

Tribunal da Relação do Porto
Processo nº 3345/23.8T8VFR.P1

Relator: RUI PENHA

Sessão: 11 Dezembro 2024

Número: RP202412113345/23.8T8VFR.P1

Votação: UNANIMIDADE

Meio Processual: APELAÇÃO

Decisão: PARCIALMENTE PROCEDENTE. ALTERADA A SENTENÇA

MOTORISTAS AFETOS AO TRANSPORTE NACIONAL RODOVIÁRIO

CLÁUSULAS 12.^a

57.^a E 61.^a DOS CONTRATOS COLETIVOS DE TRABALHO VERTICAIS

PUBLICADO NOS BTE Nº 34 DE 15 DE SETEMBRO DE 2018 E Nº 45 DE 18 DE DEZEMBRO DE 2019

Sumário

I - Os motoristas afectos ao transporte nacional rodoviário, conduzindo veículos pesados com mais de 7,5 toneladas, têm direito a receber as prestações pecuniárias previstas e reguladas nos termos das Cláusulas 61.^a dos Contratos Colectivos de Trabalho Verticais, publicados nos BTE nº 34 de 15 de Setembro de 2018 e nº 45 de 18 de Dezembro de 2019.

II - O subsídio de refeição previsto nas cláusulas 57.^a do CCTV de 2018 e 56.^a do CCTV de 2019, só são devidos aos trabalhadores motoristas que, por força do trabalho, são obrigados a tomar as refeições fora dos períodos previstos no nº 2, das mesmas cláusulas.

III - O pagamento das deslocações da residência do trabalhador motorista para o local onde se encontra o veículo que conduz profissionalmente, nos termos da cláusula 12.^a, nº 1, al. l), dos CCTV referidos, só se aplica aos trabalhadores que, devido às horas a que iniciam ou terminam a sua actividade, não dispõem de transportes públicos para se deslocarem, e não aos trabalhadores que iniciem ou terminem o trabalho nos horários compatíveis com o funcionamento dos transportes públicos.

Texto Integral

Processo nº 3345/23.8T8VFR.P1

Acordam na Secção Social do Tribunal da Relação do Porto

I. Relatório

AA, residente na Av. ..., ..., Sta. Maria da Feira, patrocinada por mandatário judicial, veio intentar a presente acção declarativa de condenação, com processo comum, contra A... Unipessoal, Lda., com sede na Rua ..., ..., Chaves. Pede a condenação da ré a pagar-lhe o montante global de € 49.347,24 e juros, referentes a subsídio da cláusula 61ª do CCTV para o transporte de mercadorias, diferenciais de férias, subsídios de férias e de Natal, deslocações e refeições e formação profissional, alegando, em síntese, que foi admitido pela ré no dia 01-11-2018, para desempenhar as funções de motorista de transportes rodoviários de mercadorias, conduzindo veículos pesados de mercadorias de 7,5 até 44 toneladas no território nacional, tendo rescindido o contrato, com efeitos no dia 16-01-2023, estando em dívida os valores reclamados.

Realizou-se diligência de audiência das partes, saindo frustrada a conciliação. A ré veio contestar alegando, em síntese, não serem devidas as remunerações reclamadas.

Foi proferido despacho saneador, que transitou em julgado, dispensada a enunciação do objecto do processo e dos temas de prova.

Fixou-se o valor da acção em € 49.347,24.

Procedeu-se a julgamento, com gravação da prova pessoal nele produzida. Foi proferida sentença, com fixação da matéria de facto provada e não provada, na qual se decidiu a final (depois de despacho de rectificação da sentença):

A) Julgar parcialmente procedente a presente acção, e conseqüentemente, condenar a Ré "A... Unipessoal Lda" a pagar à A. AA, a quantia de €5.425,12 (cinco mil, quatrocentos e vinte e cinco euros e doze cêntimos), (sendo € 235,33 de diferenças nos subsídios de férias dos anos de 2020, 2021 e 2022; €2.461,24 de diferenças no vencimento base dos anos de 2020 a 2022; €79,55 de diferenças no complemento salarial dos anos de 2020 a 2022; €272,87 de diuturnidades 2021 a 2023; €1.770,13 de férias e subsídio de férias vencidos em 01.01.2023 e proporcionais de subsídio de férias e de Natal de 2023; €606, a título de formação profissional não ministrada), acrescida de juros de mora, contados desde a data do respetivo vencimento e até integral e efetivo

pagamento, à taxa legal de 4% (arts. 804º, 805º/2/a) e 3, 806º/1 e 2, todos do C. Civil).

B) Absolver a Ré do demais peticionado.

Inconformada interpôs a autora o presente recurso de apelação, concluindo:

a) Considerando a redacção da Cláusula 61ª do CCT de 2018 e o teor da acta interpretativa subscrita pelos outorgantes desse CCT a A., como motorista de pesados, tem direito a receber o montante previsto nessa cláusula sem para tal ter necessidade de alegar e provar a penosidade do trabalho ou os Kms percorridos.

b) E embora a alegação e prova desses factos seja exigida para a aplicação desta Cláusula 61ª pelo CCT de 2019, como a A. se encontrava abrangida pelos dois contratos e da aplicação deste último de 2019 não poderá resultar para ela uma diminuição da retribuição conforme ao disposto na Cl. 89ª desta última Convenção, a A. manterá o seu direito a receber o montante relativo à Cl. 61ª.

Nestes termos

c) Deve revogar-se a sentença na parte em que absolveu a Ré, declarando improcedente o pedido da A. ao pagamento da compensação prevista na Cl. 61ª, com o fundamento de não lhe ser devida a prestação pecuniária prevista na Cl. 61ª dos CCT 2018 e 2019 e substituir-se esta decisão por outra que julgue procedente este pedido da A. e condene a Ré no respectivo pedido, isto é, a pagar à A. a quantia de 17.847,85 € pelo não pagamento da Cl. 61ª durante todo o tempo de trabalho, incluindo já os juros moratórios à taxa legal vencidos até 31/12/2022 e os vincendos à mesma taxa a partir desta data e até efectivo pagamento.

d) Como a A. tem a receber a título de subsídio de férias 3.105,38 € e na sentença apenas lhe foi reconhecido o montante de 1.120,40 (235,33 + 885,07) € deve a Ré ser condenada a pagar à A., a título de subsídios de férias a diferença de 1.984,98 (3.105,38 - 1.120,40) € acrescida dos respectivos juros moratórios à taxa legal até efectivo pagamento.

e) Como a A. tinha a receber das férias vencidas a 01/01/2023 1.294,64 € e dos proporcionais de férias dos 16 dias de Janeiro de 2023 a quantia de 56,75 €, no total de 1.351,39 € e na sentença lhe foi reconhecido ter a receber 874,76 das férias vencidas a 01.01.2013 e 6,08 dos proporcionais de Janeiro de 2023 deve a Ré ser condenada a pagar ao A. estes títulos a diferença de 470,55 (1.351,39 - 880,84) € acrescida dos juros moratórios à taxa legal, desde as respectivas datas dos seus vencimentos até efectivo pagamento.

f) O horário da A. conforme ao art. 5º dos Factos Provados era de 8 horas de 2ª a 6ª feira das 8h 30m às 17h 30m, com intervalo para o almoço pelo que a A. como trabalhadora móvel cujo trabalho decorria em Portugal tinha direito a

receber o valor legal desta refeição, devendo por isso revogar-se a sentença na parte em que não reconheceu este direito à A. e condenar-se a Ré a pagar-lhe a quantia peticionada a este título de 6.480,40 € acrescida dos juros à taxa legal desde os respectivos vencimentos até integral pagamento,

g) A Ré foi absolvida do pedido da A. no pagamento das deslocações de casa para o local de trabalho e regresso a casa com o fundamento de não ter demonstrado a não existência de transportes públicos para esse efeito. Ora a A. alegou nos arts. 42 e 43 da p.i. que entre as povoações de ... onde residia e Ovar onde iniciava o trabalho não existiam transportes públicos compatíveis com o horário de trabalho da A., facto não contestado pela Ré pelo que atente a regra plasmada no art. 574 do C.P.C. tal facto deveria considerar-se provado. Nestes termos, deve revogar-se a decisão que absolveu a Ré de pagar à A. estas deslocações, levando-se aos Factos Provados o teor do art. 43º da p.i. com a redacção “Não existem entre as povoações de ... e de Ovar transportes públicos compatíveis com o horário de trabalho da A.” e condenando-se a Ré a pagar à A. o montante pedido a este título de 17.023,41€ ou, para o caso de se entender não existirem elementos para se poder fixar o montante a pagar, condenar-se a Ré a pagar à A. a este título o que se vier a liquidar após a sentença no incidente respectivo, atento o disposto nos arts. 609 e 358 nº 2 ambos do C.P.C., tudo acrescido dos respectivos juros moratórios à taxa legal desde o vencimento destes créditos até efectivo pagamento.

h) Finalmente, reconhecer-se à A. o direito a receber da Ré pela falta de Formação Profissional nos últimos 3 anos o montante de 896,40 €, mas atendendo a que na sentença a Ré foi condenada a pagar à A., a este título, 606,00 € deve revogar-se a sentença nesta parte e condenar-se a Ré a pagar à A. a este título a quanta de 896,40 € acrescido dos juros moratórios à taxa legal de 4%, desde o vencimento deste crédito até efectivo pagamento.

i) A Mma. Juiz na sua decisão violou os seguintes normativos: a Cl. 61 dos CCT de 2018 e 2019 e o nº 13 da Acta Interpretativa do CCT de 2018, a Cl. 89 nº 1 do CCT de 08.12.2019, art. 264 nº 1 e 2 do C. do T.; Cl. 57 nº 1 al. b) do Anexo III do CCT de 15/09/2018, Cl. 12 nº 1 al. l) do CCT de 2018 e o art. 574 do C.P.C..

A ré não respondeu.

O Ilustre Magistrado do Ministério Público teve vista nos autos, pronunciando-se pela improcedência da apelação, parecer a que as partes não responderam. Admitido o recurso e colhidos os vistos legais, cumpre decidir.

Como se sabe, o âmbito objectivo dos recursos é definido pelas conclusões do recorrente (artigos 635º, nº 4, e 639º, nº 1 e 2, do CPC, por remissão do art. 87º, nº 1, do CPT), importando assim decidir quais as questões naquelas colocadas. Importa apreciar (1) da impugnação da decisão relativa à matéria

de facto e (2) do direito da recorrente à remunerações que reclama.

II. Factos provados

Foi considerada provada a seguinte matéria de facto:

1. A R. dedica-se ao Transporte Público Rodoviário de Mercadorias.
2. A A., foi admitida ao seu serviço em 01.11.2018, como motorista de Transportes nacionais.
3. Desempenhando as funções de motorista dos Transportes Rodoviários de Mercadorias conduzindo veículos pesados de mercadorias de 7,5 até 44 Toneladas no Território nacional.
4. Trabalhando sob as ordens, direção e fiscalização da R.
5. O horário da A. era de 40 horas semanais, sendo 8 horas por dia útil de 2^a a 6^a feira, das 8h 30m às 17h 30m, com intervalo para almoço, sendo os sábados e os domingos os dias de descanso complementar e obrigatório respetivamente.
6. Por carta registada com A/R datada de 24/11/2022 a A. rescindiu o contrato com o pré-aviso de 60 dias, a fim de produzir os seus efeitos no dia 26/01/2023 data assim fixada para o último dia do contrato, após ter enviado uma carta registada datada de 28/10/2019 a avisar a Ré que não estava a cumprir a tabela salarial.
7. A Ré não pagou à A. a Cl. 61 prevista nos CCT entre a ANTRAM e a FECTRANS, publicados nos BTE n^{os} 34 de 15.09.2018 e no BTE n^o 45, de 08.12.2019, nos 12 meses dos anos de 2019, 2020, 2021, 2022 e no mês de janeiro de 2023.
8. Em 2019, a Ré pagou à A. pelo subsídio de férias, em duodécimos: $7 \times 52,50 + 3 \times 53,55 + 63,55 + 61,68 = 653,23 \text{ €}$.
9. Em 2020, a Ré pagou à A. pelo subsídio de férias, em duodécimos: $62,72 + 63,34 + 60,22 + 55,84 + 52,92 + 6 \times 53,97 + 52,92 = 671,78 \text{ €}$
10. Em 2020, a Ré pagou à A. a retribuição base a 635,00 €.
11. Em 2020, a Ré pagou à A., a título de complemento salarial: $8 \times 12,60 + 3 \times 12,63 = 138,69 \text{ €}$.
12. No ano de 2021, a Ré não pagou a 1^a diuturnidade nos meses de Nov. e Dez., no valor de €17,80 mensal.
13. Em 2021, a Ré pagou à A., de retribuição base nos 12 meses do ano, a quantia de €665,00.
14. Em 2021, a Ré pagou à A., a título de complemento salarial, nos 12 meses do ano, a quantia de 12,63 €.
15. Em 2021, a Ré pagou à A., a título de subsídio de férias, em duodécimos: $12 \times 53,97$, a quantia de 647,64 €.
16. Em 2022, a Ré não pagou à A. a 1^a diut. nos 12 meses do ano, no valor

mensal de €18,87.

17. Em 2022, a Ré pagou à A. retribuição base, nos 12 meses do ano, de 705,00 €.

18. Em 2022, a Ré pagou à A., a título de complemento salarial, nos 12 meses do ano, a quantia de 13,39€.

19. Em 2022, a Ré pagou à A., a título de subsídio de férias, em duodécimos, nos 12 meses do ano: 12 x 59,87, a quantia de 718,44 €.

20. A Ré não pagou à A., no mês de Janeiro de 2023, a 1ª diut, nem lhe pagou as férias vencidas em 01.01.2023, nem os proporcionais do subsídio de férias e de Natal de 2023.

21. A Ré pagava à A. o subsídio de alimentação no Código ... dos recibos.

22. A Ré não deu à A. formação profissional.

23. A A. residiu sempre, durante todo o contrato na povoação de ..., Santa Maria da Feira e o veículo com que trabalhava ficava sempre estacionado nas instalações da firma B... em Ovar.

24. A A. tinha que se deslocar, todos os dias de trabalho, de manhã, da povoação do ... para Ovar e à tarde, depois de terminado o trabalho, de Ovar para o

25. Entre estas 2 povoações a distância menor por estrada é de 24,6 kms.

26. O preço mais baixo do litro da gasolina super foi de 1,64 € por litro nos anos de 2018 e 2019 e de 1,43 no ano de 2.020 e 1,62 no ano de 2021.

Da contestação

27. As funções a cargo da Autora limitavam-se, em regra, à condução do veículo que lhe foi adstrito para o exercício da sua atividade no transporte de mercadorias, num círculo geográfico muito reduzido, com um perímetro/ círculo geográfico não superior a 20 km.

28. A Autora cumpria o seu horário normal de 8 horas diárias, repartidas por dois períodos de 4 horas cada, e com um intervalo de pelo menos 1 hora para almoço entre ambos.

29. A Autora não tinha de pernoitar fora de casa, podendo regressar para casa no final da sua jornada diária de trabalho.

30. Resulta dos registos dos tacógrafos que a A., por vezes, acabava o seu dia de trabalho, antes do horário das 17h30.

31. A Ré sempre pagou à Autora o subsídio de alimentação, no valor diário de € 4,77 (quatro euros e setenta e sete cêntimos).

32. A Autora nunca prestou funções em serviço abrangendo todo o território ou internacional.

33. A Ré custeou a formação profissional da A. para obter a licença ADR (certificação de condutores para transporte de mercadorias perigosas).

34. A Autora era detentora da licença de condução de veículos pesados de

mercadorias, quando foi contratada pela ré.

35. A Autora tinha o veículo da Ré à sua inteira disposição.

36. A Ré tem sede em Chaves, onde reside a sua legal representante.

37. A prática cumprida pelos anteriores sócios da Ré era deixar o veículo nas instalações da B... (uma das clientes da ré), em Ovar, por boa vontade desta última.

Não se provou que:

- A Ré, nestas circunstâncias, tinha a obrigação de transportar a A. de e para o local do trabalho.
- A Ré ficava obrigada a pagar-lhe, por cada Km percorrido até 30/09/2018, 0,26 do preço do litro da gasolina super que vigorar e 0,28 a partir dessa data;
- Não existem entre ... e Ovar transportes públicos compatíveis com o horário de trabalho da A., pelo que, a A. para se deslocar e cumprir o horário outra alternativa não tivesse que utilizar a sua própria viatura ligeira;
- após a missiva remetida à ré em outubro de 2019 - e mencionada no artigo 10º da sua petição inicial -, as partes conversaram, tendo aquela reconhecido que nada lhe era devido;
- a autora tinha total liberdade para se fazer transportar no veículo propriedade da ré, inclusive para a sua residência, se assim quisesse;
- A Ré dispensou a A. da prestação de trabalho sempre que tal se revelava necessário à formação;
- A autora, esteve em lay off no período compreendido entre 18.03.2020 e 17.05.2020, tendo ocorrido uma paralisação total da atividade da ré durante tal período.

III. Direito

1. Impugnação da decisão relativa à matéria de facto

Pretende a recorrente (al. g) das conclusões) que se considere como provada a matéria constante do art. 43º da p.i. com a redacção “Não existem entre as povoações de ... e de Ovar transportes públicos compatíveis com o horário de trabalho da A.” Alega para o efeito que “a Ré, ao longo de todo o eu articulado contestatório, nunca pôs em causa este facto o que contesta é o fundamento legal para o pedido da A. do pagamento dessas deslocações por entender que ele só é devido quando acordado entre as partes.”

Nos termos do art. 574º, nº 2, do CPC, consideram-se admitidos por acordo os factos que não forem impugnados, salvo se estiverem em oposição com a defesa considerada no seu conjunto, se não for admissível confissão sobre eles ou se só puderem ser provados por documento escrito.

No art. 41º da sua contestação, alegou a recorrida que “em momento algum a autora usou o seu veículo pessoal ao serviço da ré”, o que repetiu no art. 53º.

Esta referencia constitui impugnação do alegado pela recorrente no art. 43º da petição inicial, uma vez que constitui negação da afirmação de que a recorrente não poderia deslocar-se de outra forma que não usando o seu veículo automóvel. Ou seja, que o uso do veículo automóvel fosse consequência do suprimento da obrigação da recorrida. Importa salientar que, ainda que a recorrente invoque obrigação resultante da cláusula 12ª, nº 1, al. l), dos CCTV celebrados entre a Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias - ANTRAM e outra e a Federação dos Sindicatos de Transportes e Comunicações - FECTRANS e outros publicados no BTE nº 34, de 15 de Setembro de 2018, e nº 45, de 8 de Dezembro de 2019, a mesma pretende que o pagamento das deslocações se faça nos termos do nº 5 das cláusulas 57º e 56º, respectivamente do CCTV de 12018 e de 2019, onde se refere a obrigação do pagamento de deslocações ao quilómetro no caso de o trabalhador usar o seu veículo particular “ao serviço da empresa”.

Importa lembrar, com José Lebre de Freitas, A. Montalvão Machado e Rui Pinto, no Código de Processo Civil Anotado, vol. II, Coimbra: Coimbra Editora, 2001, pág. 298, que “o legislador veio, no preâmbulo do DL 320-A/95, justificar a maleabilização do ónus da impugnação com o intuito de que “a verdade processual reproduza a verdade material subjacente”.” Nestes termos, improcede a impugnação.

2. Dos créditos da recorrente sobre a recorrida

Importa começar por assentar que foi decidido na sentença sob recurso que “à relação de trabalho entre A. e Ré é aplicável o Contrato Coletivo de Trabalho celebrado entre a Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias - ANTRAM e outra e a Federação dos Sindicatos de Transportes e Comunicações - FECTRANS e outros, publicado no Boletim do Trabalho e Emprego, nº 34, datado de 15.09.2018, em vigor desde 20.09.2018 e, a partir de janeiro de 2020 (no que respeita à tabela salarial e cláusulas de natureza pecuniária previstas na convenção), o publicado no BTE nº 45, de 08.12.2019”, o que não foi questionado na acção, nem em sede de recurso.

2.1. Da cláusula 61ª do CCTV:

Consta da sentença a este respeito:

“Atendendo a que a aludida cláusula 61ª substitui a primitiva cláusula 74ª, nº 7, importa ainda ter em conta o que dispõe tal cláusula do CCT celebrado entre a ANTRAM e a FESTRU publicado no BTE nº 9, 1ª série, de 08.03.1980 e no BTE nº 16, 1ª série de 29.04.1982 e posteriores alterações publicadas nos BTE nº 18/86, 20/89, 10/90, 18/91, 25/92, 25/93, 24/94, 20/96 e 30/97.

A cla. 74^a, n^o 7 do CCT, sob a epígrafe “Regime de trabalho para os trabalhadores deslocados no estrangeiro”, diz o seguinte: *“Os trabalhadores têm o direito a uma retribuição mensal, que não será inferior à remuneração correspondente a duas horas de trabalho extraordinário por dia”*.

No acórdão do STJ, de 29.10.2003, a propósito da interpretação desta cláusula, refere-se o seguinte: (...) “A retribuição prevista na cla.74^a, n^o 7 do CCT celebrado entre a ANTRAM e a FESTRU, publicado no BTE” (...) “destina-se a compensar os trabalhadores motoristas de transportes internacionais rodoviários de mercadorias da maior penosidade e esforço acrescido inerente à sua actividade” E no mesmo sentido, o Acórdão do STJ de 05.02.2009, publicado em www.dgsi.pt - onde se defende que “A retribuição especial prevista no n^o 7 da cláusula 74^a do CCTV celebrado entre a ANTRAM e a FESTRU” (...) **destina-se a compensar o trabalhador pela maior penosidade e risco decorrentes da possibilidade de desempenho de funções no estrangeiro, certo que esse desempenho implica uma prestação de trabalho extraordinário de difícil controlo, não dependendo, pois, de uma efectiva prestação deste tipo de trabalho extraordinário**. Assim, o direito à aludida compensação não exige um efectivo e ininterrupto desempenho de funções no estrangeiro, bastando a vinculada disponibilidade do trabalhador para esse efeito”. E nesse mesmo sentido, o Ac. do STJ de 24.02.2015, in www.dgsi.pt, onde se refere **“O n^o 7 da cla. 74^a do CCTV celebrado entre a ANTRAM e a FESTRU, publicado no BTE n^o 9, 1^a série, de 08.03.1980, prevê uma retribuição especial que acresce à retribuição normal devida aos trabalhadores TIR, e que se destina a compensá-los pela sua disponibilidade para desempenhar funções nos transportes internacionais, e em condições de maior penosidade e isolamento em que são efectivadas”**. (negrito e itálico nossos)

Na interpretação dessa cláusula, a jurisprudência, cremos que maioritária, do nosso mais alto tribunal, entendia que a mesma se destinava a compensar o trabalhador pela maior penosidade e risco decorrentes da possibilidade de desempenho de funções no estrangeiro, certo que esse desempenho implica uma prestação de trabalho extraordinário de difícil controlo.

Ora, atendendo aos antecedentes históricos, ao fim que se pretendia alcançar com a previsão da Cláusula 74^a n^o 7, e ao teor literal da Cláusula 61^a do CCTV de 2019, afigura-se-nos ser de concluir que as sucessivas Cláusulas 61^a têm como objetivo compensar o esforço e risco acrescidos do trabalho dos motoristas de pesados que se vêm obrigados a prestar, habitualmente, trabalho suplementar de difícil fiscalização pela entidade empregadora (por estarem a prestar trabalho longe das instalações desta), com grande

autonomia, isto é, sem a supervisão imediata dos seus superiores hierárquicos. Os elementos teleológico, histórico e literal não permitem outra interpretação. Tendo em conta que a cláusula 61ª se destinou a substituir a cláusula 74ª nº 7 do CCTV de 1980, entendemos que, para que o trabalhador motorista tenha direito a receber a quantia nela prevista, exige-se que o trabalhador alegue e prove os factos donde se possa extrair que o desempenho da sua atividade como motoristas apresenta uma maior penosidade, um esforço acrescido e um maior isolamento.

No caso dos autos, resulta dos factos provados que: A A., foi admitida ao seu serviço em 01.11.2018, como motorista de Transportes nacionais, desempenhando as funções de motorista dos Transportes Rodoviários de Mercadorias conduzindo veículos pesados de mercadorias de 7,5 até 44 Toneladas no Território nacional; trabalhando sob as ordens, direção e fiscalização da R.; o horário da A. era de 40 horas semanais, sendo 8 horas por dia útil de 2ª a 6ª feira, das 8h 30m às 17h 30m, com intervalo para almoço, sendo os sábados e os domingos os dias de descanso complementar e obrigatório respetivamente; as funções a cargo da Autora limitavam-se, em regra, à condução do veículo que lhe foi adstrito para o exercício da sua atividade no transporte de mercadorias, num círculo geográfico muito reduzido, com um perímetro/círculo geográfico não superior a 20 km; a Autora cumpria o seu horário normal de 8 horas diárias, repartidas por dois períodos de 4 horas cada, e com um intervalo de pelo menos 1 hora para almoço entre ambos; a Autora não tinha de pernoitar fora de casa, podendo regressar para casa no final da sua jornada diária de trabalho; resulta dos registos dos tacógrafos que a A. às vezes acabava o seu dia de trabalho, antes do horário das 17h30 mencionadas no seu contrato de trabalho e nunca prestou funções em serviço abrangendo todo o território ou internacional.

Daqui resulta que a A., enquanto motorista de pesados, presta trabalho durante 8h/dia, repartidas por dois períodos de 4 horas cada, e com um intervalo de pelo menos 1 hora para almoço entre ambos, num perímetro geográfico não superior a 20 km, pernoitando todos os dias em casa. Face às características do seu trabalho, não resulta minimamente demonstrado que a atividade da A. revista uma maior penosidade ou um esforço acrescido.

O trabalho da A., com as características apuradas, não tem a penosidade e não exigia os esforços e riscos acrescidos dos motoristas de pesados que trabalham no nacional, fora da área das instalações da empregadora, com os imprevistos decorrentes da organização das cargas/descargas nos clientes, que têm autonomia na organização do seu trabalho, sendo difíceis o controlo e a verificação do trabalho suplementar prestado dada a sua imprevisibilidade, com possibilidade de terem de pernoitar fora da área da sua residência

atendendo à duração das viagens.

Como se refere a este propósito Acórdão do TRC de 24.11.2023, in www.dgsi.pt “Não foi do espírito dos Outorgantes, com a fixação da Cláusula 61^a, a consagração de um regime específico de compensação para trabalho que não se caracterize por especial penosidade. Entender-se o contrário seria violar o princípio de “salário igual para trabalho igual” Pelo que temos de interpretar a Cláusula 61^a no sentido de não abranger estes trabalhadores (ditos “motoristas internos”) mas apenas os motoristas de pesados de transporte internacional, ibérico ou nacional cujo trabalho revista aquele esforço e risco acrescidos.”

Não revestindo o trabalho da A. essas características de penosidade e esforço acrescidos, não lhe é devida a compensação prevista na aludida cláusula 61^a. Pelo que improcede, nesta parte, o pedido da A., porquanto não lhe é devia a prestação pecuniária prevista na cláusula 61^a dos CCT 2018 e 2019.

Alega a recorrente trabalhadora:

“(…) na douda sentença não se entendeu que é a própria profissão de motorista que implica “ipso facto” uma prestação de trabalho extraordinário de difícil controlo, não dependendo sequer o recebimento do valor da cláusula 74 ou 61 da efectiva prestação desse tipo de trabalho extraordinário, bastando para tal a vinculada disponibilidade do trabalhador para o desempenhar.

Na verdade

se um motorista tivesse que fazer prova, para ter direito à Cl. 61, dum esforço acrescido e um maior isolamento e penosidade para a actividade realizada estava o seu direito dependente de alegações e provas destes factos para cada dia de trabalho, passando a ter direito não só e apenas aos dias efectivamente trabalhados, mas sim e apenas aos dias trabalhados com alegação e prova duma maior penosidade, esforço e isolamento na sua execução.

ORA

com todo o muito respeito pela opinião adversa parece-nos que estas exigências para o reconhecimento do direito a receber o montante integral da Cla. 61 serão de repudiar e isto porque são as funções inerentes a categoria profissional de motorista que justificam por si só a penosidade, esforço e isolamento a que a profissão obrigam sem necessidade de outras quaisquer provas.”

Estabelece-se no Contrato coletivo entre a Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias - ANTRAM e a Federação dos Sindicatos de Transportes e Comunicações - FECTRANS - Revisão global, publicado no BTE nº 34, de 15 de Setembro de 2018, na cláusula 61^a, sob a epígrafe Regime de trabalho para os trabalhadores deslocados, o seguinte:

1- Os trabalhadores móveis afetos ao transporte internacional, ibérico e nacional, excepcionando-se destes últimos os trabalhadores móveis que conduzem veículos com menos de 7,5 toneladas, terão obrigatoriamente o direito a receber o correspondente a duas horas de trabalho suplementar, retirado o montante referido no número três.

2- Para efeito de cálculo da prestação pecuniária prevista no número anterior, será aplicável a seguinte fórmula:

$VH = (\text{Retribuição base, complementos salariais (cláusula 45ª) e diuturnidades}) \times 12: \text{Período normal de trabalho semanal} \times 52$

1ª hora x 50 %

2ª hora x 75 %

Valor total das duas horas de trabalho suplementar, conforme o caso, deverá ser multiplicado por 30 dias.

3- Ao valor apurado nos termos do número anterior, será retirado o valor correspondente ao subsídio de trabalho noturno, calculado nos termos do número 2 da cláusula 48ª do CCTV.

4- Estes trabalhadores, de acordo com o estabelecido nos números anteriores, não lhes é aplicável o disposto na cláusula 49ª (Retribuição do trabalho suplementar em dia útil).

5- O pagamento desta prestação pecuniária substitui o número 7 da cláusula 74ª do anterior CCTV e, bem assim, todas e quaisquer formas de pagamento do trabalho suplementar que tenham sido criadas, unilateralmente pelas empresas ou estabelecidas por acordo entre estas e os trabalhadores, mesmo que o valor desta prestação seja inferior ao anteriormente praticado.

6- No período máximo de três meses a contar da entrada em vigor do presente CCTV, as entidades empregadoras, deverão substituir as anteriores formas de pagamento do trabalho suplementar praticadas, adaptando designadamente os recibos de vencimento e declarações de remunerações, pela prestação pecuniária prevista nesta cláusula.

Por outro lado, estabelece a mesma cláusula 61ª, do Contrato coletivo entre a Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias - ANTRAM e outra e a Federação dos Sindicatos de Transportes e Comunicações - FECTRANS e outros - Revisão global, publicado no BTE nº 45, de 8 de Dezembro de 2019, agora sob a epígrafe Retribuição do regime específico de trabalho dos motoristas, o seguinte:

1- Os trabalhadores que, por acordo com a empresa, desempenhem a função de motorista afeto ao transporte internacional, ibérico ou nacional, excepcionando-se destes últimos os motoristas que conduzem veículos com menos de 7,5 toneladas, por prestarem uma actividade que implica regularmente um elevado grau de autonomia e a possível realização de

trabalho extraordinário de difícil controlo e verificação pela empresa, decorrente da imprevisibilidade da duração concreta dos serviços a serem realizados e encontrando-se deslocados das instalações dos empregadores e sem controlo hierárquico directo, terão obrigatoriamente o direito a receber, em contrapartida de tal regime, uma retribuição específica no montante correspondente a 48% do valor total resultante da soma da retribuição base (cláusula 44^a), diuturnidades (cláusula 46^a) e complemento salarial (cláusula 59^a), não lhes sendo devido qualquer outro valor a título de trabalho suplementar em dia normal de trabalho.

2- O pagamento desta prestação pecuniária não prejudica o direito a dia de descanso semanal, obrigatório ou complementar, feriado ou a descanso diário bem como o respetivo pagamento nos termos previsto na cláusula 50^a

3- O pagamento desta retribuição específica não afasta o cumprimento dos limites da duração do trabalho previstos na cláusula 21^a do presente CCTV, não podendo ser solicitado nem prestado trabalho para além dos mesmos.

4- Esta retribuição específica é devida por 13 meses.

Após a referida cláusula consta a seguinte

“Nota explicativa:

Para efeitos do acordo mencionado no número 1 desta cláusula, estão incluídos todos os contratos de trabalho para a função de motorista, celebrados antes deste contrato colectivo de trabalho. Mais se esclarece que esta retribuição específica substituí a anterior cláusula 61^a do CCTV celebrado entre a ANTRAM e a FECTRANS e publicado no Boletim do Trabalho e Emprego, nº 34, de 15 de setembro de 2018 e primitiva cláusula 74^a número 7 prevista no CCTV celebrado entre a ANTRAM e a FECTRANS (anterior FESTRU) e publicado no Boletim do Trabalho e Emprego, nº 9, de 8 de março de 1980 e demais alterações.

A cláusula 21^a reflecte a proibição, que vincula empregadores e trabalhadores, prevista no Decreto-Lei nº 237/07, de 19 de junho, de ser prestado trabalho semanal para além dos limites nesta fixados.

Apesar de não ser obrigatório, face ao concreto modo como o trabalho é prestado, esta figura poderá ser aplicada na relação mantida entre empresas e motoristas que, por acordo, estão afectos ao transporte nacional, conduzindo viaturas inferiores a 7.5 ton., sejam elas superiores ou não a 3,5 ton.”

A questão consiste em saber se o trabalhador motorista tem que demonstrar na acção “factos donde se possa extrair que o desempenho da sua atividade como motoristas apresenta uma maior penosidade, um esforço acrescido e um maior isolamento”, como se concluiu na sentença sob recurso, ou se essa demonstração não é exigível em face da cláusula 61^a, como sustenta a recorrente.

No sentido sufragado na sentença, tem-se pronunciado o Tribunal da Relação de Coimbra, nomeadamente no acórdão de 24 de Novembro de 2023, processo 1466/22.3T8LRA.C1, acessível em www.dgsi.pt, no qual se refere: “embora a questão não seja totalmente isenta de dúvidas, se esta cláusula 61ª se destinou a substituir a cláusula a 74º nº 7 do CCTV de 1980 (e nisto todos estão de acordo), para que o trabalhador tenha direito a receber a quantia nela prevista, necessário se torna que se encontram reunidos os requisitos exigidos para que, em face da Clª 74º nº7, fosse atribuído tal direito ao trabalhador motorista. Ou seja: exige-se a prova por parte do trabalhador (o respetivo ónus sobre ele recai) dos factos donde se possa extrair que o desempenho da sua atividade como motoristas apresenta uma maior penosidade, um esforço acrescido e um maior isolamento.” No mesmo sentido os acórdãos do mesmo Tribunal da Relação de Coimbra de 28 de Abril de 2023, processo 176/22.6T8LRA.C1, e de 3 de Novembro de 2023, processo 1354/22.3T8LRA.C1, ambos ainda acessíveis em www.dgsi.pt.

Em sentido contrário pronunciou-se o acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa de 11 de Julho de 2024, processo 3045/23.9T8VFX.L1-4, igualmente acessível em www.dgsi.pt, no qual se refere:

“(…) a remuneração em causa tem como causa directa já não o trabalho de trabalhadores deslocados no estrangeiro, nem o regime de trabalho para os trabalhadores deslocados, mas pura e simplesmente um regime específico de trabalho dos motoristas.

Segundo a clª em apreço estes prestam uma actividade que implica regularmente um elevado grau de autonomia e a possível realização de trabalho extraordinário de difícil controlo e verificação pela empresa, decorrente da imprevisibilidade da duração concreta dos serviços a serem realizados e encontrando-se deslocados das instalações dos empregadores e sem controlo hierárquico directo.

Ou seja, o enfoque dessa cláusula deslocou-se inequívoca e totalmente para o pagamento do trabalho suplementar dos trabalhadores com a categoria em causa [motoristas afectos ao transporte internacional, ibérico ou nacional] pelos supra mencionados motivos.

Essa passou a ser a única razão do pagamento em causa, tendo-se, pois, abandonado a supra mencionada dupla finalidade anteriormente contemplada na clª 61ª do CCT/2018.

A letra das duas clªs em questão, a nosso ver, é esclarecedora, não se vislumbrando necessidade de recorrer a qualquer interpretação actualista, extensiva ou restritiva das clªs (normas) em apreço.

(…)

Em suma, a nosso ver (...), em face da evolução que os IRCs em apreço

revelam admite-se que coubesse no conceito de trabalhador deslocado consignado na cl^a 61^a do CCT/2018 o Motorista internacional, o Motorista ibérico e até o Motorista nacional, que tal como sucedia com os Autores [...], conduzisse veículos com mais de 7,5 toneladas, sendo que em virtude das razões adjacentes ao pagamento que veio a ser consagrado no CCT/2019 nem sequer se nos afigura que fosse necessário para o efeito que este último realizasse deslocações diárias a Espanha ainda que não importassem a realização de repouso diário nesse país.

Só não sucederia o mesmo, atento o teor literal da cl^a 61^a do CCT/2018 com o Motorista nacional que conduzisse veículos com menos de 7,5 toneladas, o que não é o caso.”

Este é o entendimento igualmente seguido no acórdão do Tribunal da Relação de Évora de 25 de Outubro de 2024, processo 3280/23.0T8STR.E1, ainda acessível em www.dgsi.pt, no qual se acrescenta: “o enfoque da cláusula 61.^a deslocou-se inequívoca e totalmente para o pagamento do trabalho suplementar dos trabalhadores por ela abrangidos, com um objetivo de criar um regime específico de trabalho dos motoristas, terminando-se assim com as diversas formas de pagamento do trabalho suplementar que anteriormente existiam, criadas pelas empresas ou estabelecidas por acordo entre estas e os trabalhadores - cf. n.º 7 e também o n.º 6 da cláusula 61^a do CCT/2018.” E é o entendimento que veio a ser sufragado pelo STJ no acórdão de 3 de Julho de 2024, processo 1354/22.3T8LRA.C1.S1, acessível em www.dgsi.pt, que revogou o acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra de 3 de Novembro de 2023, acima referido, nele se sintetizando: “atentos os textos das Cláusulas 61^a, n.º 1, dos CCTVs, BTE n.º 34 de 15.09.2018 e BTE n.º 45 de 18.12.2019, os motoristas de transporte nacional rodoviário, excepto “os que conduzem veículos com menos de 7,5 toneladas” e “os motoristas ligeiros afectos ao transporte nacional”, têm direito a receber as referidas prestações pecuniárias - “duas horas de trabalho suplementar” e “retribuição específica” -, sendo irrelevante qual a distância realizada pelos veículos a cuja condução estão afectos.”

Este é igualmente o entendimento que perfilhamos. Efectivamente, não se justifica a interpretação restritiva baseada no entendimento seguido a propósito da pretérita cláusula 74^a, n.º 7, quando o âmbito pessoal e as finalidades da nova cláusula 61^a são distintos daquela.

Assim, procede aqui o recurso.

2.2. Mais pretende a recorrente que tal retribuição seja incluída no salário de férias e respectivo subsídio, pretensão que igualmente procede, quer em função do disposto no n.º 4 da cláusula 61^a do CCTV de 2019, quer em função do disposto nas cláusulas 52^a do CCTV de 2018, e 51^a do CCTV de 2019,

conforme acórdão desta Secção Social do Tribunal da Relação do Porto de 28 de Junho de 2024, processo 1924/23.2T8VLG.P1, acessível em www.dgsi.pt.

2.3. Pretende ainda a recorrente que deve a recorrida ser condenada no pagamento dos subsídios de refeição previstos nas cláusulas 57ª do CCTV de 2018 e 56ª do CCTV de 2019, argumentando que “como todos os motoristas nacionais, tal como a A., se encontram deslocados em Portugal como seu país de residência é evidente que a Convenção lhes reconhece o direito a serem pagos pelas refeições que tomarem ao serviço das respectivas empresas.” Consta da sentença: “Relativamente ao valor da refeição previsto nas cláusulas 57ª (CCT2018) e 56ª (CCT2019), a A. não logrou demonstrar que a ele tivesse direito, porquanto não alegou e não demonstrou que tenha efetuado a sua refeição (almoço) fora dos horários ali referidos (11h30 às 14h30), ainda que parcialmente (tendo em conta a redação do CCT 2019). E manifestamente a técnica da remissão para os documentos juntos, não cumpre o ónus de alegação que sobre si impendia. A A. não logrou demonstrar que em algum dia (que não identificou), não pode efetuar a sua refeição de almoço no horário previsto na CCT. E era à A. que competia a alegação e prova dos dias em que tal pudesse ter sucedido. Alegação e prova que não fez. Como tal, não lhe é devida tal quantia.

Dispõe a primeira das referidas cláusulas (57ª do CCTV de 2018), sob a epígrafe Refeições, alojamento e deslocações no país de residência:

1- A empresa pagará aos trabalhadores todas as refeições que estes por motivo de serviço, tenham de tomar fora das horas referidas no número 2 ou deslocados fora do país de residência.

2- Para efeitos do número 1 as horas das refeições são:

- a) Pequeno-almoço quando o trabalhador inicie o serviço até às 7h00, inclusive;
- b) Almoço ou jantar das 11h30 às 14h30 e das 19h30 às 21h30;
- c) Ceia - quando o trabalhador termine o serviço depois das 0h00.

3- A empresa reembolsará os trabalhadores que prestem pelo menos 4 horas de serviço no período compreendido entre as 0h00 e as 7h00, com o valor fixado no anexo III, excepcionando os trabalhadores que se encontrem na situação prevista na cláusula 56ª número 4.

4- As despesas mencionadas nos números anteriores serão custeadas mediante a atribuição de ajudas de custo nos valores fixados no anexo III. E a cláusula 56ª do CCTV de 2019, sob a epígrafe Refeições, alojamento e deslocações no país de residência:

1- A empresa pagará aos trabalhadores todas as refeições que estes, por motivo de serviço, tenham de tomar fora das horas referidas no número 2 ou deslocados no país de residência.

2- Para efeitos do número 1 as horas das refeições são:

- a) Pequeno-almoço quando o trabalhador inicie o serviço até às 7h00, inclusive;
- b) Almoço ou jantar, se a deslocação abranger, ainda que parcialmente, o período compreendido entre as 11h30, inclusive e as 14h30 e entre as 20h00 inclusive e as 21h30;
- c) Ceia - quando o trabalhador termine o serviço depois das 0h00.

3- A empresa pagará aos trabalhadores que prestem pelo menos 4 horas de serviço no período compreendido entre as 0h00 e as 7h00, o valor correspondente a uma das refeições previstas na alínea *b*) do número 2 da presente cláusula, de acordo com o fixado no anexo III, excepcionando os trabalhadores que se encontrem na situação prevista na cláusula 55ª número 4.

4- As despesas mencionadas nos números anteriores serão custeadas mediante a atribuição de ajudas de custo nos valores fixados no anexo III. A recorrente reconhece que não efetuou as suas refeições fora dos horários referidos no nº 2 das referidas cláusulas, entendendo, porém, que “seria muito estranho que a A. não pudesse almoçar, na hora normal para a generalidade das pessoas sob pena de fazendo-o, ser punida com a perda do valor dessa refeição. Isto porque toda a gente sabe que o legislador toma sempre decisões justificadas. Ora exigir tal era um disparate por infundado e absurdo.” Assim concluindo que “Como a Convenção se aplica não só aos motoristas como a todos os trabalhadores que se encontram ao serviço das empresas representadas pela ANTRAM que se dediquem aos Transportes públicos de mercadorias, a primeira parte do preceito será mais dedicado a estes trabalhadores não móveis, enquanto a parte final abrangerá precisamente os motoristas como trabalhadores móveis.”

Ou seja, na tese da recorrente, o subsídio de refeição previsto nas cláusulas 56ª do CCTV de 2018 e 55ª do CCTV de 2019, é devido apenas aos trabalhadores não móveis, beneficiando todos os motoristas do subsídio (superior) previsto naquelas cláusulas 57ª e 58ª acima transcritas.

Sem razão, como, em nosso entender resulta evidente do teor das cláusulas em questão, referindo-se nas 56ª e 55ª (respectivamente dos CCTV de 2018 e de 2019) que o subsídio de refeição é atribuído a todos os trabalhadores abrangidos pelo CCTV, sendo de valor igual para todos, e especificamente se referindo nas cláusulas 57ª e 56ª, respectivamente, que o subsídio ali previsto só tem aplicação quando os motoristas tenham que tomar a sua refeição fora do período normal definido no nº 2. Conforme se refere no acórdão desta Secção Social de 28 de Junho de 2024, processo 4050/23.0T8VLG.P1, acessível em www.dgsi.pt, “relembrando-se o entendimento de que a interpretação das

cláusulas de conteúdo regulativo das convenções coletivas de trabalho deve obedecer às regras próprias da interpretação da lei, devendo partir-se do enunciado linguístico da norma, ou seja, da letra da lei, por ser o ponto de partida da atividade interpretativa uma vez que através dela se procura reconstituir o pensamento das partes outorgantes dessa Convenção Coletiva, tendo presente que o enunciado da cláusula funciona igualmente como limite interpretativo pois não pode ser considerada uma interpretação que não tenha o mínimo de correspondência verbal.”

Assim, improcede aqui a apelação.

2.4. Pretende ainda a recorrente o pagamento das deslocações que efectuou entre a sua residência e o local onde deixava o veículo que conduzia, ao quilómetro, nos termos do nº 5 das cláusulas 57ª e 56ª, respectivamente do CCTV de 2018 e de 2019. Alega para o efeito que “atento o disposto na Cla. 12 nº 1 alínea l) dos CCT de 15/09/2018 e de 08/12/2019, atento o teor dos arts. 24, 25 e 26 constantes dos Factos Provados, deve revogar-se a sentença nesta parte da compensação pedida pelas despesas de deslocação e condenar-se a Ré no montante peticionado de 17.023,41 €.”

Consta da sentença:

“Relativamente ao pagamento do valor previsto no nº 5 da cláusula 57ª do CCT 2018 e no nº 5 da aludida cláusula 56ª do CCT 2019, a A. não alegou nem demonstrou que tivesse existido qualquer acordo no sentido de utilizar o seu veículo ao serviço da empresa.

O facto apurado de que a A. utilizava a sua viatura para se deslocar de e para Ovar, local onde deixava estacionada a viatura da Ré que conduzia, não equivale a dizer que utilizava a sua viatura ao serviço da empresa ou sequer que não tivesse alternativa a fazê-lo, tanto mais que o seu contrato de trabalho não definia o local em que o mesmo devia ser prestado. Não existiu qualquer acordo entre as partes a este propósito e o facto de a A. se deslocar na sua viatura para o local onde deixa estacionada a viatura da empresa, não significa que esteja a utilizar a sua viatura ao serviço da empresa R., que a habilita a receber qualquer valor pelos km’s de distância percorridos.

As deslocações da A. até ao local onde diariamente deixava estacionado o camião que conduzia, em Ovar, não estão cobertas, s.m.o., por qualquer compensação, designadamente a prevista nos nºs 5 das cláusulas 56ª e 57ª dos CCT.

De resto, nem sequer se demonstrou que a A. não tivesse transportes públicos ou sequer que estivesse impedida de levar a viatura da empresa para casa, questão que, como resulta abundantemente da prova produzida em audiência, nunca sequer foi equacionada.

Não assiste à A. o direito que peticiona, a este título.”

Consta da cláusula 12ª, nº 1, al. l), do Contrato coletivo entre a Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias - ANTRAM e a Federação dos Sindicatos de Transportes e Comunicações - FECTRANS - Revisão global, quer do publicado no BTE nº 34, de 15 de Setembro de 2018, quer do publicado no BTE nº 45, de 8 de Dezembro de 2019, que é dever da empresa garantir aos trabalhadores de horário móvel transporte de e para o local de trabalho, sempre que o serviço se inicie ou termine fora dos horários normais dos transportes públicos, salvo os casos em que os trabalhadores estejam na situação de deslocados, nos termos do presente CCTV.

Por outro lado, é o seguinte o teor do nº 5 das cláusulas 57ª e 56ª, respectivamente do CCTV de 2018 e de 2019: Se o trabalhador concordar em utilizar veículo próprio ao serviço da empresa, esta obriga-se a pagar-lhe, por cada quilómetro percorrido, 0,28 (percentagem sobre o valor do litro) ou 0,14 do preço do litro da gasolina super que vigorar, consoante se trate de veículo automóvel ou de motociclo ou ciclomotor; quando esta utilização tiver carácter de regularidade, a empresa obriga-se ainda a efetuar um seguro contra todos os riscos, incluindo responsabilidade civil obrigatória, compreendendo passageiros transportados gratuitamente, desde que em serviço da empresa. A procedência da pretensão da recorrente fundava-se na impugnação da matéria de facto provada (consideração como provada da matéria alegada no art. 43º da contestação), pelo que, improcedendo esta logo se comprometeu o êxito do recurso. De todo o modo sempre o mesmo seria improcedente quanto a esta questão.

Como é natural, a cláusula 12ª, nº 1, al. l), tem como pressuposto que o trabalhador inicie ou termine o trabalho fora dos horários normais dos transportes públicos. Ou seja, o que está em causa não é se o trabalhador tem transportes públicos directos entre a sua residência e o local onde está o veículo da empresa, mas sim se o horário não permite a utilização de tais transportes, por implicar o início ou termo da actividade fora do horário normal de funcionamento dos transportes públicos, o que não é o caso dos autos, atento o facto provado 5. E a isto não obsta, como se refere na sentença, que a recorrente, por sua iniciativa e/ou comodidade, utilizasse o seu veículo particular para o efeito, uma vez que não existia qualquer anuência da empregadora nesse sentido.

Muito menos se pode alegar que a recorrente utilizasse o seu veículo particular "ao serviço da empresa", como se exige no nº 5 das cláusulas 57ª e 56ª, do CCTV, respectivamente de 2018 e de 2019.

Assim, também aqui improcede a apelação.

2.5. Finalmente, pretende a recorrente que seja recalculado o valor do crédito por falta de formação profissional em função da decisão a proferir em sede de

recurso, o que obviamente deve proceder, na medida em que procede o próprio recurso, ou seja com o acréscimo resultante da condenação da recorrida no pagamento da cláusula 61ª.

O apuramento dos valores em dívida será apurado em sede de liquidação, nos termos do art. 609º, nº 2, do CPC.

IV. Decisão

Pelo exposto, acorda-se em julgar improcedente o recurso quanto à impugnação da decisão relativa à matéria de facto, e julgar parcialmente procedente a apelação, revogando a sentença sob recurso na parte em que absolveu a recorrida do pagamento da cláusula 61ª dos CCTV publicados no BTE nº 34, de 15 de Setembro de 2018, e nº 45, de 8 de Dezembro de 2019, e quanto ao cálculo das horas de crédito por falta de formação profissional, que nesse aspecto é substituída pelo presente acórdão, condenando-se a recorrida a pagar à recorrente o subsídio em questão durante todo o período de duração do contrato de trabalho, treze vezes por ano, bem como a ver incluído o mesmo subsídio na cálculo do valor da hora por falta de formação profissional, tudo a liquidar nos termos do art. 609º, nº 2, do CPC, tudo acrescidos dos respectivos juros legais, no mais se confirmando a sentença recorrida. Custas em ambas as instâncias em função do decaimento.

Porto, 11 de Dezembro de 2024

Rui Penha

Sílvia Saraiva

Maria Luzia Carvalho