



# A Lei “Uber” – Uma solução insuficiente?

## Notas sobre o vínculo dos Motoristas

por João Moreira Dias

Apesar da grande e contínua discussão em torno da economia colaborativa um pouco por todo o mundo, ainda estamos longe de encontrar as respostas e o enquadramento adequados. No plano jurídico<sup>1</sup>, este continua a ser, sobretudo, um problema de qualificações: Qual é a atividade desenvolvida pela plataforma? Qual é a relação entre a plataforma e os utilizadores? Qual é a relação entre os utilizadores e quem presta efetivamente o serviço?

Naturalmente, isto também é válido para as atividades relacionadas com o transporte de passageiros, dando-se assim o mote para uma análise em retrospectiva daquela que foi a solução adoptada em Portugal. Apesar da sua implementação, a discussão que por ora se inicia mantém toda a sua pertinência, sobretudo quando considerada a dimensão deste fenómeno. Dados recentes<sup>2</sup> revelam que as plataformas TVDE em Portugal contam já com cerca de 23167 motoristas inscritos, número este bastante próximo dos 25677 taxistas existentes à mesma data.

Entre nós, e tal como sucedeu noutros países como Espanha e Itália, o tema esteve na ordem do dia por opor taxistas e motoristas das plataformas, principalmente da Uber. A grande projeção mediática colocou uma pressão enorme sobre o governo, no sentido de avançar com uma regulação capaz de atenuar o conflito existente. Existiam, no essencial, dois aspectos a regular: a questão concorrencial<sup>3</sup>, já que se exigiam as mesmas condições na regulação da atividade de taxista e de motorista de plataformas; e a questão em torno do vínculo dos motoristas que prestavam a sua actividade através da plataforma.

### A Lei “Uber”

Neste contexto, foi publicada a Lei n.º 45/2018, de 10 de Agosto, (doravante “LTVDE”) que estabeleceu o regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma electrónica (TVDE). A sua principal característica diz respeito à opção tomada pelo legislador português, já que, para regular uma relação de

---

<sup>1</sup> Acerca das diferentes decisões jurisprudenciais existentes numa perspetiva de Direito Comparado, veja-se JOÃO LEAL AMADO, TERESA COELHO MOREIRA, «A Lei sobre o TVDE e o Contrato de Trabalho: Sujeitos, Relações e Presunções», *Prontuário de Direito do Trabalho*, n.º 1 (2019), pp. 99 e seguintes.

<sup>2</sup> Estes valores foram avançados por alguns meios de comunicação. Veja-se, exemplificativamente:

<<https://www.jornaldenegocios.pt/empresas/transportes/detalhe/motoristas-de-tvde-ja-superam-taxistas-em-lisboa-e-porto>>.

<sup>3</sup> Sobre o tema veja-se, entre outros, JOANA CAMPOS CARVALHO, «Enquadramento Jurídico da Atividade da Uber em Portugal», *Revista de Concorrência e Regulação – C&R*, Ano 7, n.º 26 (2016), pp. 221 e seguintes.

intermediação, decidiu *criar mais um intermediário*: o Operador TVDE. Passamos, assim, a ter uma relação com quatro sujeitos: (i) Plataforma TVDE; (ii) Operador TVDE; (iii) Motorista; (iv) Utilizador/Passageiro.

De resto, e apesar de se tratar de uma solução algo atípica, foi bastante eficaz na resolução dos problemas resultantes da concorrência e na conseqüente atenuação do conflito com os taxistas. Concretizou-se numa aproximação das condições para o exercício da atividade entre taxistas e motoristas, nomeadamente através da implementação de requisitos mais exigentes para o exercício da atividade. Esta opção não procurou regular as plataformas nas suas várias conformações, mas sim resolver uma pequena parte deste grande desafio.

Para o Direito do Trabalho, uma das questões essenciais sempre foi a da qualificação da relação entre plataformas e seus utilizadores/prestadores. No caso português, o legislador nacional permite que o vínculo entre Motorista e Operador TVDE seja estabelecido através de contrato de trabalho ou de prestação de serviços (n.ºs 10, 11 e 12 do art. 10.º). Concomitantemente, parte do pressuposto de que entre Motorista e Plataforma TVDE não se poderá estabelecer nenhuma relação (posição um tanto imprudente, como mais tarde se verá). Importa, pois, analisar alguns dos aspectos com projeção laboral, a fim de perceber se encontra totalmente afastada a possibilidade de existência de contrato de trabalho entre Motorista e Plataforma.

Começamos pelo novo interveniente, o Operador TVDE. A este é exigido o cumprimento das normas legais inerentes ao exercício da atividade, entre as quais se inclui a legislação laboral, de segurança e saúde no trabalho e de segurança social (art. 9.º, n.º 2, da LTVDE). Para além disto, tem um papel ativo importante em matéria de controlo dos limites do tempo de atividade dos motoristas (Art. 13.º da LTVDE), ainda que em conjunto com as Plataformas TVDE. Conforme já referimos, o legislador não estabelece qual a natureza do vínculo com o Motorista; mas impõe que essa relação seja necessariamente estabelecida com o Operador TVDE, independentemente do vínculo. Neste conspecto, o Operador pode surgir como Empregador ou como beneficiário da prestação de serviços<sup>4</sup>, com todas as conseqüências que daí decorrem.

No que concerne aos Motoristas, e nos termos do art. 10.º da LTVDE, estes devem (i) estar inscritos na plataforma electrónica; (ii) possuir carta de condução há mais de 3 anos; (iii) possuir certificado de curso de formação rodoviária para motoristas; (iv) ser considerados idóneos; (v) ser titular de certificado de motorista TVDE; (vi) e dispor de contrato escrito que titule a relação entre as partes. Esta exigência de forma vale tanto para o contrato de trabalho, como para o contrato de prestação de serviços.

### **Uma solução aparente? A qualificação contratual e a presunção de laboralidade**

Aqui chegados, e apesar dos méritos da legislação vigente, impõe-se a questão derradeira: o regime em vigor afasta definitivamente a possibilidade de o utilizador ser considerado trabalhador da Plataforma TVDE? Cremos que a resposta poderá ser negativa.

Em primeiro lugar, e conforme já referiram João Leal Amado e Teresa Coelho Moreira<sup>5</sup>, não podemos afastar as hipóteses de fraude à lei, designadamente os casos em que, através de

---

<sup>4</sup> Havendo dependência económica nos termos do art. 168.º do Código dos Regimes Contributivos, o Operador TVDE poderá ter de assumir uma obrigação contributiva para efeitos da Segurança Social, sem prejuízo de outras obrigações decorrentes da aplicação do disposto no art. 10.º do Código do Trabalho.

<sup>5</sup> *Op. cit. pp.* 109 e seguintes.

mecanismos legalmente admissíveis – ex. constituição de uma pessoa colectiva – os Motoristas celebram contratos consigo próprios – ex. criação de uma sociedade unipessoal. Neste caso, seria interessante avaliar o alcance e a eficácia da presunção de laboralidade.

Em seguida, não é pelo facto de a lei impor que o contrato seja celebrado com o Operador TVDE que deixa de existir uma relação com a Plataforma, pelo contrário. É importante ter presente que os Motoristas continuam a ter que se inscrever junto da Plataforma TVDE (n.º 1 do art. 10.º da LTVDE) e a se sujeitar às instruções, normas e outras condições impostas ou oferecidas pelas plataformas no que concerne à prestação do serviço. Exemplo disso é o programa de benefícios para os motoristas Uber Pro<sup>6</sup>, que se traduz num sistema de pontos que, conforme os resultados, dá uma posição de vantagem aos motoristas com melhor pontuação. Os Motoristas que tiverem um estatuto mais elevado beneficiam de um melhor posicionamento perante os passageiros, já que estes podem ver quem tem este tipo de estatuto; têm acesso a suporte prioritário (respostas mais rápidas e por agentes mais qualificados); acesso aos centros *greenlight*; prioridade na atribuição de viagens nos aeroportos; entre outros. Para além disto, foram agora implementadas atualizações<sup>7</sup> que permitem que o utilizador tenha um controlo maior sobre o motorista, podendo reportar inconformidades na conduta e condução do motorista. Resta saber qual será, por exemplo, o impacto disto na relação entre o motorista e o operador TVDE, o que dependerá também do tipo de contrato existente.

Estes factos bem evidenciam a sujeição e o impacto que estas Plataformas TVDE têm na vida e atividade dos Motoristas. Isso também se verifica quanto aos preços praticados, tema que tem motivado conflitos um pouco por todo o mundo, aí se incluindo Portugal. No início de 2020, um conjunto alargado de motoristas da Uber manifestaram-se contra os preços praticados pela plataforma e que colocavam em causa as margens de lucro<sup>8</sup>, incentivando a desativação da aplicação durante uns dias.

Abstendo-nos de outras considerações, retomemos a questão inicial: continua a ser possível a existência de contrato de trabalho entre a Plataforma TVDE e o Motorista, para além do cenário já avançado?

Olhando para as características da relação agora vigente, julgamos que não deverá ser colocada de lado a possibilidade de estarmos perante uma pluralidade de empregadores. Nos termos do art. 101.º do Código do Trabalho, o trabalhador pode prestar trabalho a vários empregadores, desde que entre eles exista uma relação societária de participações recíprocas, de domínio ou de grupo, ou que tenha estruturas organizativas comuns. Este é um tipo de contrato sujeito a forma escrita e com menções obrigatórias, entre as quais a identificação do empregador que representa os demais no cumprimento das obrigações decorrentes do contrato de trabalho. Tal disposição não impede a cisão das responsabilidades entre vários empregadores, podendo ser atribuída a responsabilidade pelo pagamento da remuneração a um deles, e o exercício da responsabilidade disciplinar a outro.

---

<sup>6</sup> Os termos e condições podem ser facilmente consultados através do link:

<<https://www.uber.com/legal/pt-pt/document/?name=uber-pro-program-terms&country=portugal&lang=pt-pt>>.

<sup>7</sup> Tal como o noticiou o “The Guardian”, conforme se poderá consultar em <<https://guardian.ng/life/new-uber-feature-allows-riders-discreetly-report-drivers/>>.

<sup>8</sup> Tal situação foi ecoada por vários meios de comunicação social, de que são exemplo o artigo no jornal “Observador” <<https://observador.pt/2020/01/03/motoristas-da-uber-fazem-greve-nacional-de-tvde-este-sabado/>> e “Jornal de Notícias” <<https://www.jn.pt/nacional/motoristas-da-uber-vao-desligar-a-aplicacao-este-fim-de-semana-11669764.html>>. Já em Maio, aquando da entrada da Uber em bolsa, registou-se uma manifestação a nível global contra as condições de trabalho <<https://www.dinheirovivo.pt/empresas/greve-mundial-dos-motoristas-da-uber-a-dias-da-plataforma-entrar-em-bolsa/>>.

Para o trabalhador, este regime tem a grande vantagem de assegurar maiores garantias patrimoniais, na medida em que os empregadores são solidariamente responsáveis<sup>9</sup> pelo cumprimento das obrigações decorrentes do contrato de trabalho.

Estando afastada a hipótese de enquadramento por via da relação de grupo, subsiste ainda a hipótese de verificação da existência de estruturas organizativas comuns. No limite, poderíamos admitir que esta estrutura comum existe e diz respeito à plataforma que relaciona todos os intervenientes envolvidos na atividade TVDE. Além disto, tanto o Operador TVDE, como a Plataforma TVDE, acabam por emitir diretrizes que condicionam a própria prestação de trabalho. Ademais, um outro indício, também ele pertinente, é a partilha da responsabilidade no controlo dos limites ao tempo de atividade/de trabalho, nos termos do n.º 3 do art. 13.º da LTVDE.

De outra banda, a jurisprudência<sup>10</sup> parece ter a abertura suficiente para uma discussão e ponderação sérias em torno da possibilidade da existência de pluralidade de empregadores, ainda que o contrato originário se tenha estabelecido unicamente com o Operador TVDE. Para tanto, impunha-se uma análise do conceito de estruturas organizativas comuns e sua aplicabilidade neste caso, bem como a demonstração de existência de subordinação jurídica entre Motorista e Plataforma TVDE.

Em tom conclusivo, constata-se que o serviço prestado pelas plataformas vai-se adaptando às exigências dos consumidores e a tendência vai no sentido do aumento das imposições e regras de conduta, bem como no controlo exercido sobre os motoristas, ainda que de forma indireta através dos Utilizadores. Adicionalmente, as Plataformas TVDE continuam a desempenhar um papel preponderante nas condições de trabalho dos Motoristas, designadamente pela fixação dos preços a praticar. Aqui chegados, seria insensato colocar totalmente de parte a possibilidade de existência de um contrato de trabalho entre Motoristas e Plataformas TVDE, tanto nas situações de fraude à lei, como pela aplicação direta da presunção de laboralidade ou pelo regime da Pluralidade de Empregadores. Perante isto, só o tempo nos dirá se a ousadia da solução apontada não colidirá com a realidade.

**João Moreira Dias**

Advogado. Doutorando em Direito na Universidade de Santiago de Compostela.

Membro da Associação de Jovens Juslaboralistas

@joaodiasmoreira

---

<sup>9</sup> A LTVDE apenas prevê a responsabilidade solidária do Operador TVDE no cumprimento das obrigações perante os utilizadores, afastando-se essa responsabilidade perante os motoristas. Não explicita, no entanto, se são solidariamente responsáveis em conjunto com os Motoristas, com a Plataforma TVDE ou ambos.

<sup>10</sup> Neste sentido, veja-se, entre outros, o acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 29.02.2012, Proc. N.º 163/09.0TTMTS.P1.S1 e o acórdão do Tribunal da Relação do Porto, de 05.03.2018, Proc. N.º 271/14.5TTMTS.P1.