Tradução de João Alexandre Peschanski. São Paulo: Boitempo, 2011.

HARVEY, David. **O neoliberalismo**: História e implicações. São Paulo: Loyola, 2008.

JOHNSTON, Hannah; LAND-KAZLAUSKAS, Chris. **Organizing On-Demand**: Representation, Voice, and Collective Bargaining in the Gig Economy. Geneva: International Labour Organization, 2018. (Conditions of Work and Employment Series, n. 94). Disponível em: <https://tinyurl.com/26lubymh>. Acesso em: 27 abr. 2024.

KREIN, José Dari. O desmonte dos direitos, as novas configurações do trabalho e o esvaziamento da ação coletiva: consequências da reforma trabalhista. **Tempo social**, São Paulo, v. 30, p. 77-104, 2018. DOI: <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.138082>. Disponível em: <https://tinyurl.com/27q5q9u5>. Acesso em: 27 abr. 2024.

KREIN, José Dari; SANTOS, Anselmo Luis dos; NUNES, Bartira Tardelli. Trabalho no governo Lula: avanços e contradições. **Texto para discussão**, Campinas, n. 201, 2012. Disponível em: <https://tinyurl.com/296hehqj>. Acesso em: 27 abr. 2024.

LIANOS, Ioannis; COUNTOURIS, Nicola; DE STEFANO, Valerio. Re-thinking the competition law/labour law interaction: Promoting a fairer labour market. **European Labour Law Journal**, [s. l.], v. 10, n. 3, p. 291-333, 2019. Disponível em: <https://tinyurl.com/2bvjq4uj>. Acesso em: 27 abr. 2024.

MACEDO, Alexandre Cordeiro. O caso Uber e as possíveis praticas restritivas à concorrência: colusão ou conduta unilateral? **SSRN**, [s. l.], 2018. Disponível em: <https://tinyurl.com/269o4kpk>. Acesso em: 18 set. 2024.

MARIA, Daiane. Quanto a Uber paga no km em 2025? **Notícias sobre Automóvel**, [s. l.], 15 out. 2024. Disponível em: <https://tinyurl.com/24zxng87>. Acesso em: 20 out. 2024.

MARTINS, Ciro Silva; SANTOS, Laura Soares Miranda dos. Abuso de posição dominante segundo a jurisprudência do Cade. **Revista de Defesa da Concorrência**, Brasília, v. 8, n. 2, p. 164-176, 2020. Disponível em: <https://tinyurl.com/275cx53c>. Acesso em: 20 out. 2024.

NICOLETTI, Lorenzo Bittencourt. **Contornos contemporâneos do direito da concorrência**: o debate sobre os objetivos do antitruste na era das plataformas digitais como via para sua constitucionalização. 2023. Tese (Doutorado em Direito) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2023. Disponível em: <https://tinyurl.com/253j5rwh>. Acesso em: 20 out. 2024.

PASQUALETO, Olívia de Quintana Figueiredo; BARBOSA, Ana Laura Pereira; FIOROTTO, Laura Arruda. **Terceirização e pejetização no STF**: análise das reclamações constitucionais. São Paulo: Fundação Getúlio Vargas, 2023. Disponível em: <https://hdl.handle.net/10438/34507>. Acesso em: 27 mar. 2024.

PASQUELATO, Olívia de Quintana Figueiredo; BARBOSA, Ana Laura Pereira; FIOROTTO, Laura Arruda. A competência da Justiça do Trabalho ao longo de 35 anos da Constituição Federal de 1988: uma análise a partir de marcos de transformação. **Revista Pensamento Jurídico**, São Paulo, v. 17, n. 3, p. 243-264, 2024. Disponível em: <https://tinyurl.com/25yja2ep>. Acesso em: 27 mar. 2024.

POSNER, Eric A. **How antitrust failed workers**. Oxford: Oxford University Press, 2021.

REIS, Marcel Stenner dos; HORTA, Guilherme Tinoco Lima. **Restrições verticais**: eficiências, danos e implicações à análise econômica. 2006. Monografia (Prêmio em Defesa da Concorrência e Regulação) - Secretaria de Acompanhamento Econômico, Belo Horizonte, 2006. Disponível em: <https://tinyurl.com/28x8rd4g>. Acesso em: 27 mar. 2024.

RESENDE, Guilherme Mendes. A promoção da defesa da concorrência pelo Cade. **Consultor Jurídico**, São Paulo, 25 jan. 2021. Disponível em: <https://tinyurl.com/2a3zpogc>. Acesso em: 25 abr. 2024.

RESENDE, Guilherme Mendes; LIMA, Ricardo Carvalho de Andrade. **Efeitos concorrenciais da economia do compartilhamento no Brasil**: A entrada da Uber afetou o mercado de aplicativos de táxi entre 2014 e 2016? Documento de Trabalho nº 001/2018. Brasília: Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade, 2018). Disponível em: <https://tinyurl.com/2aktaunz>. Acesso em: 24 fev 2024.

REYMÃO, Ana Elizabeth Neirão; OLIVEIRA, Lis Arrais; KOURY, Suzy Elizabeth Cavalcante. O caso Google shopping: análise comparativa entre as recentes decisões proferidas na Europa e no Brasil. **Revista de Direito, Economia e Desenvolvimento Sustentável**, Florianópolis, v. 8, n. 1, 2022. Disponível em: <https://tinyurl.com/267qdw8g>. Acesso em: 25 abr. 2024.

ROMERO, Anna Paula Berhnes. As restrições verticais e a análise econômica do direito. **Revista Direito GV**, São Paulo, v. 2, n. 1, p. 11-35, 2006. Disponível em: <https://tinyurl.com/2cvttej6>. Acesso em: 29 mar. 2024.

SALOMÃO FILHO, Calixto. Reglamentación de la actividad empresarial para el desarrollo. **Revista de Estudios Brasileños**, Salamanca, v. 1, n. 1, 2014. Disponível em: <https://x.gd/yQcae>. Acesso em: 29 mar. 2024.

SILVEIRA, Paulo Burnier da. **Direito da Concorrência**. Rio de Janeiro: Forense, 2020. E-book.

STATISTA. **Ride sharing**: Uber users in Brazil: Consumer Insights Report. Nova Iorque: Statista, 2024. Disponível em: <https://x.gd/kl6LK>. Acesso em: 29 abr. 2024.



STEINBAUM, Marshall. Antitrust, the gig economy, and labor market power. **Law and Contemporary Problems**, Durham, v. 82, n. 3, p. 45, 2019. Disponível em: <https://x.gd/03ugW>. Acesso em: 29 mar. 2024.

STRANGLEMAN, Tim. Rethinking industrial citizenship: the role and meaning of work in an age of austerity. **The British journal of sociology**, Londres, v. 66, n. 4, p. 673-690, 2015. DOI: <https://doi.org/10.1111/1468-4446.12135>. Disponível em: <https://x.gd/TP8Hd>. Acesso em: 29 mar. 2024.

SUSSEKIND, Arnaldo. **Direito internacional do trabalho**. 2. ed. São Paulo: LTr, 1987.

UNIÃO EUROPEIA (UE). **Orientações sobre a aplicação do direito da concorrência da União às convenções coletivas relativas às condições de trabalho dos trabalhadores independentes individuais**: (2022/C 374/02). Bruxelas: Jornal Oficial da União Europeia, 2022. Disponível em: <https://x.gd/aNqUG>. Acesso em: 27 mar. 2024.

UNIÃO EUROPEIA (UE). **Versões consolidadas do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia**. Lisboa: Jornal Oficial da União Europeia, 2012. Disponível em: <https://x.gd/Qq3EL>. Acesso em: 9 out. 2024.

UNITED STATES OF AMERICA (USA). Antitrust Division U.S. Department of Justice. **Merger Guidelines**. Washington, DC: Antitrust Division U.S. Department of Justice, 2023. Disponível em: <https://x.gd/E7IBW>. Acesso em: 28 set. 2024.

UNITED STATES OF AMERICA (USA). Department of Justice (DOJ). **Antitrust Guidance for Human Resource Professionals**. Washington, DC: Department of Justice, 2016. Disponível em: <https://www.justice.gov/atr/file/903511/dl>. Acesso em: 28 set. 2024.

UNITED STATES OF AMERICA (USA). Federal Trade Commission (FTC). **16 CFR Part 910, RIN 3084-AB74: Non-Compete Clause Rule. Final Rule**. 5 jul. 2024. Disponível em: <https://x.gd/eAkEw>. Acesso em: 28 set. 2024.

UNITED STATES OF AMERICA (USA). **Simpson v. Union Oil Co. of California**, 377 U.S. 13. 20 abr. 1964. Disponível em: <https://x.gd/2PTzn>. Acesso em: 28 set. 2024.

UNITED STATES OF AMERICA (USA). **United States v. Richfield Oil Corp., 99 F. Supp. 280 (S. D. Cal., 1951)**. 2 jul. 1952. Disponível em: <https://x.gd/jAekH>. Acesso em: 11 set. 2024.

VOSKO, Leah F. **Managing the margins**: Gender, citizenship, and the international regulation of precarious employment. Oxford: Oxford University Press, 2011.

WIZIACK, Julio. Cade recomenda que governo recue sobre equidade salarial. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 14 mar. 2024. Disponível em: <https://x.gd/zy9or>. Acesso em: 13 set. 2024.

WOODCOCK, Jamie; GRAHAM, Mark. **The gig economy**: a critical introduction. Cambridge: Polity, 2019.