

Audição Parlamentar

Dia 11/05/2021

Videoconferência

6.ª Comissão Parlamentar - Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação – CEIOPH

Assunto: Audição suscitada pelo BE datada de 12/04/2021 com o n.º 189, sobre a implementação da chamada “tarifa dinâmica” entre as operadoras de TVDE e a competição pelo preço mais baixo praticado pelos motoristas e a falta de fiscalização da Lei n.º 45/2018 (TVDE)

Tempos de audição:

- *10 min entidade – intervenção inicial*
- *5 min cada GP + 5 min para resposta individual da entidade*

Cumprimentos e Agradecimentos

À 6.ª Comissão Parlamentar - Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação – CEIOPH para a audição conjunta sobre a competição pelo preço mais baixo praticado pelos motoristas TVDE e a implementação da chamada “tarifa dinâmica”.

Enquadramento

A ACT tem por missão a prossecução do trabalho digno concretizado através das suas competências de informação e conselho e ainda de controlo das normas laborais no âmbito das relações laborais privadas e das normas de segurança e saúde quer nas relações privadas quer nas relações em funções públicas.

Sendo uma das 8 entidades (art.º 24.º da Lei n.º 45/2018) envolvidas na fiscalização do cumprimento das disposições da Lei n.º 45/2018 relativa ao regime jurídico do transporte em veículo descaracterizado a partir de

plataforma eletrónica (TVDE), a ACT tem a sua competência delimitada pelo escopo do próprio diploma que regulamenta a atividade/profissão.

A referida Lei tem por finalidade regular o exercício da atividade económica dos respetivos operadores pelo que não afeta a legislação aplicável às relações contratuais de índole laboral ou equiparada e não tem a virtualidade de regular matéria laboral para a qual vigoram o Código do Trabalho e os respetivos diplomas de execução.

Entende a ACT que muito dificilmente a atividade de trabalho de um motorista TVDE pode ser titulada por um contrato de prestação de serviços dada a sua integração numa organização determinada por outrem à qual, clarifica-se, são aplicáveis as regras de presunção de laboralidade previstas no Código do Trabalho (artigo 10.º/10 e 11 da Lei n.º 45/2018).

É deixado ao critério das partes a opção do enquadramento jurídico para a sua prestação (art.º 10.º).

Tem surgido a tendência, para considerar os trabalhadores TVDE como trabalhadores por conta de outrem, veja-se o caso recente da decisão do Supremo Tribunal do Reino Unido que, precisamente, considerou estes trabalhadores, como trabalhadores com contrato de trabalho subordinado, dependentes da plataforma para a qual operaram.

A Lei n.º 45/2018, no seu art.º 10.º com a epígrafe "**Atividade de motorista de transporte em veículo descaracterizado a partir de plataforma eletrónica**" diz que *"Ao vínculo jurídico estabelecido entre o operador de TVDE e o motorista afeto à atividade, titulado por contrato escrito assinado pelas partes, e independentemente da denominação que as partes tenham adotado no contrato, é aplicável o disposto no artigo 12.º do Código do Trabalho.*

11- Para os efeitos do disposto no número anterior, aplicando-se o artigo 12.º do Código do Trabalho, considera-se que os equipamentos e instrumentos de trabalho são todos os que sejam pertencentes ao beneficiário ou por ele explorados por aluguer ou qualquer outra modalidade de locação."

Procedimentos inspetivos

Assim e na situação de falso trabalho independente, os trabalhadores/motoristas TVDE dispõem dos seguintes expedientes:

- a presunção da existência de contrato de trabalho quando, na relação entre a pessoa que presta uma atividade e outra ou outras que dela beneficiam, se verificarem algumas das características identificadas no art.º 12.º do Código do Trabalho, na sua redação atual; e
- o procedimento a adotar em caso de inadequação do vínculo que titula a prestação de uma atividade em condições correspondentes às do contrato de trabalho definido no regime processual aplicável às contraordenações laborais e de segurança social (art.º 15-A da Lei n.º 107/2009, de 14/09 Regime Processual aplicável às Contraordenações Laborais e de Segurança Social).

Ou seja, a estes trabalhadores aplicam-se as mesmas regras de recurso a entidades administrativas e judiciais para o reconhecimento formal do seu contrato de trabalho que em todos os demais casos/atividades em que o empregador é mais facilmente contactável e *responsabilizável*.

Sem dúvida, para estes trabalhadores e para as autoridades administrativa, há um acréscimo logo inicial de dificuldade, própria da “desmaterialização” da entidade empregadora.

Estes trabalhadores/motoristas terão maior exposição e vulnerabilidade a situações de exploração, precariedade e às condições impostas pelas plataformas digitais de aquisição de bens ou serviços, condições essas que se agravam também por força da denominada “tarifa dinâmica”.

A prática desta tarifa poderá por em causa o mínimo de existência para os dadores de trabalho (motoristas).

Fenómenos como a dissimulação do contrato de trabalho, através de figuras como a falsa prestação de serviços, o trabalho total ou parcialmente não declarado, por empresas da economia informal ou da economia estruturada, e, os falsos estágios remunerados ou falsas situações de voluntariado constituem fenómenos que contribuem para a segmentação social, com a constituição de grupos de trabalhadores afastados da proteção social, e para a insuficiência financeira das receitas públicas, sendo ainda um grave fator de concorrência desleal para as empresas que cumprem as suas obrigações.

O trabalho não declarado/ dissimulado tem também efeitos negativos nas condições de trabalho dos trabalhadores e dos seus direitos, seja pela insegurança do enquadramento (potenciadora de riscos físicos e psicossociais), falta de protecção social em caso de doença ou acidente de trabalho, falta de vigilância da saúde, ausência de sistema reparador e de reintegração em caso de acidente de trabalho ou doença profissional, colocando os trabalhadores em situações de risco, sendo, em muitos casos, fator de discriminação e exclusão social.

Face a esta realidade, a ACT tem procurado dar especial enfoque a estes fenómenos com intuito de promover o reforço da efetividade do direito neste âmbito.

Na sua intervenção inspetiva, quer esta seja desenvolvida por iniciativa ou por impulso reativo, o trabalho não declarado e o trabalho dissimulado são sempre considerados para intervenção prioritária.

Em sede de dissimulação de contrato de trabalho, através da figura da falsa prestação de serviços, a ACT detetou, em 2020, 275 trabalhadores em situação irregular e, em 2021, 37 trabalhadores.

Na sequência da intervenção da ACT foram regularizados 117 trabalhadores, em 2020, e 20 trabalhadores em 2021, convertendo o contrato de prestação de serviços em contrato de trabalho e a respetiva modificação da relação contributiva para com a segurança social. Nestes dois anos, foram já realizadas 95 participações ao Ministério Público e levantados 99 autos de contraordenação.

➤ **Registo dos tempos de trabalho**

O instrumento de registo da duração de trabalho para trabalhadores por conta de outrem é, conforme o caso, o livrete individual de controlo (LIC), o mapa de horário de trabalho ou o acordo de isenção de horário de trabalho (artigo 216.º/4 do Código do Trabalho, artigo 4.º/2 do Decreto-Lei n.º 237/2007, de 19-6 Portaria n.º 983/2007 e Portaria n.º 983/2007, de 27-8).

A Lei n.º 45/2018, refere expressamente (artigo 10.º/12) que “ao motorista vinculado por contrato de trabalho é aplicável o regime de organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário previsto no Decreto-Lei n.º 237/2007, de 19 de junho,

e ao motorista independente, o regime de organização do tempo de trabalho previsto no Decreto-Lei n.º 117/2012, de 5 de junho”, das quais é parte integrante a publicitação e registo dos tempos de trabalho, de condução e de repouso.

Os tempos em que está “on-line” a aguardar serviço é considerado tempo em disponibilidade ou de outros trabalhos consoante o caso, e não como tempo de condução.

Apenas deve ser registada a condução automóvel profissional e os respetivos tipos *de tempos* elencados no LIC.

➤ **Segurança e saúde no Trabalho**

No contexto da pandemia pelo Covid-19, e no âmbito da prevenção e combate dos riscos biológicos presentes em contexto laboral ([Decreto-Lei n.º 84/97, de 16/04 republicado pelo Decreto-Lei n.º 102-A/2020](#)), a ACT emitiu 19 ORIENTAÇÕES – COVID com o objetivo de informar e sensibilizar as empresas e os trabalhadores para a adoção de especiais comportamentos que minimizem a propagação e contágio pela doença Covid-19. Foi especialmente contemplada uma recomendação para táxis ou transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica (TVDE), uma vez que estes devem igualmente ser observadas medidas adicionais de higiene e saúde que estejam definidas.

Por seu turno, a DGS emitiu a [Orientação n.º 027/2020, de 20/05/2020](#), com procedimentos específicos para os transportes públicos, com vista a prevenir a transmissão do vírus SARS-CoV-2. As empresas e os trabalhadores TVDE foram expressamente abrangidos por esta orientação que identificou medidas específicas para transportes individuais.

A empresa deve seguir as medidas gerais para transportes públicos coletivos e individuais indicadas acima, das quais se salientam: fornecer aos trabalhadores, incluindo aqueles que lhes prestem serviços, materiais de limpeza de uso único para limpeza das superfícies internas do veículo com as quais o utilizador esteve em contacto, nomeadamente panos de limpeza, toalhetes de limpeza de uso único (humedecidos com desinfetante, lixívia ou álcool a 70%).

Os trabalhadores de veículos de transporte individual de passageiros devem cumprir todas as medidas de prevenção da doença recomendadas nesta Orientação, durante e após o transporte. Estes trabalhadores apresentam risco de infeção já que transportam passageiros num espaço confinado.

Por último refere-se que o operador de TVDE está obrigado a observar todas as vinculações legais e regulamentares relevantes para o exercício da sua atividade, incluindo as decorrentes da legislação laboral, de segurança e saúde no trabalho e de segurança social, como decorre do artigo 9.º/2 da lei n.º 45/2018.

Plataformas Digitais – Controlo e Fiscalização

Como metodologia de intervenção inspetiva foi privilegiada a troca de informação/ articulação com as principais entidades que articulam com a ACT neste domínio:

- Institucionais:

Instituto da Mobilidade e dos Transportes: entidade reguladora da atividade de transporte rodoviário de passageiros) – Inspeção (a suspensão dos operadores, limitação ou cessação da atividade em caso de incumprimento) e Instrução das contraordenações.

Polícias: Polícia de Segurança Pública – PSP e Guarda Nacional Republicana GNR (autos de notícia levantados e participações).

- Parceiros Sociais

- Em 2016 a ACT efetuou uma intervenção Inspetiva na Sede da Uber Portugal/local de trabalho em junho de 2016 (escritório de advogados em Lisboa) - 8 trabalhadores (autos de notícia de tempos de trabalho + registo + falta de organização dos Serviços de SST + trabalho temporário)

Foram apurados os seguintes factos:

A UBER Portugal, presente em oito cidades, liga os operadores de mobilidade à plataforma eletrónica UBER BV, com sede na Holanda. A UBER Portugal apoia a UBER BV na apreciação formal da documentação dos operadores.

Os 8 trabalhadores, TCO da Uber em Lisboa, estão integrados no departamento de marketing (presença em eventos, procura de utilizadores, etc.) e departamento de operações (responsável pela escolha de operadores).

O Operador de mobilidade (pode ser uma Empresa, ENI ou TI) celebra um acordo com a UBER BV, para poder utilizar a plataforma eletrónica UBER.

Para tal efetua uma inscrição na página da UBER e deve estar licenciado com a licença de Operador de mobilidade em Portugal. Deve igualmente apresentar um seguro de responsabilidade civil e outro de acidentes de trabalho.

A UBER Portugal afirmou desconhecer o vínculo entre as operadoras e os motoristas e é responsável pela avaliação do serviço prestado (cliente avalia motorista). Em caso negativo, a UBER BV determina a exclusão do motorista.

O Operador não tem exclusividade com a UBER BV. O Software de faturação é fornecido pela UBER, mas é o Operador que procede à emissão da fatura-recibo com o logotipo da Uber e com o contribuinte do Operador.

A Assistência aos utilizadores da plataforma UBER era feito por trabalhadores temporários que têm por função resolver problemas e fornecer soluções que garantam a satisfação dos clientes.

- A UBER está presente em Portugal desde 2013/2014 e a sua CAE é 82990 "Outras atividades de serviços de apoio prestados às empresas, n.e.".

Legislação:

[Lei n.º 45/2018, de 10/08](#) - Regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica

[Código do Trabalho](#): art.º 12.º Presunção de laboralidade

[Lei n.º 107/2009, de 14/09](#) - Procedimento a adotar em caso de inadequação do vínculo que titula a prestação de uma atividade em condições correspondentes às do contrato de trabalho – art.º 15.º-A.

[Lei n.º 3/2011, de 15/02](#) - Proíbe qualquer discriminação no acesso e no exercício do trabalho independente e transpõe a Directiva n.º [2000/43/CE](#), do Conselho, de 29 de Junho, a Directiva n.º [2000/78/CE](#), do Conselho, de 27 de Novembro, e a Directiva n.º [2006/54/CE](#), do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Julho

[Decreto-Lei n.º 237/2007, de 19/06](#) - Transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2002/15/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Março, relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário.

[Decreto-Lei n.º 117/2012, de 05/06](#) - Regula a organização do tempo de trabalho de condutores independentes em atividades de transporte rodoviário, transpondo a Directiva n.º 2002/15/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2002, relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário.

A Directiva n.º 2002/15/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2002, visa aumentar a proteção da segurança e saúde das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário, assim como a segurança rodoviária, e melhorar as condições de concorrência, estabelecendo um conjunto de regras relativas à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transportes rodoviários, regulando determinados aspetos da duração e organização do tempo de trabalho rodoviário efetuadas em território nacional e abrangidas pelo Regulamento (CEE) n.º 3820/85, do Conselho, de 20 de dezembro de 1985, ou pelo Acordo Europeu Relativo ao Trabalho das Tripulações dos Veículos que Efetuam Transportes Internacionais Rodoviários (AETR), aprovado para ratificação pelo Decreto n.º 324/73, de 30 de junho.

Dados da ACT - Transportes

Dados desde 01/11/2018 até 29/4/2021, extraídos a 30/4/2021

Deve ser tido em conta o seguinte:

Sujeito a licenciamento (IMT) prévio:

- A atividade de Operador de Plataforma de TVDE só pode ser exercida por empresas que devem assumir no objeto social a CAE 52213;

- O Operador de TVDE só pode ser exercida por empresas que devem incluir no objeto social a CAE 49320, ou 49392 atividade de transporte de passageiros –

Estas CAE são partilhadas por outras atividades, nomeadamente de TAXI.

Procedimentos Inspetivos	2018	2019	2020	2021	Total Geral
49320 – Transporte ocasional de passageiros em veículos ligeiros	2	39	70	21	132
49392 -Outros transportes terrestres de passageiros diversos, n. e	9	24	31	11	75
52213 – Outras atividades auxiliares dos transportes terrestres	4	24	47	14	89
Total Geral	15	87	148	46	296

Entidades	2018	2019	2020	2021	Total Geral
49320 – Transporte ocasional de passageiros em veículos ligeiros	2	34	63	20	119
49392 -Outros transportes terrestres de passageiros diversos, n. e	9	21	20	11	61
52213 – Outras atividades auxiliares dos transportes terrestres	4	20	27	11	62
Total Geral	15	75	110	42	242

Visitas	2018	2019	2020	2021	Total Geral
49320 – Transporte ocasional de passageiros em veículos ligeiros	3	47	44	13	107
49392 -Outros transportes terrestres de passageiros diversos, n. e	11	30	20	7	68
52213 – Outras atividades auxiliares dos transportes terrestres	4	24	44	7	79
Total Geral	18	101	108	27	254

Trabalhadores	2018	2019	2020	2021	Total Geral
49320 – Transporte ocasional de passageiros em veículos ligeiros	2	93	200	21	316
49392 -Outros transportes terrestres de passageiros diversos, n. e	10	236	404	56	706
52213 – Outras atividades auxiliares dos transportes terrestres	4	124	1066	277	1471
Total Geral	16	453	1670	354	2493

Atividade	Procedimento Inspetivo	2018	2019	2020	2021	Total Geral
Transporte ocasional de passageiros em veículos ligeiros	Advertências	-	1	8	1	10
	Autos de Notícia	1	13	19	2	35
	Notificações para Tomada Medidas	-	21	66	14	101
	Total	1	35	93	17	146
Outros transportes terrestres de passageiros diversos, n. e	Advertências	4	3	-	1	8
	Autos de Notícia	3	7	7	-	17
	Notificação Tomada Medidas	14	27	29	16	86
	Participações	-	-	4	-	4
	Participações Crime	1	-	-	-	1
	Total	22	37	40	17	116
Outras atividades auxiliares dos transportes terrestres	Advertências	-	6	7	-	13
	Autos de Notícia	2	12	5	1	20
	Notificações para Tomada Medidas	10	19	85	11	125
	Total	12	37	97	12	158

(os dados de 2019, 2020 e 2021 são dados provisórios)

Controlo das condições de condução e repouso em transportes rodoviários

O exercício da atividade de controlo das condições de condução e repouso em transportes rodoviários e restantes setores como utilização de transportes pesados de passageiros ou mercadorias incide essencialmente em matérias de duração dos períodos de condução e repouso na condução de veículos pesados, registo dos tempos de condução e repouso em suporte documental adequado, conservação dos registos nas empresas, informação e formação prestadas aos trabalhadores, transferência da responsabilidade civil por acidentes de trabalho e vigilância da saúde.

No caso de motoristas TVDE a principal questão prende-se com a qualificação do vínculo laboral que o liga ao operador de TVDE.