



# La regulación portuguesa del transporte de personas mediante plataformas electrónicas: una solución original

por Gustavo Marcelo Gauthier Guazzoni

El 1º de noviembre de 2018 entró en vigor en Portugal la Ley Nº 45/2018, con la finalidad de regular la actividad de transporte individual remunerado de pasajeros en vehículos, a través de una plataforma electrónica.

En general puede afirmarse que la Ley Nº 45/2018, sigue una tendencia observable en la mayoría de los países y/o ciudades que han abordado, o están abordando, la regulación del transporte de personas facilitado por plataformas o aplicativos digitales.<sup>1</sup> Entre las características de esta tendencia pueden señalarse: a.- un marcado acento en los aspectos fiscales o recaudatorios; b.- una preocupación por la seguridad del usuario, mediante la regulación de la actividad del transporte propiamente dicho; c.- la falta de abordaje o indefinición de la naturaleza del vínculo entre los conductores y las plataformas y d.- por la existencia de escasas normas protectoras de los derechos los conductores, más allá del tipo de vínculo existente entre éstos y las plataformas.

Así la norma portuguesa, prevé el pago de una contribución, cuyo objetivo es compensar los costos administrativos de regular y monitorear las actividades respectivas y estimular el cumplimiento de los objetivos nacionales de movilidad urbana, entre un mínimo de 0.1% y un máximo del 2% de los valores de la tarifa de intermediación cargado por el operador de la plataforma electrónica por todas sus operaciones; regula detalladamente los requisitos y obligaciones que deben cumplir las plataformas, los operadores, los conductores y los vehículos utilizados para el transporte y también establece un límite de conducción de diez horas dentro de un período de 24 horas, independientemente de la cantidad de plataformas donde se presten servicios, sin perjuicio de la aplicación de reglas obligatorias, a saber del Código del Trabajo, si se establece un período más corto.

Pero más allá de aspectos que también vienen siendo objeto de regulación en otras legislaciones, lo verdaderamente interesante y original de la Ley Nº 45/2018, es la introducción de una tercera entidad, la figura del Operador de transporte de vehículo “descaracterizado” a partir de una plataforma electrónica (TVDE), como una persona colectiva situada entre la plataforma electrónica y los conductores. Tanto en el párrafo 5 del artículo 2, como en apartado 10 del artículo 10,

---

<sup>1</sup> La reciente ley aprobada por el Estado de California, más conocida como AB5, se sitúa claramente en una tendencia opuesta, aunque aislada por el momento.

establece que el contrato para la prestación de un servicio TVDE se traba entre el conductor y un operador, por lo tanto como refiere Duarte Abrunhosa, la plataforma nunca será parte del contrato<sup>2</sup>.

Respecto de la naturaleza del vínculo entre el operador de TVDE y el conductor asignado a la actividad, el propio artículo 10 establece que “e independientemente de la denominación que las partes hayan adoptado en el contrato, son aplicables las disposiciones del artículo 12 del Código del Trabajo.” y a estos efectos se “considera que los equipos e instrumentos de trabajo son todos los que pertenecen al beneficiario o por él operados por alquiler o cualquier otra modalidad arrendamiento”, precisamente una de las características que pueden determinar la existencia de una presunción favorable para entender configurado un contrato de trabajo. En otras palabras, como sostiene Dante Abrunhosa, de forma deliberada el legislador dejó al sector que se autorregulara, remitiendo la identificación del vínculo a la ley general por aplicación del artículo 12 del Código de Trabajo que contiene un método indiciario para determinar la existencia o inexistencia de un contrato de trabajo en un caso concreto.<sup>3</sup>

Por otra parte, se establece que la plataforma electrónica es solidariamente responsable ante los usuarios del servicio por el cumplimiento oportuno de las obligaciones derivadas del contrato de transporte, pero tal responsabilidad no existe respecto del cumplimiento de las obligaciones contractuales entre el conductor y el Operador de TVDE.<sup>4</sup>

De esta manera podría afirmarse que el Derecho portugués, al regular esta modalidad de transporte de pasajeros, termina configurando una especie de “blindaje” para las plataformas, al interponer entre éstas y los conductores una nueva y tercera entidad colectiva, que impide el vínculo directo entre los mismos, al tiempo de alejar a las plataformas de cualquier tipo de responsabilidad respecto de los conductores. Por un lado, los conductores no tienen, y no pueden tener, un vínculo jurídico directo (contrato) con las plataformas, por otro lado, la eventual duda acerca de la naturaleza del vínculo en todo caso no va estar referida al vínculo conductor-plataforma, sino al contrato entre el conductor y el Operador. En este sentido y por aplicación de la ley general, si los equipos e instrumentos de trabajo utilizados, como pueden ser los vehículos, pertenecen al beneficiario de la actividad, en este caso los Operadores de TVDE, existirá una presunción a favor de la existencia de un contrato de trabajo entre el Operador y el conductor.

Más allá de las consecuencias que en la práctica se verifiquen a partir de esta regulación en orden a determinar el tipo de vínculo y las responsabilidades asociadas, tema que excede no solo los conocimientos del autor, sino el propósito del presente comentario, no deja de llamar la atención la creación de una entidad cuya función no aparece clara más allá de diluir la responsabilidad de las plataformas respecto de las personas que prestan el servicio, cuando, además, la existencia de intermediarios, como en realidad puede denominarse al Operador de TVDE<sup>5</sup>, es precisamente lo que el modelo de negocio de las plataformas pretende eliminar, como sucede en los hechos en la mayoría de los países donde estas plataformas operan.

Si puede caracterizarse a estos Operadores como intermediarios, no es posible obviar la desconfianza con la que históricamente el Derecho del Trabajo ha mirado esta figura por los problemas que suelen tener en materia de solvencia para hacer frente a las obligaciones laborales y

---

<sup>2</sup> Abrunhosa e Sousa, Duarte, “Breve overview sobre os efeitos laborais da lei das plataformas portuguesas”, en *Infoproletários e a uberizacao do Trabalho*, Guimaraes Feliciano, Guilherme y Silva Campos Miskulin, Ana Paula (Coordenadores), Ltr., janeiro 2020, pág. 161 y ss.

<sup>3</sup> Idem, nota anterior.

<sup>4</sup> Art. 14 de la Ley.

<sup>5</sup> El artículo 30 de la Ley al establecer la tasa o contribución que deben pagar los Operadores TVDE, la denomina precisamente “tasa de intermediación”.

por este motivo se han construido distintos mecanismos para asegurar la satisfacción de los créditos que por lo general terminan por responsabilizar en algún grado al beneficiario final de los servicios. Los requisitos que la Ley establece para el Operador de TVDE y que refieren fundamentalmente a la idoneidad comercial y/o moral de sus integrantes para poder registrarse y operar como tales, no exigen acreditar una determinada solvencia o respaldo económico, por lo que en esta materia e independientemente incluso del tipo de vínculo que pueda existir con los conductores, éstos solo podrán satisfacer sus eventuales créditos contra estas entidades, sin poder comprometer, en caso de insolvencia, la responsabilidad de las plataformas, lo que puede representar un menoscabo para el derecho de los conductores.

***Firma (en cursiva y en negrita, tamaño de fuente 10, alineado a la derecha)***

Abogado y Profesor del Posgrado de Derecho del Trabajo Aplicado de la Universidad de Montevideo (UM)  
Profesor Adjunto de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social y Asistente Académico de la Decana de la  
Facultad de Derecho (UDELAR)