

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 122/XVI/1.^a

DIREITOS PARA OS ESTAFETAS DAS PLATAFORMAS DIGITAIS E PARA OS MOTORISTAS DE TVDE, REVISÃO DA LEI N.º 45/2018 E REGULAÇÃO DA ATIVIDADE, COM MAIOR JUSTIÇA E TRANSPARÊNCIA PARA QUEM TRABALHA NESTES SETORES

Nas últimas semanas, estafetas das plataformas digitais e motoristas de TVDE têm feito importantes ações de luta, chamando a atenção para a desregulação em ambos os setores e para a exploração de que são vítimas por parte das multinacionais que detêm as aplicações através das quais se organiza a sua atividade.

No dia 22 de março, os estafetas da UberEats e da Glovo pararam, tendo conseguido entupir as aplicações em alguns locais. De entre as suas reivindicações principais encontrava-se o pagamento base de 3 euros por viagem mais o pagamento ao quilómetro, a existência de sedes físicas das empresas para que os trabalhadores possam dialogar com alguém que não um bot, além de pagamento melhor pelo serviço e de mais direitos laborais.

A 5 de abril, motoristas de TVDE fizeram também uma paralisação com forte adesão em vários pontos do país, juntando muitas centenas de trabalhadores em concentração. Os motoristas apresentaram como principais reivindicações a redução das comissões retidas pelas plataformas (defendo que estas baixem de 25% para 15% do valor da viagem), o estabelecimento de uma tarifa mínima por viagem de 4,25 euros ou de 5 euros, o aumento do valor mínimo por quilómetro (para 80 cêntimos) e o pagamento de 50% dos quilómetros da viagem até à recolha do cliente. Pretendem ainda que seja assegurada maior fiscalização por parte do Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT). A 9 de maio, o protesto repetiu-se, insistindo nas reivindicações.

Em ambos os casos, e apesar de existirem diferenças entre os dois setores de atividade, os trabalhadores das plataformas digitais têm de estar conectados às plataformas longas horas (com tempo de disponibilidade para trabalhar que chegam às 12 ou 14 horas por dia), não têm fins de semana, nem férias pagas, não têm direito a proteção no desemprego, nem a uma proteção robusta na parentalidade. Tudo para pouco dinheiro ao final do mês, se tidas em conta as horas de trabalho. No caso dos estafetas estão, além do mais, particularmente expostos a acidentes de trabalho e a todo o tipo de violências e de arbitrariedades da gestão algorítmica, com bloqueios injustificados por parte das plataformas, sem verdadeiro direito de defesa.

A discussão sobre os direitos dos trabalhadores das plataformas e sobre a regulação desta atividade tem vindo a ser feita ao longo dos últimos anos, um pouco por todo o mundo. A nível europeu foi recentemente aprovada, no início de março, a proposta de Diretiva sobre a melhoria das condições de trabalho em plataformas. Esta proposta de Diretiva europeia tem como propósitos: i) introduzir medidas que permitem reconhecer o estatuto de emprego (trabalhador subordinado) a pessoas que desenvolvem trabalho através de plataformas digitais; ii) promover a transparência, justiça, supervisão humana, segurança e responsabilidade na gestão algorítmica do trabalho em plataforma; e iii) melhorar a transparência do trabalho em plataformas.

Concretamente, está previsto que os estados-membros estabeleçam uma presunção de laboralidade para o trabalho em plataformas digitais e um conjunto de medidas de apoio que garantam a implementação dessa presunção, nomeadamente através das autoridades nacionais e inspeções específicas junto das plataformas digitais. A proposta prevê ainda um conjunto de limitações no processamento de dados pessoais por sistemas automatizados de monitorização e de tomada de decisão e de garantias de transparência nesses processos. Além disso, constam da proposta obrigações de informação e supervisão humana dos sistemas automatizados, direito de explicação e de defesa sobre as decisões das plataformas, avaliação de riscos e impactos na saúde, bem como medidas preventivas nestas áreas. Integra ainda a proposta de Diretiva recentemente aprovada o dever dos estados-membro promoverem a contratação coletiva no setor do trabalho em plataformas, designadamente para garantir a correta qualificação contratual do trabalho realizado e para facilitar o exercício de direitos laborais no âmbito da gestão algorítmica.

Estima-se que na União Europeia haja cerca de 28 milhões de trabalhadores de plataformas digitais. Em Portugal, serão mais de 100 mil. Só no setor do transporte de passageiros através de plataforma digital e em veículos descaracterizados, de acordo com os últimos dados do Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT), do final de 2023, o número de certificados de motoristas TVDE era de 66.325, sendo que no primeiro ano em que a lei esteve em vigor (2018) havia 18.265. A estes mais de 66 mil motoristas somam-se algumas dezenas de milhares de estafetas.

Portugal foi pioneiro na aprovação de uma lei feita à medida dos interesses da multinacionais. A chamada “Lei Uber” portuguesa, que regula especificamente este setor de transporte de passageiros, estabeleceu que, para ser parceiro e ter automóveis ao serviço das plataformas é obrigatório constituir uma empresa, pois a lei só permite a atividade a pessoas coletivas, estando estas sujeitas a uma licença do IMT (válida por 10 anos) para operar. Assim, com a obrigação de um intermediário, a lei portuguesa desobriga as plataformas de qualquer responsabilidade laboral, criando a figura do “operador de TVDE”. A lei definiu também regras para os motoristas a título individual, obrigados por lei a ter a atividade certificada pelo IMT, depois de uma formação de no mínimo 50 horas, com componente prática e teórica. Estabeleceu também um máximo de 10 horas por dia ao volante, independentemente da aplicação para a qual trabalhem, embora esta regra seja de verificação difícil e praticamente inexistente e de, face ao escasso rendimento, os motoristas se verem obrigados a estar conectados às plataformas longuíssimas horas, muitas vezes mais do que 10h por dia.

A revisão da lei Uber estava prevista para 2022, três anos após a entrada em vigor. Mas até hoje não foi feita, tendo os governos do Partido Socialista adiado sucessivamente a correção das suas evidentes lacunas e problemas. O Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) apresentou um relatório final de avaliação, com propostas de ajustamento das regras em vigor, que só foi tornado público no final de 2022. Vários movimentos e associações de motoristas também já apresentaram as suas propostas. A revisão da lei é, pois, urgente.

Por outro lado, a legislação a que foi dado o nome de “Agenda do Trabalho Digno”, que entrou em vigor no início do mês de maio de 2023, previu também várias medidas para o setor das plataformas digitais, inclusivamente adiantando-se à proposta de Diretiva europeia. Com efeito, foi consagrada a responsabilidade solidária entre plataformas e

intermediários e foi incluída na lei uma nova presunção de laboralidade adaptada ao trabalho em plataformas, que também se aplica ao regime dos TVDE. Foi clarificado na lei, pro proposta do Bloco, a que direitos, entre outros, corresponde o reconhecimento do contrato de trabalho: acidentes de trabalho, cessação do contrato, proibição do despedimento sem justa causa, remuneração mínima, férias, limites do período normal de trabalho e igualdade e não discriminação. Foi aprovada ainda, também por iniciativa do Bloco, uma campanha extraordinária da Autoridade para as Condições de Trabalho (que tem o poder de acionar o reconhecimento do contrato de trabalho) no setor das plataformas digitais no primeiro ano de vigência da nova lei. Ao fim de um ano, a ACT terá de apresentar um relatório, que será discutido publicamente, sobre os resultados da sua intervenção. Desta campanha já resultaram mais de 860 participações por parte da ACT ao Ministério Público, para o reconhecimento nos tribunais de vínculos com estafetas. A nova lei consagrou ainda um novo dever patronal de transparência sobre os critérios utilizados pelos algoritmos, que é importante para inúmeros setores e tem sido uma das principais reivindicações de motoristas e estafetas, que têm denunciado o quanto os algoritmos são hoje verdadeiras “caixas negras” que ninguém conhece como funcionam verdadeiramente e que não dão verdadeiro direito de defesa sobre as suas decisões.

As plataformas digitais têm forjado uma narrativa e um arranjo institucional baseados na ideia de que não são empresas que prestam serviços (de transporte de passageiros, de entrega de comidas, ou outra), mas meras aplicações que, através de um algoritmo, fazem a mediação entre consumidores e “prestadores de serviços” e que, portanto, não têm quaisquer responsabilidades perante os trabalhadores. Por outro lado, têm negado estabelecer verdadeiros processos negociais com as associações e coletivos representativos dos motoristas TVDE e dos estafetas, que querem melhores rendimentos e regras mais justas.

No mês de abril, foi conhecida a Operação Express Delivery, que investiga várias empresas relacionadas com a prestação de serviços, através de uma plataforma digital de entrega de refeições ao domicílio, e respetivos gabinetes de contabilidade. A Autoridade Tributária, a Segurança Social e o Ministério Público realizaram buscas nas instalações da Uber e em outros 64 locais. De entre os objetos da investigação está a evasão fiscal de mais de 28 milhões de euros que deviam ter sido pagos em sede de IVA e não foram pagos pelas empresas intermediárias/ parceiras de frota e o não pagamento à Segurança Social de

valores devidos pelas quotizações dos trabalhadores, no montante global que se suspeita ser de, pelo menos, 7,5 milhões de euros de fraude à segurança social.

Assim, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda propõe que a Assembleia da República recomende ao Governo que:

1. Proceda à revisão da Lei n.º 45/2018, tendo em conta as reivindicações dos trabalhadores e das suas associações;
2. Realize reuniões com as associações e coletivos representativos dos estafetas e dos motoristas de TVDE;
3. Promova, designadamente através da Direção-Geral do Emprego e das Relações de Trabalho, reuniões entre as plataformas de transporte (Bolt e Uber) e os representantes dos motoristas e as plataformas de entregas (UberEats, BoltFood e Glovo) e os representantes dos estafetas;
4. Fixe valores absolutos para as tarifas base: mínimo de 3 euros a que se soma o valor por quilómetro por cada serviço de entrega e mínimo de 4,25 euros por cada serviço de transporte de passageiro.
5. Estabeleça como taxa de intermediação máxima 15% do valor da viagem;
6. Estabeleça a obrigatoriedade e fiscalize o pagamento, por parte das plataformas, de um valor pelo percurso percorrido até ao cliente no caso do transporte de passageiros;
7. Suspenda temporariamente a atribuição de licenças, até à revisão da lei 45/2018.
8. Promova uma sessão pública de apresentação e de debate do relatório da Autoridade para as Condições de Trabalho relativamente à campanha especial de fiscalização das relações de trabalho com as plataformas digitais, determinada pela Lei n.º 13/2023, que está a ter lugar até ao mês de maio de 2024.
9. Exija a todas as plataformas a operar em Portugal a existência de um estabelecimento físico para atendimento, nomeadamente aos trabalhadores, em cada capital de distrito onde seja desenvolvida a sua atividade;

10. Promova, designadamente em parceria com os estabelecimentos de ensino secundário e superior, o acesso gratuito a cursos de língua portuguesa para todos os trabalhadores das plataformas digitais, em todos os distritos em que aquelas operem.

11. Garanta o respeito pelos direitos laborais a todos os trabalhadores das plataformas;

12. Promova o reforço da fiscalização no setor e uma campanha de combate à fraude e evasão fiscal e contributiva por parte das plataformas e dos parceiros de frota, bem como mecanismos que assegurem o pleno cumprimento de todos os deveres fiscais e contributivos por parte das plataformas e de todos os intermediários;

13. Apoie, designadamente através do Instituto de Emprego e Formação Profissional (IEFP), os trabalhadores que queiram constituir cooperativas.

Assembleia da República, 24 de maio de 2024.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,

José Soeiro; Joana Mortágua;

Fabian Figueiredo; Mariana Mortágua; Marisa Matias