

# **O caso da economia colaborativa dos transportes**

<https://doi.org/10.21814/uminho.ed.100.10>

**Duarte Abrunhosa e Sousa\***

---

\* Advogado. Investigador do CIJE – Faculdade de Direito da Universidade do Porto. Docente universitário convidado. Membro do Comité Executivo da Rede *CIELO Laboral*. Vice-presidente e associado fundador da AJJ – Associação de Jovens Juslaboralistas. Membro do *Committee of Experts* do *Center for Comparative Labour Law and Social Security Law* (COMPASS) da Universidade de Lodz. Associado da APODIT.



**Resumo:** Tal como na maior parte dos países ocidentais, as plataformas de transporte individual iniciaram a sua atividade em Portugal com vista a ocupar uma posição estratégica e assumir-se como um produto diferenciador do tradicional serviço de táxi. Este facto deu origem ao debate sobre a falta de regulamentação e uma alegada natureza de concorrência desleal face aos taxistas.

Se, numa primeira fase, não existia qualquer regulamentação específica para o sector, com a publicação da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, foi criado o regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica. Todavia, este regime jurídico repercutiu-se numa verdadeira alteração do modelo de negócio de empresas como a UBER. A ideia do acesso a uma plataforma para obter remuneração extra por parte de um motorista no seu próprio veículo automóvel é completamente afastada. Isto porque não só tal acesso depende de inscrição no âmbito de uma pessoa coletiva, mas também pelo facto de o legislador estabelecer que, havendo um contrato de trabalho, os instrumentos de trabalho devem ser da titularidade do operador através de propriedade, aluguer ou qualquer tipo de locação.

**Palavras-chave:** Economia colaborativa – direito do trabalho – plataformas digitais – transportes.

**Sumário:** 1. Enquadramento geral das plataformas de transportes em Portugal. 2. A Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto (LPPT) – considerações gerais. 3. Conclusões. Referências.

**Abstract:** As many other western countries, individual transport platforms started their business in Portugal to gain a strategic position and a differentiation element from the traditional taxi services. This reality triggered the debate about the lack of regulation and its alleged antitrust nature against taxi drivers.

If, at first, there was not any specific regulation for this sector, with the publication of Law 45/2018, of 10<sup>th</sup> August 2018, the legal framework for electronic transport platforms was created. However, this legal framework changed the business models of companies like UBER. The possibility of

accessing a platform to gain extra remuneration by an individual driver in his own vehicle was removed. This access depends not only on the registration through a legal person, but also on the fact the national legislator determined that, in case of employment contract, working tools should be owned by the operator.

**Keywords:** Collaborative economy – labour law – digital platforms – transportation.

**Summary:** **1.** General framework for transport platforms in Portugal. **2.** Law no. 45/2018, of 10<sup>th</sup> August 2018 (LPPT) – general considerations. **3.** Conclusions. References.

## 1. Enquadramento geral das plataformas de transportes em Portugal

Tal como na maior parte dos países ocidentais, as plataformas de transporte individual iniciaram a sua atividade em Portugal com vista a ocupar uma posição estratégica e assumir-se com grandes *players* do mercado. Assim, empresas como a UBER e a Cabify começaram a sua atividade no país em julho de 2014<sup>1</sup> e maio de 2016, respetivamente<sup>2</sup>, aumentando de forma sistemática a sua quota de mercado<sup>3</sup>. Na verdade, estas plataformas assumiram-se rapidamente como um produto diferenciador do tradicional serviço de táxi, uma vez que basta recorrer a um *smartphone* para solicitar o transporte do ponto A para o ponto B. Para além disso, o facto de não haver transações em dinheiro para proceder ao pagamento do transporte reforça ainda mais o carácter prático destas plataformas.

Assim, seis anos depois do início da atividade da primeira plataforma, é possível afirmar que existe alguma normalização na sua utilização por parte dos consumidores em Portugal, apesar das saídas de algumas empresas de referência, como a Cabify. Para além disso, se, numa primeira fase, não existia qualquer regulamentação específica para o sector, no dia 10/08/2018, foi publicada a Lei n.º 45/2018, com vista a criar o *regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descharacterizados a partir de plataforma eletrónica*. Este diploma entrou em vigor no dia 01/11/2018.

O grande debate que tem sido estimulado na sociedade portuguesa quanto à introdução no mercado destas plataformas tem como principal enfoque a falta de regulamentação e uma alegada natureza de concorrência desleal face aos taxistas. Até à presente data, nunca foi levantada qualquer questão laboral que tenha tido eco na opinião pública. Apesar de se desconhecer a natureza das ações interpostas em primeira instância em Portugal e, por via disso, não podermos afirmar com certeza que, de facto, inexistem, a ausência de visibilidade das mesmas acaba por ser um indício forte disso mesmo.

1 Cfr. <https://uberportugal.pt/portugal/uber-perguntas-frequentes/> (com último acesso a 29/01/2019).

2 Sobre o processo de integração das plataformas de transportes em Portugal, cfr. <https://www.dn.pt/lusa/interior/uber-cabify-taxify-e-chaffeur-privé-quatro-plataformas-a-operar-em-portugal-9867057.html> (com último acesso a 29/01/2019). Atuam igualmente no mercado português a *taxify* e a *chaffeur privé*.

3 De acordo com a informação divulgada, a UBER, por exemplo, passou de 1000 motoristas em 2016 para 2500 em 2018 (cfr. <https://www.forbespt.com/a-grande-mudanca-2/?geo=pt>).

## 2. A Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto (LPPT) – considerações gerais

Conforme acima referido, o legislador português procurou regular a atividade das plataformas de transportes através da criação de um regime legal próprio. Este marco regulatório não foi, contudo, o resultado de um processo simples e consensual.

Na realidade, a primeira versão do diploma aprovado pela Assembleia da República foi vetada pelo Presidente da República, que sugeriu alterações que (i) visassem a modernização normativa do sector de táxi e (ii) promovessem um maior equilíbrio na regulação das plataformas<sup>4</sup>. Esta tomada de decisão esteve sempre envolvida num contexto de forte contestação por parte dos taxistas. Assim, foi o diploma devolvido para a Assembleia da República, que acabou por produzir as alterações solicitadas com a consequente promulgação do Presidente no dia 31/07/2018.

Nos termos da Lei Portuguesa das Plataformas de Transportes (LPPT), são elencadas, desde logo, as entidades que são objeto primordial do regime em causa. Deste modo, é identificada como TVDE<sup>5</sup> a atividade de transporte individual e remunerada de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica<sup>6</sup>. Não ficam dúvidas de que o legislador pretendeu regular somente os serviços de transportes com recurso a plataformas como a *UBER*, *Cabify*, *Kapten*, entre outras, ficando afastadas do âmbito de aplicação deste diploma plataformas que se dedicam a atividades distintas, como, por exemplo, a *Deliveroo*, *UBER Eats* ou *Airbnb*. Portanto, apesar de a economia colaborativa estar em franco crescimento em Portugal, com a integração de diversas plataformas, o *animus* legislativo focou-se somente no tema que acabou por ter uma maior visibilidade mediática – plataformas de transporte individual remunerado de passageiros em veículos descaracterizados. Esta visão específica do regime criado fez com que o diploma fosse designado essencialmente como a “Lei UBER”<sup>7</sup>.

<sup>4</sup> Este veto teve lugar no dia 29/04/2018.

<sup>5</sup> Transporte em veículo descaracterizado a partir de plataforma eletrónica.

<sup>6</sup> Cfr. art. 1.º, n.º 1, da LPPT.

<sup>7</sup> Cfr. os seguintes exemplos da comunicação social portuguesa: <https://www.dn.pt/pais/interior/lei-uber-entra-em-vigor-o-que-muda--10114070.html> e <https://eco.sapo.pt/2018/10/31/distico-no-carro-curso-para-motoristas-e-limite-de-horas-ao-volante-tudo-o-que-vai-mudar-com-a-lei-da-uber/>.

Por outro lado, este regime faz uma delimitação negativa, afastando a sua aplicação a plataformas eletrónicas que sejam somente agregadoras de serviços e que não definam os termos e condições de um modelo de negócio próprio, as atividades de partilha de veículos sem fim lucrativo<sup>8</sup> e o aluguer de veículo sem condutor de curta duração com características de partilha<sup>9</sup>, organizados ou não através de plataformas eletrónicas<sup>10</sup>.

Relativamente aos operadores de TVDE, o legislador faz ainda uma consideração especial que merece, desde já, destaque significativo. Assim, em território português, apenas uma pessoa coletiva poderá exercer a atividade de operador de TVDE<sup>11</sup>. Ou seja, o legislador estabelece como marco regulador que o desenvolvimento desta atividade está dependente da constituição de uma pessoa coletiva. Para este efeito, o início da atividade de operador de TVDE está sujeito a licenciamento do Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT), a requerer por via eletrónica mediante o preenchimento de formulário normalizado e disponibilizado através do Balcão do Empreendedor. Para além disso, existe um requisito de idoneidade associado aos titulares dos órgãos de administração, direção ou gerência da pessoa coletiva, através da não verificação das seguintes condicionantes<sup>12</sup>: (i) proibição legal para o exercício de comércio; (ii) condenação transitada em julgado por infrações de natureza criminal às normas relativas ao regime das prestações de natureza retributiva, ou às condições de higiene e segurança no trabalho, à proteção do ambiente e à responsabilidade profissional; e (iii) inibição do exercício do comércio, por ter sido declarada a falência ou insolvência, enquanto não for levantada a inibição ou a reabilitação do falido. Portanto, existe uma preocupação acrescida de garantir a idoneidade dos órgãos da pessoa coletiva que desenvolve a atividade de operador de TVDE. Não há, pois, hipótese de a atividade ser exercida diretamente por uma pessoa singular. A condução dos veículos é efetuada por motoristas com inscrição nas plataformas que recorrem aos serviços do operador.

De uma forma geral, o diploma procura regular a atividade corrente de um operador de TVDE, aproximando as suas regras aos transportes individuais tradicionais, por forma a preservar regras elementares de concorrência.

---

8 O legislador refere-se expressamente a *carpooling*.

9 Identificado pelo legislador como *carsharing*.

10 Cfr. n.ºs 3 e 4 do art. 1.º da LPPT.

11 Cfr. art. 2.º, n.º 1, da LPPT.

12 Cfr. art. 4.º, n.ºs 1 e 2, da LPPT.

No entanto, não podemos ignorar a existência de um conjunto ténue de normas que visam determinar o conjunto de padrões mínimos do ponto de vista jurídico-laboral.

### 3. Conclusões

Uma análise atenta, ainda que preliminar, à LPPT permite concluir que o legislador português procurou contornar os problemas jurídico-laborais que têm surgido noutros países ao longo dos últimos anos. Numa primeira vista, demite-se de apontar o caminho para a natureza de vínculo entre os motoristas e as plataformas. Para este efeito, a opção ficou desde logo condicionada com a imposição de constituição de pessoa coletiva para o exercício da atividade como operador de TVDE. Desta forma, fica reduzida a margem para um motorista reclamar a existência de um contrato de trabalho dissimulado perante a plataforma.

Por outro lado, a solução portuguesa coloca um ónus importante para as plataformas, na medida em que apenas podem aceitar a inscrição de motoristas com um contrato escrito que titule a relação entre as partes. Assim, apesar de não assumir um posicionamento quanto à natureza do contrato celebrado entre o motorista e o operador, o legislador português impõe a forma escrita, garantindo uma maior clareza para todas as partes, incluindo para a própria plataforma enquanto terceiro.

A legislação portuguesa acabou por facilitar o posicionamento de intermediação das plataformas, indicando um caminho de relação comercial com os motoristas através de uma nova parte – operador de TVDE. Ao estimular uma organização de motoristas através de pessoas coletivas, a LPPT garante uma verdadeira alteração do modelo de negócio de empresas como a UBER. A ideia do acesso a uma plataforma para obter remuneração extra por parte de um motorista no seu próprio veículo automóvel é completamente afastada. Isto porque tal acesso depende de inscrição no âmbito de uma pessoa coletiva, mas também pelo facto de o legislador estabelecer que, havendo um contrato de trabalho, os instrumentos de trabalho devem ser da titularidade do operador através de propriedade, aluguer ou qualquer tipo de locação.

Por fim, a LPPT evidencia uma forte preocupação pelos limites de duração do tempo de trabalho, tratando de forma igual os motoristas que exercem a sua atividade como trabalhadores dependentes e aqueles que o fazem como trabalhadores independentes. No fundo, esta deverá ser sempre a

principal preocupação do legislador, no sentido de proteger os motoristas e os respetivos clientes do serviço.

## Referências

Abrunhosa E Sousa, Duarte, "Impacto da Economia Colaborativa nas Relações de Trabalho – Uma Discussão com Fim à Vista ou em Claro Crescimento?", in *O Primeiro Ano de Vigência da Lei n. 13.467/2017 (Reforma Trabalhista) – Reflexões e Aspectos Práticos*, Orgs. Fabiano Zavanella e Marcelo Oliveira Rocha, LTr, 2018, pp. 156-165.

\_\_\_\_\_, "Impacts of the Collaborative Economy in Work Relations: A Growing Process or Already Broken Down?", in *The Sharing Economy: Legal Problems of a Permutations and Combinations Society*, Orgs. Maria Regina Redinha, Maria Raquel Guimarães e Francisco Liberal Fernandes, Cambrigde Scholars Publishing, 2019, pp. 388-409.