



Una aproximación a la regulación del trabajo prestado a través de plataformas digitales en Portugal. Comentário a la *Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, de regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica*

por Alicia Villalba Sánchez

La contratación de servicios a través de plataformas digitales ha irrumpido en diversos sectores de la actividad económica dando pábulo a problemas jurídicos susceptibles de ser abordados desde el Derecho de la Competencia, del Consumo o del Trabajo. Su emergencia obliga a los Estados a decantarse, bien por una reinterpretación del ordenamiento jurídico vigente, bien por la promulgación de una normativa específica de nuevo cuño. Esta última fue la opción elegida por el legislador luso al aprobar la *Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, de regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica*, cuyo novedoso contenido merece un análisis comparado desde el Derecho español. Interesa, a tal efecto, deslindar su ámbito de aplicación, identificar el propósito que ha inspirado su redacción y, finalmente valorar la idoneidad de la respuesta jurídica deparada a este novedoso fenómeno desde el Derecho español.

Su ámbito, circunscrito al transporte individual de pasajeros, se comprende en atención al conflicto entonces existente entre los conductores que ofrecían servicios a través de estas plataformas y los profesionales pertenecientes al sector del taxi, que el legislador ha pretendido, sino atajar, al menos apaciguar. Queda al margen la actividad consistente en el alquiler de vehículos sin conductor de corta duración o *carsharing*, cualquier transporte realizado a título altruista o a la compartición de vehículos por varios conductores, genuino supuesto de “economía colaborativa”.

Esta intención explica que el objeto de esta norma sea regular el transporte de pasajeros prestado a título oneroso a través de vehículos “descaracterizados”, por contraposición a la que es ejecutada por aquéllos cuyas prestaciones requieren el uso de algún signo externo que los haga reconocibles por los usuarios, al estarles permitido el recoger clientes en la vía pública. Así, a diferencia de los taxis, sobre los conductores de estos vehículos se cierne la prohibición de recoger pasajeros en la vía pública (art. 5.º.3), lo que explica que el único elemento distintivo que permite identificarlos consista en el dispositivo visible al que alude el art. 12.º.7) de la Lei. Se aprecia así la distinción entre este modelo de empresa y el tradicional, dedicado a prestación del servicio de taxi. Su singularidad estriba en el cauce a través del cual se contacta con la clientela, a través de una

plataforma electrónica que, en decir de la propia norma, “define los términos y condiciones de un modelo de negocio propio”.

Siendo la plataforma digital el origen de la disrupción que la norma ansía abordar, sorprende que buena parte de las medidas por las que aquélla pretende garantizar la libre competencia, proteger al consumidor y, quizá en menor medida, al prestador de servicios, recaigan sobre un ente al que el legislador portugués ha dado la denominación de “operador de Transporte em veículo descaracterizado a partir de plataforma eletrónica” o “operador TVDE”. Se trata de una persona jurídica (art. 2.º) autorizada por el *Instituto da Mobilidade e dos Transportes*, I. P.¹ — en adelante, IMT, I.P.— para ofrecer este servicio a través de conductores vinculados jurídicamente con ella mediante un contrato celebrado por escrito [art. 10º.2.e)].

Merced a la creación de este ente interpuesto se suprime cualquier relación jurídica entre los conductores y la empresa titular de la plataforma, razón por la cual la condición de aquéllos pasará a definirse en atención a la que mantienen con el operador de TVDE. A tenor de lo dispuesto en su art. 10.º.10, la naturaleza del vínculo establecido entre el operador de TVDE y el conductor se determinará con arreglo a la presunción contenida en el art. 12º CT, según la cual existirá un contrato de trabajo cuando concurren indicios como la ejecución de la actividad en los locales de la empresa, el uso de instrumentos de trabajo pertenecientes al beneficiario de la actividad, el sometimiento a un horario, la retribución periódica de una cuantía determinada o la integración del prestador de servicios en la estructura orgánica de una empresa, con el consiguiente ejercicio de funciones de dirección o gestión por parte de su titular. De ser calificado como trabajador por cuenta ajena, le será de aplicación el Derecho del Trabajo y, en particular, la normativa relativa al tiempo de trabajo prevista en el *Decreto-Lei n.º 237/2007*.

En caso contrario, el conductor podrá beneficiarse de ciertos límites relativos al tiempo de trabajo. En concreto, le estará prohibido ejecutar su actividad durante más de diez horas en un período de veinticuatro, incluso si recibe encargos de más de una plataforma. Aunque estas restricciones le brinden cierta protección, su consignación obedece a otro de los propósitos de una norma que, además de la evidente intención de regular la competencia de este modelo de negocio con el propio de los profesionales del taxi, procura garantizar la calidad del servicio recibido por el consumidor. No oculta esta preocupación su art. 5.º, cuando invoca la normativa en materia de condiciones generales de la contratación y protección de los consumidores y usuarios; o su art. 21º, al designar el foro competente para conocer de los litigios relativos a los servicios prestados por el operador de TVDE en territorio nacional. A ella responden también otros requisitos a cumplir por quien desee ejercer como conductor. Además de ser titular del pertinente permiso de conducción, éste debe acreditar la superación de un curso de formación y haber sido autorizado para ejercer como conductor de TVDE por el IMT, I.P. La voluntad de equiparar la calidad del servicio prestado al dispensado por los profesionales del taxi se colige de que afecta a quien ya fuer titular del certificado de conductor de taxi (art. 10º.7). Su idoneidad exigirá asimismo que no hubiera sido condenado previamente por delitos que atenten contra la vida, la integridad física, la libertad personal, o sexual, o de otros que entrañen un riesgo en la conducción (art. 11.º).

Esta preocupación también se deduce de la especial atención que deparara los pasajeros con movilidad reducida (art. 6.º), derivada del principio de no discriminación que debe presidir la prestación de este servicio (art. 7.º), por lo demás, de raigambre constitucional (art. 26.º

¹ La solicitud, tramitada por vía electrónica, contendrá los datos identificativos de la empresa, y su concesión dependerá esencialmente de la probidad de quienes integren los órganos de administración, dirección o gerencia, cuya constatación se hace depender de la ausencia de antecedentes tales como el estar incurso en una prohibición para desarrollar actividades comerciales (art.3.º).

Constituição da República Portuguesa). Se desprende también de las exigencias a cumplir por los vehículos empleados en dicha actividad (art. 12º) —que no pueden ser proporcionados ni financiados por la empresa titular de la plataforma electrónica (art. 12.º.2)— y de la obligatoriedad de suscribir un seguro de responsabilidad civil y accidentes personales que proteja a los pasajeros (art. 12º). La protección del consumidor y, en buena medida, la libre competencia requiere también una mención a la fijación de precios por el servicio, que podrán ser fijados por las partes, siempre y cuando, entre otros requisitos, el operador de la plataforma no cobre una tasa de intermediación superior al 25% del valor del viaje y se facilite al usuario información clara sobre la fórmula del cálculo del precio (art. 15.º).

El deber de proporcionar al usuario una información clara, suficiente y transparente comprende también otros términos y condiciones de acceso al servicio, y se refuerza por la exigencia de articular mecanismos “transparentes, creíbles y fiables de evaluación de la calidad del servicio por el usuario”, y de identificar al conductor y al vehículo (art. 19.º). Nótese que dicha obligación se le impone al operador de la plataforma², no al de TVDE, así como otras que servirán para poner en duda la procedencia de adoptar esta solución jurídica en otros ordenamientos jurídicos.

Puesto que al operador de la plataforma se le exige, en aras de incrementar la calidad del servicio y de salvaguardar la seguridad de los pasajeros, disponer de sistemas de evaluación del servicio prestado, registrar los tiempos de trabajo del conductor o el cumplimiento de los períodos de descanso preceptuados (art. 20.º.3), es dable advertir indicios que en Derecho español denotarían la existencia de una cesión ilegal de trabajadores. El art. 43 del Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores considera que concurre cuando “el objeto de los contratos de servicios entre las empresas se limite a una mera puesta a disposición de los trabajadores de la empresa cedente a la empresa cesionaria” o cuando aquélla “no ejerza las funciones inherentes a su condición de empresario”. Además de ser el encargado de definir los términos y condiciones de uso, el operador de la plataforma ejerce funciones de control de una actividad que, en decir de la norma, da comienzo con la aceptación por parte del conductor de un servicio solicitado por el usuario a través de una plataforma electrónica y finaliza con su ejecución mediante la realización del trayecto seleccionado e indicado a través de aquélla (art.2.º.3). Del ejercicio de este poder de control deriva la obligación de “bloquear” a los operadores de TVDE, conductores o vehículos que incumplan los preceptos de esta norma. La atribución al operador de la plataforma electrónica de estas obligaciones, unida a la responsabilidad solidaria ante los usuarios por las obligaciones resultantes del contrato (art. 20º) que se le impone, da fe de un poder de organización sobre la prestación de servicios de los conductores.

Por consiguiente, el vínculo de subordinación apreciable entre el prestador de servicios y el operador de la plataforma sugiere considerar al operador de TVDE como un ente interpuesto entre los conductores y el sujeto que ejerce las funciones propias de un empleador, como reconoce la propia norma cuando alude a las plataformas para las cuales el conductor “preste servicios” (art. 13.º.1).

Alicia Villalba Sánchez
Profª Ayudante Doctora de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social
Universidad de Santiago de Compostela

² Estando su actividad sometida a autorización del IMT, O.P. (véanse art. 17.º y 18.º, sobre idoneidad de los titulares de sus órganos de administración, dirección y gestión).