

DIREITOS LABORAIS VS PLATAFORMAS DIGITAIS

Sabia que (?) em Portugal (segundo as conclusões de um inquérito sobre economia colaborativa elaborado pelo Joint Research Centre da Comissão Europeia em 2017, divulgado pelo Ministério do Trabalho) estima-se que 10% da população já prestou algum tipo de serviço através das plataformas digitais (e 2% a 4% tem naquelas a sua maior fonte de rendimento).

Os números deste estudo poderão até já estar muito desatualizados (por exemplo face às consequências da pandemia no mercado de trabalho), existindo inúmeras plataformas digitais para uma prestação de serviços muito diversificada.

Caso Uber

Em Inglaterra o *Supreme Court*, por Acórdão de 19 de Fevereiro de 2021 (no caso *Y. Aslam, J. Farrar, v.s. Uber BV, Uber London Ltd. e Uber Britania Ltd.*) decidiu favoravelmente quanto ao reconhecimento de direitos de trabalho (na terminologia britânica) dos motoristas da Uber, reconhecendo o respectivo direito a um salário mínimo e a férias.

A decisão unânime da mais alta instância judicial inglesa (confirmou a decisão de 1ª instância de 28/10/2016, corroborada pelo *Employment Appeal Court*, de 10/11/2017 e atestada pelo *Court of Appeal* de 19/12/2018).

Em síntese os juízes do *Supreme Court* decidiram por unanimidade que a “Uber” se comportava como um empregador, definindo tarifas, atribuindo viagens, exigindo que os motoristas sigam certas rotas e usem um sistema de classificação para discipliná-los, apesar da empresa invocar ser apenas uma plataforma de tecnologia que conectava motoristas com passageiros.

Caso Glovo

No ano passado – em 25/09/2020 – Tribunal Supremo de Espanha (em sentença n.º 805/2020, no Rec. 4746/2019) considerou que a “Glovo” não é uma mera intermediária na contratação de serviços entre estabelecimentos comerciais e os estafetas.

Nesta decisão considerou-se que aquela empresa não se limita a prestar um serviço electrónico de intermediação (colocando em contacto consumidores e clientes), mas sim a manter uma “rede” de autênticos trabalhadores autónomos, que são por si coordenados e organizados com vista à prestação de um determinado serviço produtivo.

O Tribunal Supremo de Espanha foi ainda mais longe, classificando a entidade em causa como uma empresa de prestação de serviços de transporte e entrega de mercadorias, a qual fixa o preço e as condições de pagamento, bem como as condições essenciais para a sua prestação e no fundo é titular dos activos essenciais para a realização da actividade.

O modo de implementação daquela forma de actuação decorre da utilização de estafetas que não dispõem de uma organização empresarial própria e autónoma, os quais prestam os seus serviços inseridos na estrutura de trabalho do empregador, ficando assim submetidos à direcção e organização da plataforma, como é exemplificativamente ilustrável pela circunstância daquela empresa estabelecer todos os aspectos relativos à forma e preço do serviço de recolha e entrega desses produtos.

Em qualquer uma das referidas decisões é pressuposto das relações jurídicas a existência de uma plataforma, de um motorista e de um cliente.

Em Portugal

A Lei n.º 45/2018, de 10 de Agosto, regula apenas um segmento específico daquelas actividades, mais concretamente quanto ao transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma electrónica.

De acordo com aquele regime jurídico, o motorista tem de ter um contrato escrito (artigo 10º, n.º 10) com a empresa de TVDE, realidade jurídica que impede a classificação laboral da sua relação com a plataforma digital (ex: Uber; Cabify), mas já não entre o mesmo e a empresa de TVDE, verificando-se aqui a possibilidade de se presumir a existência de um contrato de trabalho.

Ou seja, com base nesta legislação portuguesa, pode haver uma relação laboral entre o motorista e a empresa (ex: “XPTO, Lda.”) que esteja inscrita na plataforma, mas já não entre aquele e a plataforma propriamente dita (ex: Uber; Cabify).

Neste caso são pressupostos das relações jurídicas em causa a existência de uma plataforma, de um motorista, de um cliente e do transporte de veículo descaracterizado a partir de plataforma electrónica (TVDE).

As publicações da FMS - Sociedade de Advogados, S.P., R.L., possuem fins meramente informativos. O seu conteúdo não é vinculativo, não constitui aconselhamento jurídico, nem implica a existência de uma relação entre Advogado e Cliente.

