



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO

VÍNCULO JURÍDICO DE CONDUCTORES EN PLATAFORMAS
DIGITALES DE TRANSPORTE DE PERSONAS: EL CASO DE LA
EMPRESA UBER

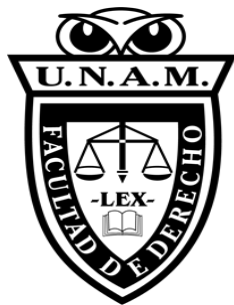
TESIS

PARA OPTAR POR EL TÍTULO DE
LICENCIADA EN DERECHO
PRESENTA:

KATE AURORA GÓMEZ DÍAZ DE LEÓN

DIRECTORA DE TESIS

DRA. MARIA PATRÍCIA KURCZYN VILLALOBOS



CIUDAD UNIVERSITARIA, CDMX, 2023



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.



UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE DERECHO DEL TRABAJO

M. en C. IVONNE RAMÍREZ WENCE
DIRECTORA GENERAL DE LA
ADMINISTRACIÓN ESCOLAR DE LA UNIVERSIDAD
NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO.
P R E S E N T E.

Muy distinguida Directora:

La alumna **KATE AURORA GÓMEZ DÍAZ DE LEÓN**, con número de cuenta **314117454**, inscrita en el Seminario de Derecho del Trabajo a mi cargo, ha elaborado su tesis profesional intitulada: **"VÍNCULO JURÍDICO DE CONDUCTORES EN PLATAFORMAS DIGITALES DE TRANSPORTE DE PERSONAS: EL CASO DE LA EMPRESA UBER"**, bajo la dirección de la **DRA. MARÍA PATRICIA KURCZYN VILLALOBOS** para obtener el título de Licenciada en Derecho.

El **LIC. MANUEL GUTIÉRREZ NATIVIDAD**, en el oficio con fecha 14 de agosto del año en curso, me manifiesta haber revisado y aprobado la referida tesis; considerando que reúne los requisitos correspondientes, por lo que, con apoyo a los artículos 18, 19, 20 y 28 del vigente Reglamento General de Exámenes suplico a usted ordenar la realización de los trámites tendientes a la celebración del Examen Profesional de la alumna referida.

Atentamente
"POR MI RAZA HABLARÁ EL ESPÍRITU"
Ciudad Universitaria, Cd.Mx. a 17 de agosto de 2023.

DR. PORFIRIO MARQUET GUERRERO
Director del Seminario



NOTA DE LA SECRETARÍA GENERAL: El alumno deberá iniciar el trámite para su titulación dentro de los seis meses siguientes (contados de día a día) a aquél que le sea entregado el presente oficio, en el entendido de que transcurrido dicho lapso, caducará la autorización que ahora se le concede para someterse nuevamente sino en el caso de que el trabajo recepcional conserva su actualidad y siempre que la oportuna iniciación del trámite para la celebración del examen haya sido impedido por circunstancia grave, todo lo cual calificará la Secretaría General de la Facultad.

C.c.p.-Seminario.
C.c.p. - Alumno.

DEDICATORIAS Y AGRADECIMIENTOS

A mi abuelo el Sr. Rubén Gómez Delgado, a mi papá el Lic. José Ramón Gómez Macías, a mi mamá la Sra. Aurora Díaz de León Salazar y a mi Hermano el M. en B. Rubén Gómez Díaz de León por ser el motor de mi vida, apoyarme y ayudarme en todo momento a conseguir mis metas y proyectos, además de enseñarme lo más importante en esta vida que es el compromiso, la disciplina, el amor y el respeto. A mi papá en especial, por ser mi maestro de tiempo completo en casa.

A la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) y la Facultad de Derecho por haber sido mi segunda casa, permitir que me desarrollara en todos los aspectos de la vida: académica, profesional y socialmente. Por brindarme las herramientas para salir adelante y permitirme conocer a personas maravillosas que marcaron mi vida.

A la Doctora María Patricia Kurczyn Villalobos, por haberme abierto las puertas a la investigación y aceptado como becaria en el Instituto de Investigaciones Jurídicas, a quien también le agradezco por darme las herramientas necesarias para concluir mi carrera. Y sobre todo por aceptar ser la Directora de la presente tesis y apoyarme siempre para ser mejor estudiante.

Al Ing. Omar Reyes Guerrero por quererme, cuidarme, apoyarme e insistirme todos los días sobre los avances de la presente tesis, además de impulsarme a ser una mejor persona.

Al Seminario de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social, en particular a los Dres. Porfirio Marquet Guerrero y Manuel Gutiérrez Natividad por su amabilidad, comentarios y correcciones a la presente tesis.

VINCULO JURIDICO DE CONDUCTORES EN PLATAFORMAS DIGITALES DE TRANSPORTE DE PERSONAS: EL CASO DE LA EMPRESA UBER

INTRODUCCION	1
CAPITULO 1. EVOLUCION DEL DERECHO DEL TRABAJO POR LAS REVOLUCIONES INDUSTRIALES	3
I. INDUSTRIA 4.0 Y PLATAFORMAS DIGITALES	5
A. Marco conceptual.....	6
B. Impacto del surgimiento de la industria 4.0 en las actividades económicas.....	8
C. Plataformas digitales.....	11
D. Plataformas digitales de transporte privado de personas.....	13
II. REGULACION JURIDICA EN MÉXICO DE PLATAFORMAS DIGITALES DE TRANSPORTE DE PERSONAS.	14
A. Regulación Fiscal.....	15
B. Regulación referente a operación, permisos y funcionamiento.....	16
C. Resolución de la Suprema Corte de Justicia de la Nación.....	22
CAPITULO 2. UBER COMO PLATAFORMA COLABORATIVA O ECONOMIA DE PLATAFORMAS	24
I. ANTECEDENTES DE UBER EN MEXICO Y EL MUNDO.....	24
II. ECONOMIA COLABORATIVA.....	26
A. Nuevo modelo de negocios.....	28
B. Regulación de estos nuevos modelos de negocios.....	30
CAPITULO 3. SOCIOS CONDUCTORES DE UBER.....	39
I. REQUISITOS PARA SER SOCIO, CONDUCTOR O SOCIO CONDUCTOR EN UBER.....	41
II. OBLIGACIONES DE LOS CONDUCTORES.....	44
A. Puntualidad y conducta.....	46
B. Discriminación.....	47
C. Calificaciones en la aplicación.....	48
III. ¿QUÉ SE REQUIERE PARA QUE UNA PERSONA SEA CONSIDERADA COMO TRABAJADOR?	49
CAPÍTULO 4. DIFERENCIAS Y SIMILITUDES ENTRE SOCIOS CONDUCTORES, CONDUCTORES DE UBER Y TAXISTAS EN MÉXICO	52

I. SITUACIÓN JURIDICA LABORAL DE TAXISTAS EN MÉXICO.....	52
A. Derechos y Obligaciones de Taxistas en México.....	56
CAPITULO 5. DERECHO COMPARADO	62
I. REGULACION DE LAS PLATAFORMAS DIGITALES EN OTROS PAISES.	62
A. Unión Europea.....	63
B. España.....	64
C. Italia y Francia.....	65
D. California, Estados Unidos y Buenos Aires, Argentina.....	66
E. Chile.....	67
F. Reino Unido.....	69
CAPITULO 6. PRINCIPALES PUNTOS QUE ES NECESARIO REGULAR.....	73
I. LABORALIDAD.....	75
II. SEGURIDAD SOCIAL.....	77
III. SINDICATOS Y RELACIONES COLECTIVAS DE TRABAJO.....	79
CONCLUSIONES	81
BIBLIOGRAFIA.....	85

INTRODUCCION

En este proyecto de investigación se analizará el vínculo jurídico que existe entre los sujetos que prestan un servicio dentro la empresa Uber, quienes pueden ser Conductores, Socios y Socios conductores.

Para entender qué clase de vinculo jurídico existe entre los dos sujetos mencionados, es necesario en una primera instancia analizar la evolución del Derecho del Trabajo en el transcurso de las Revoluciones Industriales, en particular la Cuarta Revolución Industrial o Industria 4.0 al ser en ésta la que ha permitido la proliferación de las plataformas digitales como Uber. Así como, la regulación legal existente en México con respecto a las plataformas digitales referente a la fiscalización de la actividad, la operación, permisos y funcionamiento, así como las determinaciones de la Suprema Corte de Justicia.

De igual manera se analizará a la empresa Uber como una economía colaborativa, para determinar si puede o no definirse como tal, entendiendo que la economía colaborativa es aquella en la que la actividad que se realiza no tiene fines de lucro y únicamente tiene como finalidad resolver una problemática o necesidad social por medio de la colaboración entre iguales.

Para poder entender la función de los sujetos que prestan un servicio dentro de la empresa Uber, será necesario identificar los requisitos para ingresar a la empresa como Conductor, Socio o Socio conductor, las obligaciones de estos sujetos y qué se requiere para que una persona sea calificada como trabajador subordinado según lo regulado por la Ley Federal del Trabajo. Posteriormente se considerarán las diferencias y similitudes entre el servicio prestado por medio de la plataforma Uber y el que se realiza por medio de taxis, de manera que se considere la situación jurídica laboral de los taxistas en México, sus derechos y obligaciones y demás situaciones en las que el servicio prestado tiene similitud con el realizado en plataformas digitales.

Finalmente se hará un estudio comparado entre la Unión Europea, España, Italia, Francia, Estados Unidos, Argentina, Chile, Reino Unido y México de manera que sea posible comprender cuales han sido las políticas públicas que han implementado en estos países para regular la relación jurídica que existe entre los conductores y la empresa, y si alguna de estas políticas puede ser aplicable a la situación actual de México de tal forma que se cree una regulación jurídica suficiente y eficaz. Como último apartado se plantea una propuesta de regulación jurídica, en la que se consideran: la laboralidad en la actividad económica referida, la Seguridad Social e importancia de la creación de sindicatos, así como relaciones colectivas del trabajo que permitan identificar las principales necesidades para salvaguardar los derechos mínimos de los conductores.

CAPITULO 1. EVOLUCION DEL DERECHO DEL TRABAJO POR LAS REVOLUCIONES INDUSTRIALES

A lo largo de los años, la necesidad de regular las diferentes formas de trabajo ha sido evidente debido a la evolución que naturalmente tienen la humanidad gracias a los movimientos sociales y la tecnología. Claramente hace cincuenta años no existían los medios digitales necesarios para pensar en una situación en la que un individuo preste un servicio de transporte privado a través de un teléfono móvil, pero a pesar de que el trabajo cambia conforme avanza la sociedad, muchas veces la regulación de estas nuevas relaciones no se logra tan rápido como sucede el cambio, pues en ocasiones las nuevas formas de trabajo no son evidentes a simple vista con la regulación legal del momento.

Según Ashton “Una revolución industrial implica un cambio repentino que no es, en realidad, característico de los procesos económicos”¹, es decir, una revolución industrial es aquel movimiento social que ha propiciado una modificación en la manera en la que se realizan los trabajos con la introducción de máquinas y tecnología. En 1965 Vdakov y Polianski plantearon que la primera revolución industrial fue la que aceleró la victoria del capitalismo como el sistema económico actual en occidente². El capitalismo en las nuevas relaciones de trabajo impulsadas por las nuevas tecnologías es relevante toda vez que algunos doctrinarios consideran que influye en el modo de vida de los individuos, creando sociedades de consumo cuyas estructuras dependen de las economías de mercado³.

¹ SALORT I Vives, S. Revoluciones industriales, trabajo y Estado del Bienestar: La gran ruptura mundial contemporánea. Sílex Ediciones, pp. 18, 2012. Digitalia, <https://www-digitaliapublishing-com.pbidi.unam.mx:2443/a/15543>.

² Idem.

³ KURCZYN VILLALOBOS, Patricia, Las nuevas relaciones de trabajo. Porrúa, 2009 pp. 131-142.

A lo largo de la historia han existido cuatro revoluciones industriales, la primera inicia a finales del siglo XVIII, gracias a la máquina de vapor que permitió el paso de la producción manual a la mecanizada⁴, también se presentó en el ámbito textil con la creación de la primera máquina hilera en Inglaterra, y posteriormente la industria siderúrgica con el ferrocarril⁵. La segunda revolución industrial llega un siglo después, alrededor de 1850, con el surgimiento de la producción en cadena gracias a la electricidad. La tercera surge en el siglo XX con la llegada de la electrónica y las tecnologías de información y comunicación, en esta revolución no hubo únicamente un cambio de maquinarias sino un cambio de paradigma al encontrarnos ante la integración de las tecnologías en varios ámbitos de la vida cotidiana y en específico en la manera en la que se prestaban los trabajos. Esta revolución también es conocida como “revolución científico-técnica”, “revolución del conocimiento” o “revolución digital”, básicamente encontramos el paso de lo manual y/o mecánico a lo eléctrico y finalmente a lo digital. Las tecnologías facilitan la distribución y acceso a la información y conocimientos, lo que permite la producción de grandes cambios en la organización de las actividades económicas y el paso a la globalización.⁶

Actualmente, las nuevas tecnologías, las impresoras 3D, el internet de las cosas, las nubes de almacenamiento, el *big data*, la inteligencia artificial y las redes sociales han dado lugar a la cuarta revolución industrial o industria 4.0⁷. Esto ha propiciado la creación de nuevas maneras de llevar a cabo actividades económicas

⁴ CARO MÁRQUEZ, E. *La cuarta revolución industrial. (Trabajo fin de grado inédito). Universidad de Sevilla, Sevilla, 2017, pp.38.*

⁵ SALORT I Vives, S. Op. Cit., p.1.

⁶ CARO MÁRQUEZ, Op. Cit., p.4.

⁷ SÁNCHEZ CASTAÑEDA, Alfredo, La cuarta revolución industrial. (industria 4.0). Entre menos trabajo, nuevos empleos y una cíclica necesidad: La protección del trabajador asalariado y no asalariado, en Mendizábal Bermúdez Gabriela, Sánchez Castañeda Alfredo, Kurczyn Villalobos Patricia, Coord. (2019) “Industria 4.0 Trabajo y Seguridad Social”, México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, P. XVII, p. 36.

como la que ocupa el presente proyecto de investigación, con las llamadas plataformas digitales.

Estos cambios o modificaciones en las relaciones humanas y las nuevas formas de empleo son motivadas e impulsadas, entre otras cosas, por la velocidad del desarrollo industrial, la inseguridad financiera, las inflaciones y los cambios globales⁸ además de la globalización. Derivado de estos cambios es que surge la necesidad de regular las nuevas relaciones humanas, por lo que, las leyes para lograr su eficacia deben involucrarse con las condiciones vigentes en cada módulo de la realidad, en el caso concreto de esta investigación con las nuevas tecnologías⁹. Por lo que se hace un análisis tanto de los factores sociales como económicos y la vinculación que han tenido estos con el derecho respecto a las nuevas relaciones de trabajo pues existe la necesidad latente de modernizar o modificar las estructuras jurídicas en el orden laboral, al ritmo de las transformaciones empresariales y de procesos de productividad, en función de la coordinación de estos en el empleo¹⁰, de manera que se regule con tres enfoques primordiales; el económico, el estrictamente jurídico y el humanista¹¹.

I. INDUSTRIA 4.0 Y PLATAFORMAS DIGITALES

Para comprender los alcances e importancia de la Industria 4.0 o Cuarta Revolución industrial es necesario entender su definición o marco conceptual, pues en la actualidad no existe un concepto universalmente aceptado para definirla, sin embargo, existen elementos que permiten identificar sus características. Posteriormente se hará mención al impacto del surgimiento de la Industria 4.0 en la

⁸ KURCZYN VILLALOBOS, Patricia, Las nuevas relaciones de trabajo. Porrúa, 2009 pp. 131-142.

⁹ Ídem.

¹⁰ Ídem.

¹¹ Ídem.

vida laboral y en particular con las plataformas digitales de transporte privado de personas.

A. Marco conceptual.

Es importante comprender y analizar, en una primera instancia, qué se entiende por Industria 4.0 en la actualidad. El término como tal, se utilizó por primera vez en 2011 por el gobierno alemán para referirse a “un nuevo modelo de organización y de control de la cadena de valor a través del ciclo de vida del producto y a lo largo de los sistemas de fabricación apoyado y hecho posible por las tecnologías de la información”, esto implica, según Gabriela Mendizábal Bermúdez¹², que cuando nos referimos a la cuarta revolución industrial o bien a la Industria 4.0 nos encontramos frente a un fenómeno en el que se aplican las nuevas tecnologías en los procesos de producción de bienes o prestación de servicios permitiendo que su funcionamiento sea autómatas, inteligente y eficiente.

No se tiene hasta el momento una definición única que pueda ser acertada y aplicable a la Industria 4.0 debido a que, al ser un fenómeno tan reciente existen demasiadas variables en las actividades que se realizan por medio de las nuevas tecnologías, prueba de ello es que para el 2015 Carolina Castresna¹³ señaló que habían más de 134 definiciones sobre este fenómeno global. Sin embargo, según la investigación de la Dra. Mendizábal existen cinco elementos que pueden ayudar a comprender las características de la Industria 4.0: a) es un nuevo modelo de organización, que rompe con la forma anterior de realización del trabajo en el que había una interacción humano-máquina, para ser reemplazado por una interacción

¹² MENDIZÁBAL BERMÚDEZ, Gabriela, *Seguridad Social y la Industria 4.0*” en Gabriela Mendizábal Bermúdez, Alfredo Sánchez Castañeda, Patricia Kurczyn Villalobos, (coordinadores), *Industria 4.0 Trabajo y Seguridad Social*”, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 2019. p. 6.

¹³ Ídem.

máquina-máquina, b) nos encontramos frente a sistemas automatizados, para los que son necesarios la digitalización y el internet de las cosas, entendiendo a la digitalización como la transformación de la información analógica a la digital lo que permite utilizar, procesar, reproducir, almacenar y distribuir la información mediante sistemas de procesamiento de datos para finalmente transmitir una instrucción precisa a un receptor que puede ser un robot, máquina o computadora y el internet de las cosas que consiste en la integración de sensores y dispositivos en objetos cotidianos que quedan conectados a Internet a través de redes fijas e inalámbricas, lo que permite una comunicación autónoma, sin intervención de los humanos, c) se emplean tecnologías de la información y de comunicación (TIC's), que son el medio conductor para realizar una acción mediante la gestión y transformación de la información, d) su principal objetivo es la producción eficiente, lo que genera un menor tiempo y costo en la producción, pero una mayor calidad en el producto final y e) permiten la interacción directa con el cliente, esto implica que el cliente desde la comodidad de su casa o donde se encuentre por medio de la tecnología puede ordenar la creación de cierto producto o la obtención de cierto servicio específico mediante un *click* en un aparato tecnológico, lo que permite basarse en el deseo individual de cada cliente para el producto o servicio final. ¹⁴

Otra de las definiciones a este fenómeno es la propuesta por Caro Márquez¹⁵, quien dice que “La cuarta revolución industrial no se define por un conjunto de tecnologías emergentes en sí mismas, sino por la transición hacía nuevos sistemas que están constituidos sobre la infraestructura de la revolución digital que impulsó la tercera revolución industrial”. Es decir, como cualquier revolución industrial este fenómeno está directamente relacionado con los avances del anterior, pues en los dos se dio una transición del trabajo manual-industrial al tecnológico, sin embargo, en esta revolución industrial nos encontramos frente a nuevos instrumentos digitales que permiten una automatización de las máquinas, en la que cada vez es menos

¹⁴ Ibidem, p. 8.

¹⁵ CARO MÁRQUEZ, E. *La cuarta revolución industrial*, (Trabajo de Fin de Grado Inédito) Universidad de Sevilla, Sevilla, 2017, pp.38.

necesaria la intervención humana, pues el procesamiento de datos permite a las máquinas tomar decisiones semiautónomas, situación que antes no pasaba al necesitar que un humano diera indicaciones precisas a las máquinas para funcionar.

Como se mencionó anteriormente, es imposible dar una sola definición exacta y completa de la cuarta revolución industrial; sin embargo, la mayoría de las definiciones que existen hasta el momento comparten algunas características que nos permiten comprender mejor este fenómeno, estas se pueden resumir en que nos encontramos frente a un nuevo sistema o modelo de organización, pues el trabajo se realiza de una forma semiautónoma con interacción máquina-máquina, además el trabajo se lleva a cabo mediante TIC's, la producción es más eficiente al reducir tanto costos como tiempo y finalmente se tiene una interacción directa con el cliente.

B. Impacto del surgimiento de la industria 4.0 en las actividades económicas.

Como resultado de la aparición de cada revolución industrial han existido movimientos que de forma violenta han intentado frenar los avances tecnológicos con la finalidad de evitar que el trabajo del humano sea reemplazado por máquinas. Uno de ellos fue el Ludismo que comenzó en 1779 con la destrucción de telares en Inglaterra, este es un movimiento que se opuso radicalmente a la primera revolución industrial mediante la destrucción de las maquinas¹⁶. Dejando de lado las reacciones violentas, en la cuarta revolución industrial se intenta comprender mediante documentos y estudios científicos la manera en la cual se afectará al empleo por la automatización y digitalización, al reemplazar en ciertos sectores la mano de obra por sistemas computacionales, o bien por la creciente existencia de

¹⁶ DE LA FUENTE LÓPEZ, Patricia. *Los luditas y la tecnología: lecciones del pasado para las sociedades del presente*. El Buho: Revista electrónica de la Asociación Andaluza de Filosofía, 2004, no 2, p. 1.

plataformas digitales que de alguna manera reemplazan la forma tradicional de prestar servicios.¹⁷

Diversos estudios han señalado que las empresas verán incrementado su capital sin tener que invertir demasiado en su fuerza de trabajo. Según Enrique Márquez Cano¹⁸, esto se puede medir desde el punto de vista cuantitativo, pues al incrementar la eficacia de los procesos empresariales externos como son la producción, logística, inventario, calidad y mantenimiento, así como los procesos internos como la toma de decisiones de la empresa mediante la implementación de nuevas tecnologías, se harán más eficientes los procesos productivos y por consecuencia aumentará el capital y rendimientos de las empresas. Pero también se considera que habrá beneficios importantes para los trabajadores, pues desde un enfoque cualitativo la implementación de la digitalización y las nuevas tecnologías van a ayudar a los empleados a mejorar su productividad, adquirir nuevos conocimientos y desempeñarse en nuevos cargos que les permitan desarrollar sus capacidades. En cuanto a los beneficios de los clientes, podemos observar que el que las empresas ofrezcan productos y servicios especializados va a permitir satisfacer la necesidad personal de cada individuo, al basarse en la información con la que cuenta cada empresa sobre los gustos del cliente en particular¹⁹. Esto se traduce en la oportunidad de desarrollo para los trabajadores en un sector más especializado y complejo por medio de la capacitación y la oportunidad de que el producto o servicio final esté más orientado a las necesidades específicas de cada uno de los clientes, al permitir hacer una producción o prestación de servicio directa.

En el ámbito laboral se considera que las nuevas tecnologías impactan en el empleo de tal manera que se vuelve presente la necesidad de crear nuevas formas de trabajo completamente innovadoras, hay un cambio constante en la situación

¹⁷ CARO MÁRQUEZ, Enrique, *La cuarta revolución industrial, (Trabajo de Fin de Grado Inédito)*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2017, p. 25.

¹⁸ *Ibidem*, p. 26.

¹⁹ *Ibidem*, p. 27.

laboral del trabajador independiente y subordinado, además del surgimiento de nuevas enfermedades de trabajo que es necesario prevenir, existen cambios en las condiciones de trabajo debido a la automatización de los procesos y uno de los cambios que más destaca en importancia con el presente proyecto de investigación es el cuestionamiento del trabajo subordinado como modelo clásico de las relaciones laborales²⁰.

En un estudio realizado por la Fundación Friedrich Ebert²¹ se destacó el término flexiseguridad, pues se considera que bien implementadas las nuevas formas de trabajo relacionadas con plataformas digitales pueden brindarles a las personas libertad e independencia en el trabajo sin tener que comprometer sus derechos laborales. El término de flexiseguridad en la actualidad se ha ampliado con el fin de abarcar a todas aquellas personas que se encuentran bajo un esquema flexible de trabajo, es decir, sin tener necesariamente un ingreso o una cantidad fijos de horas laboradas, sino que puedan ser condiciones determinadas por los trabajadores según sus necesidades personales. Según Sergio García Reséndiz, una tercera parte de los conductores de la empresa Uber tienen como principal fuente de ingresos los viajes realizados por medio de la plataforma digital, los demás por lo general tienen otro empleo, lo que nos podría indicar que se encuentran bajo este nuevo esquema de trabajo flexible.

²⁰ SÁNCHEZ CASTAÑEDA, Alfredo, *La cuarta revolución industrial. (industria 4.0). Entre menos trabajo, nuevos empleos y una cíclica necesidad: La protección del trabajador asalariado y no asalariado*, en Mendizábal Bermúdez Gabriela, Sánchez Castañeda Alfredo, Kurczyn Villalobos Patricia, Coord. (2019) "Industria 4.0 Trabajo y Seguridad Social", México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, P. XVII. P. 38.

²¹ JUÁREZ Blanca, *Flexiseguridad, el gran desafío para regular el trabajo en plataformas digitales*, El economista. 11 de enero de 2022. Recuperado en: <https://www.eleconomista.com.mx/capitalhumano/Flexiseguridad-el-gran-desafio-para-regular-el-trabajo-en-plataformas-digitales-20220110-0073.html>.

C. Plataformas digitales.

Con la llegada de la industria 4.0 la interacción entre los humanos y las máquinas es cada vez más evidente, cambiando la manera en la que tradicionalmente se realizaban los trabajos o las actividades remuneradas hasta este momento. Las plataformas digitales las podemos encontrar fácilmente en nuestros aparatos inteligentes y tienen objetivos muy variados, como proporcionar transporte privado de personas, arrendar un domicilio para una estadía corta o larga, pedir comida a domicilio, etc. Sin embargo, detrás de cada uno de estos servicios se encuentra una persona que se encarga de cumplir con lo que se contrata en la aplicación, por ejemplo, en el caso de las plataformas digitales de transporte de personas son los conductores del vehículo los que realizan el servicio contratado por el cliente por medio de la aplicación o plataforma digital, por lo que no necesariamente nos encontramos frente a una interacción de máquina-máquina, sino que hay capital humano realizando la actividad independientemente de que al contratarlo únicamente tengamos interacción con un aparato telefónico.

Es necesario comprender qué es una plataforma digital, la cual se define según Spagnoletti²² como un bloque que provee funciones esenciales a sistemas tecnológicos y sirve para la creación de productos complementarios, tecnologías o servicios que pueden ser desarrollados, es decir, es el canal virtual por medio del cual se generan productos o servicios con el fin de satisfacer alguna necesidad. Otra de las maneras de conceptualizar una plataforma digital es a partir de una definición no tecnológica que las presenta como una red de comercio digital o un mercado que permite una transición en la forma de hacer negocios, en cuanto a la interacción entre empresa y cliente o incluso cliente con otro cliente. A partir de esta

²² ASADULLAH Ahmad, Faik Isam, Kankanhalli Atreyi Digital Platforms: A Review and Future Directions, Twenty-Second Pacific Asia Conference on Information Systems, Japan, 2018. Consultado en: https://www.researchgate.net/publication/327971665_Digital_Platforms_A_Review_and_Future_Directions.

definición podemos considerar que las plataformas digitales tienen como objetivo el comercio electrónico de algún producto o servicio, utilizando como medio conector entre los clientes y la empresa a las TIC's.

Según Evans²³ “las plataformas digitales son empresas que dan servicio a dos o más grupos de clientes, que se necesitan uno al otro de alguna manera pero que no pueden captar por sí mismos el valor de su atracción mutua, y dependen del catalizador de la plataforma para facilitar interacciones entre ellos que generen valor”, es decir, según este autor, la empresa que en el caso preciso de este proyecto de estudio es Uber, funge como el medio por el cual dos personas se conectan para la realización y obtención de un servicio. Otros autores como Srnicek²⁴ las define como “infraestructuras digitales que posibilitan la interacción de dos o más grupos. Por lo tanto, se posicionan como intermediarios que reúnen a diferentes usuarios: clientes, anunciantes, prestadores de servicios, productores, proveedores y hasta objetos físicos”, podemos observar que estos dos autores posicionan a las plataformas digitales únicamente como un medio de comunicación entre las personas y no como empresas contratantes del servicio; sin embargo, queda claro que sin la disponibilidad de los conductores de prestar su servicio por medio de dichas empresas éstas no tendrían objeto ni podrían prestar servicio alguno.

También encontramos la clasificación que hacen Wismer & Rasek²⁵ de las plataformas digitales en transaccionales y no transaccionales. Las transaccionales son empresas cuya intención es permitir las transacciones entre dos grupos de usuarios que aprovechan su respectiva presencia en la plataforma, como ejemplo de esta clasificación plantean el caso de las plataformas que tienen como objetivo que varios individuos compartan un vehículo, como es el caso de la empresa Uber.

²³ OCDE, Plataformas digitales y competencia en México, pag. 7, 2018 Consultado en: <http://oe.cd/dpcm>.

²⁴ Ídem.

²⁵ Ibidem, p. 8.

En el caso de las plataformas no transaccionales, el objetivo es facilitar la interacción entre los usuarios y generar recursos a partir de la publicidad, un ejemplo de estas plataformas puede ser Facebook.

D. Plataformas digitales de transporte privado de personas.

Pese a que aún no existe un término universal para referirnos a este tipo de plataformas digitales, existen algunas alternativas como, “viajes por demanda”, “vehículos de alquiler con conductor privado”, o bien “plataformas digitales de transporte privado de personas”, este último es el más utilizado en México. En diferentes textos de origen internacional también se pueden encontrar nombres para estas plataformas como “ride-halling”, “e-dispatching”, “ride-booking”, “on-demand rides” y “transport network companies”. Por tanto, pese a que tampoco encontramos actualmente una definición específica y universal de este tipo de plataformas, podemos entender según el documento de análisis de plataformas de viajes que realizó en 2018 la Comisión Nacional de Productividad en Santiago de Chile²⁶, que son plataformas que tienen como fin conectar a un usuario con un conductor privado registrado en alguna de las plataformas, para viajes en su mayoría cortos, principalmente para ocio o trámites, estas plataformas tienen finalidad de lucro, además de ser utilizadas con mayor frecuencia por personas jóvenes entre los 18 y los 39 años, quienes en su mayoría tienen la característica de contar con educación media superior, por lo general con empleo y con relativamente mayores ingresos del hogar, sin embargo, son plataformas que se encuentran abiertas al público en general y por lo regular son de descarga gratuita en teléfonos inteligentes.

²⁶ COMISIÓN NACIONAL DE PRODUCTIVIDAD Y FUNDACIÓN CHILE, *Documento de análisis, Conocimiento y uso de las plataformas digitales de transporte*, 2018. Consultado en: <https://www.comisiondeproductividad.cl/wp-content/uploads/2018/09/Documento-de-An%C3%A1lisis-Plataformas-Digitales-Transporte-FCH-CNP.pdf>.

Javier Busquets²⁷ considera que las plataformas digitales de transporte de personas son empresas que vinculan a un conductor con un usuario mediante algoritmos, además presentan ciertas ventajas para los usuarios como el poder conocer, previo al inicio del recorrido, el costo de este, identificar a la persona que lo llevará a su destino y cuentan con diferentes modalidades de pago por medio de un teléfono inteligente. Gracias a estos algoritmos la empresa puede conocer datos que le ayudan a aprender progresivamente el comportamiento y preferencias tanto de los usuarios como de los conductores, lo que idealmente permite que se brinde un servicio con mayor calidad además de un menor costo y esto a su vez atraiga a más personas a utilizar este medio de enlace para realizar un viaje.

Según la OCDE²⁸ una de las características que ha permitido el incremento y éxito de las aplicaciones de transporte de personas ha sido el tema de la seguridad, pues estas aplicaciones permiten a los usuarios seguir la trayectoria del vehículo, conocer la identidad de los otros pasajeros y de los conductores, seleccionar a los conductores y en algunas aplicaciones también se encuentra un botón de pánico en caso de algún percance, situación que anteriormente no era posible con otros medios de transporte, como los taxis. También según algunas encuestas²⁹ influyen otros factores como la comodidad y calidad en el servicio, además de la cortesía de los conductores al saber que se les realizará una evaluación pública.

II. REGULACION JURIDICA EN MÉXICO DE PLATAFORMAS DIGITALES DE TRANSPORTE DE PERSONAS.

²⁷ BUSQUETS Javier, Las plataformas de transporte: globalidad y costes de la innovación, Blogs Expansión, publicado el 13 de febrero de 2019, recuperado de: <http://www.expansion.com/blogs/sociedad-empresa-digital/2019/02/13/las-plataformas-de-transporte-en-las.html>.

²⁸ OCDE, Plataformas digitales y competencia en México, pag.35, 2018 <http://oe.cd/dpcm>.

²⁹ Ídem.

En México la regulación legal existente de las plataformas digitales de transporte privado de personas, se refiere exclusivamente a temas de recaudación de impuestos por la realización de la actividad económica, y la reglamentación respecto a la operación y permisos para llevar a cabo la prestación de servicios, tales como la fijación de tarifas dinámicas, las características que deben tener los vehículos, el tipo de permiso de conducción necesario etc. Finalmente existen criterios de la SCJN los cuales permiten entender si la actividad llevada a cabo mediante plataformas de transporte privado de personas puede o no equipararse al servicio de Taxis.

A. Regulación Fiscal

En México el funcionamiento de las plataformas digitales de transporte privado de personas tiene una regulación federal únicamente de carácter fiscal, es decir, únicamente se regula la forma en la que se tributa por los viajes realizados por medio de las plataformas. En junio de 2020 se adicionó un nuevo régimen fiscal para el pago de ISR denominado “De los ingresos por la enajenación de bienes o la prestación de servicios a través de internet, mediante plataformas tecnológicas, aplicaciones informáticas y similares” y uno para el pago del IVA denominado “De los servicios digitales de intermediación entre terceros”, esto implica que aquellos conductores que reciben ingresos por realizar viajes mediante plataformas digitales deben estar inscritos en estos nuevos regímenes para el pago respectivo de impuestos, sin embargo, considerando que actualmente alrededor del 81%³⁰ de los conductores de Uber y otras empresas dedicadas a esta actividad tienen otros empleos, la inscripción a este régimen es compatible al régimen de incorporación

³⁰ ¿Cuál es el perfil de los conductores de Uber en México?, Factor Capital Humano, 3 de marzo de 2020, recuperado de: <https://factorcapitalhumano.com/mundo-del-trabajo/cuales-el-perfil-de-los-conductores-de-uber-en-mexico/2020/03/>.

fiscal, pero se debe distinguir entre los ingresos que se obtienen de una actividad y de otra al momento de realizar la declaración fiscal correspondiente.³¹

El pago de estos impuestos se hace directamente por las propias plataformas que se encargan de retenerlos y pagar directamente al Servicio de Administración Tributaria (SAT), únicamente corresponde al conductor la realización de las declaraciones correspondientes en el caso de no optar porque las retenciones sean consideradas como pagos definitivos. La retención que realizan las plataformas digitales para el pago del ISR es del 2.1% por la prestación de servicios de transporte terrestre y de entrega de bienes y un 8% para el pago del IVA que equivale a un 50% de la tasa real de dicho impuesto la cual es del 16%³².

B. Regulación referente a operación, permisos y funcionamiento.

En México la regulación jurídica de las plataformas de transporte privado de personas con respecto a sus permisos para operar en determinado lugar y las características e imposiciones al servicio dependen de cada entidad federativa. La primera de ellas en crear una base normativa al respecto fue la Ciudad de México, quien en 2015 con base en las recomendaciones de la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE) publicó dos acuerdos en los que se reconoce a las plataformas de transporte privado como una nueva categoría de transporte sin imponerles restricciones específicas, pero sí se estableció una serie de condiciones que deben cumplir los conductores de vehículos y las empresas dedicadas a esta actividad para poder operar, entre ellos que el coche debe tener un valor comercial mayor a doscientos mil pesos mexicanos, se debe contar con permisos para circular

³¹ PROCURADURÍA DE LA DEFENSA DEL CONTRIBUYENTE, *Plataformas Digitales 2021*, 2021. Recuperado de: https://www.prodecon.gob.mx/Documentos/bannerPrincipal/2020/plataformas_digitales_pr eguntas_y_respuestas .pdf.

³² Ídem.

que tienen vigencia de un año, los vehículos deben tener cuatro puertas, radio y aire acondicionado, entre otras. El segundo acuerdo estableció la obligación de las plataformas digitales de transporte privado de personas a destinar el 1.5% del valor de cada viaje al Fondo para el Taxi, la Movilidad y el Peatón.³³

Este fondo fue conformado en el año 2016 por los Bancos Interacciones y Banorte y tenía como objetivo que todas las plataformas que se dedicaran al transporte de personas por medio de vehículos privados contribuyeran en la mejora de los servicios de movilidad de la Ciudad de México y sobre todo que no se vieran tan drásticamente afectados los taxis, al reducir el número de servicios que consumen las personas, pero además, tener la posibilidad de brindar una mejor calidad en el servicio de taxis de la Ciudad de México a partir de las mejoras que se pudieran financiar con dicho fondo.³⁴

Uno de los obstáculos con los que se enfrentó la ciudadanía ante este fondo es que, al ser controlado y administrado por instituciones bancarias privadas, el secreto bancario y fiduciario impedía el acceso a la información sobre la cantidad de dinero que había en él y el destino que se le daba, es por esta razón que en 2021 la Secretaría de Movilidad y las instituciones bancarias operadoras del fondo decidieron transferir los recursos al Fondo para la Promoción de Financiamiento del Transporte Público (FIFINTRA) pues este es operado por la Nacional Financiera y no por instituciones privadas. El FIFINTRA se integra por los recursos que se aportan a través del Gobierno de la Ciudad de México por medio de la Secretaría de Administración y Finanzas por cualquier título jurídico para el mejoramiento del transporte público.³⁵

³³ OCDE, Plataformas digitales y competencia en México, pag.36, 2018 <http://oe.cd/dpcm>.

³⁴ SANTIAGO, David, *Tras años de opacidad, el gobierno-CDMX revela el destino de fondo de "apps"*, Expansión política, 26 de enero de 2022. Recuperado de: <https://politica.expansion.mx/cdmx/2022/01/26/gobierno-cdmx-destino-fondo-de-apps>.

³⁵ Ídem.

Seguido de la Ciudad de México, en 2015 el Estado de México publicó la Ley de Movilidad ³⁶ en la que se regula el derecho de los ciudadanos de buscar medios de transporte que se ajusten a sus necesidades, además se especifica en el artículo 20 que las normas de circulación incluyen a conductores que hagan uso del servicio de transporte público o privado. También se encuentran regulados por el Código Administrativo del Estado de México³⁷, en el capítulo tercero, sección cuarta “De los prestadores de servicios electrónicos y proveedores privados de transporte”, en la cual regulan los requisitos para la obtención de licencia de operación estatal, emitida por la Secretaría de Finanzas, a los denominados prestadores de servicios electrónicos en el artículo 7.57 bis, el cual viene acompañado de la obligación de inscribirse en el Registro Estatal de Contribuyentes para el pago correspondiente de impuestos por este concepto al ser un requisito para la emisión de la licencia. Se especifica además que la calidad de proveedor privado de transporte no es similar al servicio de taxis, pues solamente pueden celebrar contratos de transporte privado en términos de la legislación civil a través de aplicaciones tecnológicas. Además de señalar el legislador en este ordenamiento legal que la prestación de este servicio sin la intermediación de una plataforma digital equipara una prestación ilegal de servicio público de transporte, lo que constituye un delito de acuerdo con el Código Penal del Estado de México, y precisa que no es necesario que los vehículos tengan un registro específico en el Estado para poder darse de alta en las aplicaciones, ni se fija un número máximo o mínimo de unidades, ni el otorgamiento de matrículas especiales, cromáticas o elementos de identificación.

Otros de los estados que reglamentaron las operaciones de este tipo de plataformas fueron Puebla y Jalisco, el primero con la Ley de Transporte en el Estado de Puebla y el segundo con las reformas que se hicieron en 2016 a la Ley de Movilidad y Transporte del Estado y a la Ley de Ingresos. Incluso en 2021 se

³⁶ Ley de Movilidad del Estado de México, publicada en el Periódico Oficial “Gaceta de Gobierno”, el 12 de agosto de 2015.

³⁷ Código Administrativo del Estado de México, publicado en el Periódico Oficial “Gaceta de Gobierno”, el 13 de diciembre de 2001.

creó un Acuerdo por la Secretaría de Movilidad y Transporte del Gobierno del Estado de Puebla³⁸, que imponía un mínimo y un máximo en la tarifa que podían cobrar las aplicaciones por los viajes, esto debido a que durante las fechas decembrinas las tarifas de empresas como Uber se incrementaron por la alta demanda. El acuerdo impone una tarifa base de 17.5 pesos mexicanos, un cobro mínimo de 52 pesos MXN por un trayecto de hasta 5 kilómetros y un cobro máximo de 226 MXN por trayectos de 25 kilómetros o más, en el caso de servicios nocturnos esta tarifa sube a un cobro mínimo de 68 MXN y uno máximo de 294 MXN por la misma cantidad de kilómetros señalada anteriormente, dicho acuerdo señala que únicamente se aplican las cuotas fijas en momentos de mayor demanda del servicio, que en este caso sería del 28 de diciembre de 2021 al 15 de enero de 2022. Sin embargo, la empresa Uber obtuvo una suspensión provisional³⁹ gracias a un amparo fundado en los lineamientos establecidos por la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) y la Comisión Federal de Competencia Económica, los cuales han establecido que los servicios de transporte privado por medio de plataformas digitales son una categoría distinta al transporte público, por lo que no deben estar sujetos a disposiciones legales que limiten la libre competencia.

Las localidades en donde opera la empresa Uber⁴⁰ en México son:

- Chihuahua
- Ciudad Juárez
- Ciudad Obregón
- Culiacán
- La paz
- Los mochis

³⁸GARRIDO, Rodrigo, *Puebla regula la tarifa dinámica de Uber y DIDI en México: establece el máximo que podrán cobrar las apps sin importar la longitud de los viajes*, Xataka México, 29 de diciembre de 2021. Recuperado de: <https://www.xataka.com.mx/automovil/puebla-regula-tarifa-dinamica-uber-didi-mexico-establece-maximo-que-podran-cobrar-apps-importar-longitud-viajes>.

³⁹ Ídem.

⁴⁰ Descubre todas las ciudades donde hay Uber en México, Uber Blog, 17 de abril de 2018. Recuperado de: www.uber.com/es-MX/blog/ciudades-donde-hay-uber/.

- Mazatlán
- Mexicali
- Nogales
- San Luis Río Colorado
- Tijuana
- Hermosillo
- Monclova
- Monterrey
- Irapuato
- León
- Salamanca
- San Miguel de Allende
- San Luis Potosí
- Zacatecas
- Ciudad de México
- Piedras Negras
- Saltillo
- Torreón
- Guadalajara
- Morelia
- Nuevo Vallarta
- Puerto Vallarta
- Tepic
- Uruapan
- Puebla
- Aguascalientes
- Celaya
- Guanajuato
- Querétaro
- Cuernavaca
- Toluca
- Campeche
- Cancún
- Mérida
- Villahermosa

Los elementos que regulan los estados de México donde se permite operar a la empresa Uber son:

- a) permiso para operar como aplicación de transporte comercial privado,
- b) permiso y registros obligatorios para circular como conductor de la empresa,
- c) registro obligatorio de los vehículos,
- d) valor mínimo del vehículo,
- e) antigüedad máxima del vehículo,
- f) equipo especial obligatorio con el que debe contar el vehículo,

- g) prohibición de recibir pagos en efectivo,
- h) regulación de tarifas o fijación de precios del servicio,
- i) cantidad límite de vehículos que pueden prestar el servicio,
- j) impuestos o cantidad que se debe aportar a los fondos destinados a mejorar la movilidad,
- k) requisitos en los seguros que se contratan para el vehículo, conductor y usuarios y
- l) recopilación de datos del órgano regulador.

En el siguiente cuadro podremos encontrar un resumen de los elementos que exige cada estado para poder operar como plataforma de transporte privado de personas, según los datos proporcionados por la página oficial de Uber.

Cuadro 1. Regulación local que rige las Aplicaciones para Transporte Comercial, recuperado de la OCDE, 2018⁴¹

Ciudad / estado	Permiso especial			Vehículos			Restricciones			Otros		
	ATC	Conductor	Vehículo	Valor	Antigüedad	Equipo	Efectivo	Fijación de precios	Oferta	Aportación	Seguro	Datos
Ciudad de México	●	●	●	●	●		●	●		●	●	●
Jalisco	●	●			●	●				●	●	●
Tijuana	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●
Sonora	●	●		●	●		●	●		●	●	●
Yucatán	●	●	●	●	●	●	●		●		●	●
Guanajuato	●	●	●		●	●			●	●		●
Puebla	●		●			●				●		●
San Luis Potosí	●	●	●		●	●	●			●	●	●
Querétaro	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Aguascalientes	●	●	●		●	●	●		●	●		●
Coahuila	●			●	●	●	●			●	●	●
Colima	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

⁴¹ OCDE, Plataformas digitales y competencia en México, p. 38, 2018 <http://oe.cd/dpcm>.

Nota: En la tabla se indica que Puebla no realiza una fijación de tarifas, sin embargo, como se indicó anteriormente, a partir de 2021 se creó un acuerdo para la fijación de precios en temporada de alta demanda.

c. Resolución de la Suprema Corte de Justicia de la Nación.

Al no existir una regulación federal con respecto al funcionamiento y operación de las plataformas digitales de transporte de personas en México, la SCJN resolvió que cada estado de la República es competente para fijar los requisitos para la prestación del servicio, sin embargo, estos no pueden estar en igualdad de circunstancias con los taxis, al tratarse de un servicio con características diferentes y tampoco pueden afectar la libre competencia, un ejemplo de esto fue lo sucedido en Yucatán en el 2017, pues la SCJN revisó la regulación del servicio de transporte privado a través de plataformas tecnológicas debido a la pretensión del Estado de Yucatán de adicionar reformas referentes al servicio de transporte de pasajeros contratado a través de plataformas digitales como Uber en la Ley de Transporte del Estado de Yucatán, específicamente se pretendía regular el precio mínimo que debía tener un vehículo para prestar servicios en las plataformas, las condiciones del vehículo y su antigüedad máxima. La minoría parlamentaria del congreso señaló que estas reformas impondrían a las empresas como Uber una mayor carga legal para la prestación del servicio que a los taxis, vulnerando así los derechos de igualdad, irretroactividad de las leyes, libertad de trabajo, transito, libre concurrencia y competencia.⁴²

⁴² Suprema Corte de Justicia de la Nación, Regulación del Servicio de Transporte a través de plataformas tecnológicas (Ley de Transporte del Estado de Yucatán), Crónicas del Pleno y de las Salas, Sinopsis de asuntos destacados del Tribunal en Pleno, México, 2017. Recuperado de: https://www.scjn.gob.mx/sites/default/files/sinopsis_asuntos_destacados/documento/2017-06/TP-250517-APD-0063.pdf.

La principal desventaja señalada fue que se impusiera como único medio de pago para este servicio el realizado mediante tarjetas de débito y crédito, excluyendo así al pago en efectivo, situación que pondría en desventaja a las empresas al considerar que los taxis tradicionales sí aceptan que el pago se realice de esta manera, además señalaban que los requisitos como que el conductor que prestaba el servicio fuera el dueño del vehículo, que el año de producción del vehículo no podía ser mayor a siete años y que debía tener un costo mínimo de doscientos siete mil pesos mexicanos eran excesivos, discriminatorios y no tenían ningún fundamento.

Con respecto a esta impugnación, la Suprema Corte de Justicia de la Nación resolvió que el Congreso del Estado de Yucatán sí es competente para regular lo relativo al servicio de transporte de personas por medio de plataformas digitales, al tratarse de un tema de movilidad y transporte en el Estado, sin embargo, la regulación para el funcionamiento y operación de este tipo de empresas no podía asimilarse a la referente al servicio de taxis, al tratarse de un modelo de negocio con características diferentes, pues los taxis son regulados a través de las concesiones otorgadas por el Estado, situación que no sucede en el caso de plataformas digitales.

La SCJN determinó que las diferencias que existen entre el servicio de transporte prestado mediante aplicaciones digitales y los taxis se pueden observar por las ventajas comerciales que derivan del modelo de transporte basado en redes, que permite la identificación del conductor, estimación previa de la tarifa, planeación de la ruta a partir de sistemas de geolocalización y el uso de medios electrónicos de pago.⁴³

⁴³ Ídem.

CAPITULO 2. UBER COMO PLATAFORMA COLABORATIVA O ECONOMIA DE PLATAFORMAS

Para comprender si Uber como empresa puede considerarse dentro de las economías colaborativas es necesario analizar su funcionamiento y constitución en México, así como las actividades que realiza en la realidad, pues pese a que se ostenta desde hace algunos años como una empresa de tecnología, se podría considerar que su verdadero giro comercial es de transportar personas de manera privada de un punto a otro.

I. ANTECEDENTES DE UBER EN MEXICO Y EL MUNDO.

La empresa Uber está constituida según las leyes mexicanas como una sociedad de responsabilidad limitada que aparentemente obtiene sus ingresos gracias a la intermediación tecnológica que ofrece entre los conductores, socios y socios conductores⁴⁴ y los usuarios, es decir, por el 25% que cobra de la realización de cada viaje por medio de su plataforma digital.⁴⁵

La empresa se creó en 2009 por Travis Kalanick, Garret Camp y Oscar Salazar, con el nombre de UberCab que fue la versión beta o inicial, con la intención de crear un medio digital que permitiera a las personas de las ciudades más concurridas, obtener un servicio de transporte eficiente, rápido y sencillo, pues la

⁴⁴ La diferencia entre un socio, conductor y un socio conductor es que los primeros son aquellas personas que tienen un automóvil registrado en la aplicación para transporte privado de personas, sin embargo, este lo conduce un tercero, que sería el conductor, quien está registrado en la plataforma digital para prestar sus servicios sin tener un auto propio, mientras que un socio conductor es aquel que además de ser el dueño del vehículo registrado también lo conduce.

⁴⁵ ORDUÑA, A., Arley, *Economías colaborativas: propuesta de metodología de identificación y regulación en México*. Revista Latinoamericana de Derecho Social, 2019, Número 30, pp. 3-35. Doi: <http://dx.doi.org/10.22201/ijj.24487899e.2020.30.14069>.

congestión de personas en estos lugares hacía cada vez más complicado tomar un taxi o un medio de transporte, en 2011 la empresa cambio su nombre a Uber Technologies, Inc. (Uber), como actualmente se le conoce y finalmente en 2012 se creó UberX, que permitió a terceros comenzar a conducir sus vehículos privados bajo la dirección de la empresa⁴⁶. Precisamente del primer nombre que tuvo la empresa podemos deducir la intención de los creadores de diseñar una empresa digital con las características de los taxis tradicionales, pues la palabra Uber en alemán significa “encima de”, pero cuando se utiliza como prefijo en el idioma alemán su significado cambia a “súper” y Cab en inglés significa “taxi”⁴⁷, situación que se contrapone con lo dicho por la empresa actualmente, pues en su página oficial menciona que es una empresa de tecnología que únicamente conecta a conductores con los usuarios⁴⁸.

La forma en la que funciona la empresa Uber es mediante teléfonos inteligentes, en los cuales un usuario registrado puede solicitar un viaje privado de un punto de la ciudad, donde la aplicación tiene cobertura y permiso para operar, a otro, en esta aplicación se puede apreciar la hora estimada de llegada al punto final y cuando el conductor ha llegado, mediante geolocalización digital. La tarifa se calcula por parte de la empresa al momento de solicitar el servicio y se le notifica tanto al usuario como al conductor, esta se cobra mediante el método de pago indicado por el usuario, directamente en la aplicación, lo que es relevante porque el conductor no recibe dinero directamente de parte del usuario por el servicio, sino que en una etapa posterior a la conclusión del viaje la empresa le entrega a éste la cantidad pactada previo a la realización de la actividad. Finalmente, al concluir el

⁴⁶ La historia de Uber y cómo movió al mundo con un clic, 2021. Consultado el 28 de febrero de 2022, en Konfío, Sitio web: <https://konfio.mx/tips/casos-de-exito/historia-de-uber-y-como-logro-mover-al-mundo/>.

⁴⁷ ¿Qué significa la palabra Uber?, 2021. Consultado el 28 de febrero de 2022, en Mira cómo se hace. Sitio web: <https://miracomosehace.com/palabra-uber-significado/>.

⁴⁸ Pero al fin de cuentas, ¿Qué es Uber y cómo se usa?, 2015. Consultado el 28 de febrero de 2022 en: Uber Blog Sitio web: <https://www.uber.com/es-CL/blog/que-es-uber/>.

viaje la aplicación solicita que el usuario califique públicamente el servicio prestado por el conductor, para poder tomar medidas sobre la calidad del servicio prestado por parte de la empresa.⁴⁹

En la actualidad, se ha dicho que Uber se encuentra en el modelo de negocios de las economías colaborativas, en específico mediante una plataforma colaborativa, por lo que es relevante comprender qué es una economía colaborativa y de esta manera concluir si Uber realmente puede ser considerado o no como una de ellas debido a sus características particulares.

II. ECONOMIA COLABORATIVA

La economía colaborativa consiste en la administración eficaz y razonable de los bienes que se ponen a trabajar entre varias personas con el fin de obtener una obra común⁵⁰. También se entiende como un modelo de organización industrial en el que una plataforma electrónica permite la contratación de servicios o el intercambio de productos, por medio de empresas que operan en mercados multilaterales⁵¹. Su novedad se deriva del aprovechamiento de las tecnologías informáticas que surgen en el siglo XX, con el fin de reducir las asimetrías informativas y los costos de transacción de las operaciones que tradicionalmente se

⁴⁹ ¿Cómo funciona Uber?, 2021. Consultado el 28 de febrero de 2022 en: Uber Ayuda Sitio web: <https://help.uber.com/es/riders/article/c%C3%B3mo-funciona-uber?nodeId=738d1ff7-5fe0-4383-b34c-4a2480efd71e>.

⁵⁰ ORDUÑA A., Arley, Economías colaborativas: propuesta de metodología de identificación y regulación en México. Revista Latinoamericana de Derecho Social, 2019 número 30, p. 7. Doi: <http://dx.doi.org/10.22201/ij.24487899e.2020.30.14069>.

⁵¹ RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, Isabel, Allendesalazar Corcho, Rafael, Doménech Pascual, Gabriel, Soria Bartolomé, Bruno, Montero Pascual, Juan José, Lamarca Capa, José M^a, Muñoz Pérez, Ana Felicitas, Olmos Castro, Natalia, Armengol i Gasull, Oriol, Tamayo Vallvé, Marta Lora, *La Regulación de la Economía Colaborativa*: Tirant lo Blanch, 2017, España, pp. 23 y 25.

llevan a cabo, además de incrementar la escala y efecto de estas actividades⁵². En el caso de las plataformas colaborativas de transporte privado de personas, el compartir un automóvil hace posible satisfacer la necesidad de transporte reduciendo el número de vehículos utilizados y de esta manera aminorando el impacto ambiental que ocasiona el uso de suelo urbano⁵³.

Es importante comprender que el principal objetivo de una empresa colaborativa es reducir el impacto social, ambiental y económico, por lo que se presenta en ellas un intercambio de bienes o servicios a partir de un sistema *peer to peer*, es decir, entre iguales, y la finalidad de las empresas es únicamente servir como un facilitador para que estas actividades se lleven a cabo, sin embargo, según Amaya Arley Orduña⁵⁴ si la empresa se guía bajo principios de distribución inequitativa u obtiene un lucro desmedido creando un nicho de mercado y manteniendo un control excesivo sobre él, con el pretexto de brindar un servicio de intermediación tecnológica, pero además la empresa realiza actividades como: 1) exclusividad de socios inscritos, es decir, que decide quién presta los servicios o intercambia bienes por medio de su empresa, 2) mantiene un control de pagos o fija tarifas, 3) realiza prácticas monopólicas o de competencia desleal, 4) niega la solución de conflictos, o pone trabas desproporcionales para llegar a una solución, por ejemplo, en el caso de Uber, esto sucede si la empresa acuerda con los conductores y usuarios que en caso de existir una controversia, esta se resolverá en Holanda gracias a un arbitraje comercial privado en una Institución Administradora con sede en este país, 5) niega protección al consumidor, 6) no es responsable socialmente, o 7) no tiene control del tratamiento de datos personales,

⁵² DOMÉNECH PASCUAL, Gabriel, *La regulación de la economía colaborativa (El caso «Uber contra el taxi»)*. REVISTA CEFLEGAL. CEF, núms. 175-176 (agosto-septiembre 2015), p. 65 (2015).

⁵³ Ibidem, p. 66.

⁵⁴ ZUÑIGA AYALA, Leonardo, *El Derecho del trabajo en las plataformas colaborativas*. Tirant lo Blanch, México, 2022, p. 23.

en realidad se identifica como una economía corporativa online, que debe ajustarse a la regulación de una empresa tradicional, no a la de una economía colaborativa⁵⁵.

A. Nuevo modelo de negocios.

El surgimiento de este modelo de negocio se dio con los llamados *prosumers* que son consumidores que al mismo tiempo son prestadores de bienes y servicios, pero a medida que las plataformas han ido avanzando, los *prosumers*⁵⁶ han profesionalizado su actividad; por ejemplo, imaginemos a un conductor de Uber que comenzó a realizar viajes únicamente para tener una mayor cantidad de ingresos, pero a medida que se dio cuenta que lo que ganaba por unas cuantas horas conduciendo era igual o mayor a sus ingresos por una jornada laboral, dejó su trabajo y se dedicó de tiempo completo a la actividad, convirtiéndola entonces en su fuente principal de ingresos.

En España se resolvió que se tenía que analizar caso por caso no solo el tipo de economía colaborativa de la que se tratara, por ejemplo, no solo de transporte privado de personas, sino también la empresa en concreto, pues a pesar de brindar el mismo servicio, están constituidas de manera diferente y funcionan de forma distinta, por lo que podrían ser sometidas a un régimen jurídico diferente cada una de ellas. En vista de ello se tendría que analizar caso por caso si se ofrece un servicio subyacente en ellas, para lo que es relevante saber si se realiza un control sobre quienes realizan el servicio, para lo que se toma en consideración si la

⁵⁵ ORDUÑA A., Arley, Economías colaborativas: propuesta de metodología de identificación y regulación en México. Revista Latinoamericana de Derecho Social, 2019 número 30, p. 17 3-35. Doi: <http://dx.doi.org/10.22201/ijj.24487899e.2020.30.14069>.

⁵⁶ RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, Isabel, Allendesalazar Corcho, Rafael, Doménech Pascual, Gabriel, Soria Bartolomé, Bruno, Montero Pascual, Juan José, Lamarca Capa, José M^a, Muñoz Pérez, Ana Felicitas, Olmos Castro, Natalia, Armengol i Gasull, Oriol, Tamayo Vallvé, Marta Lora, La Regulación de la Economía Colaborativa, Tirant lo Blanch, 2017, España, p. 19.

empresa fija el precio de los productos o servicios, establece condiciones contractuales clave y si es propietaria de los activos clave necesarios para llevar a cabo el servicio⁵⁷.

En el caso de la empresa Uber no nos encontramos frente a un modelo de negocios en el cual se coloque un tablón de anuncios donde cualquier usuario pueda encontrar un conductor independiente, sino ante un definido y concreto tipo de negocio. Esta diferencia se vuelve trascendente, considerando que las empresas que se encuentran bajo esta situación tienden a ser más estrictas y ejercer un mayor control sobre quienes realizan el servicio prestado de una forma similar a la tradicional.⁵⁸

Según Adrián Todolí Signes⁵⁹, las características de un modelo de negocio de economía colaborativa son:

- 1) Hay una menor dependencia, pues no es necesario realizar una supervisión constante por parte de la empresa con respecto al servicio prestado porque existe la posibilidad de que los clientes evalúen públicamente al conductor.
- 2) Son economías con necesidad de una masa crítica, para que este tipo de empresa funcione es necesario contar con un gran número de personas que presten el servicio y que lo consuman, por lo que eventualmente la actividad se convierte en un monopolio, pues el costo de adquisición de usuarios se vuelve cada vez más elevado, dificultando el acceso de nuevas empresas al mercado.
- 3) Es un negocio global, pues una vez que se crea la aplicación es más sencillo introducirla en diferentes países, pero, se tiene que cumplir con

⁵⁷ Ibidem, p. 33

⁵⁸ TODOLÍ SIGNES, Adrián, *El impacto de la "Uber Economy" en las relaciones laborales: los efectos de las plataformas virtuales en el contrato de trabajo*. IUSLabor, 3/2015, 2015, p. 4.

⁵⁹ Ibidem, p. 7.

la regulación jurídica del lugar en el que opere con independencia del país en el que se encuentre la sucursal madre.

- 4) Las empresas son más que una simple base de datos. Empresas como Uber se definen a sí mismas como “empresas de tecnología”, que únicamente generan una base de datos que puede ser consultada por conductores y usuarios, no obstante, es preciso analizar si derivado de sus actividades y circunstancias reales podrían ser empresas dedicadas a la prestación de servicios en el sector en el que se desenvuelven. En el caso de que las empresas fueran únicamente de tecnología, no sería posible atribuirle a esta la calidad del servicio ejecutado, ni por daños causados durante el servicio, ni tendría obligación de cumplir con las normas aplicables a las demás empresas del sector.

En 2015 un Tribunal de Estados Unidos determinó en la sentencia O’connor v. Uber Technologies, Inc., No C-13-3826 EMC, 2015, que una empresa de tecnología no podría intervenir en la prestación del servicio realizado por medio de su aplicación electrónica y únicamente tendría ingresos derivados de la consulta y acceso de la base de datos que genera, pero no de cada una de las tareas o servicios que se generan por medio de su aplicación digital.

B. Regulación de estos nuevos modelos de negocios.

En este sentido, resultará relevante definir qué es un trabajador independiente o autónomo, entendiendo a este como aquel que trabaja directamente para el mercado ofreciendo sus servicios con una organización propia y libertad absoluta para decidir cómo, cuándo, dónde y qué cantidad de dinero cobra por prestar su servicio, además de utilizar sus propios medios de trabajo. A este respecto, pese a que en el servicio prestado en la empresa Uber el conductor utiliza su propio automóvil, algunos autores consideran que la herramienta principal del

servicio prestado es la aplicación electrónica que se utiliza para contratarlo, que en este caso pertenece a la empresa y no al conductor⁶⁰.

Analizando cada uno de los requisitos para considerar a un trabajador como independiente, tenemos que:

1. El conductor de Uber no trabaja directamente para el mercado sino por medio de una plataforma digital.
2. No tiene libertad absoluta para decidir cómo prestar el servicio, toda vez que la empresa le da una guía comunitaria en la cual se define cada una de las conductas ideales para el conductor, por lo que en caso de no acatarlas puede ser sancionado por la empresa Uber.
3. Pese a que tiene libertad el conductor para decidir cuándo prestar servicios y cuando descansar o dedicarse a otras actividades, la empresa Uber puede eliminar la cuenta de cualquier conductor que no se encuentre conectado por un tiempo determinado por la propia empresa.
4. El servicio prestado por los conductores de Uber está limitado a las zonas donde la empresa tiene permitido operar, por lo que no es decisión del conductor decidir el lugar para prestar el servicio.
5. La cantidad de dinero que se cobra por la prestación del servicio la decide la empresa por medio de la plataforma digital, por lo que realmente no hay autonomía en la prestación del servicio por parte del trabajador.

Para regular estos nuevos modelos de negocios, en todo el mundo los juzgadores han tenido que hacer un esfuerzo por encuadrar estas novedosas situaciones jurídicas en las normas preexistentes por medio de analogías o nuevas interpretaciones a las mismas⁶¹, debido a que nos encontramos frente a una

⁶⁰ ZUÑIGA AYALA, Leonardo, *El Derecho del trabajo en las plataformas colaborativas*, Tirant lo Blanch, 2022, México, p. 35.

⁶¹ RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, Isabel, Allende salazar Corcho, Rafael, Doménech Pascual, Gabriel, Soria Bartolomé, Bruno, Montero Pascual, Juan José, Lamarca Capa, José M^a, Muñoz Pérez, Ana Felicitas, Olmos Castro, Natalia, Armengol i Gasull, Oriol, Tamayo

realidad social sin precedentes en donde no es evidente cómo conviene regularlas, pues no conocemos las repercusiones que puede tener en el bienestar social⁶², pudiendo tener como consecuencia dos escenarios indeseables, el primero es que la falta de regulación apropiada deja en la inseguridad jurídica a quienes se desenvuelven en estas actividades y el segundo que una excesiva o desproporcional regulación podría sacar del mercado a nuevas empresas o incluso las ya existentes.

En vista de lo anterior, es importante analizar si en Uber existe además de una base de datos que permite a los conductores y usuarios conectarse, una mayor intervención en la prestación del servicio, lo que implicaría que no nos encontráramos únicamente frente a una empresa de tecnología, sino ante una empresa digital que presta el servicio tradicional de transporte privado de personas, por lo que entre ella y los conductores podría existir una relación jurídica de carácter laboral.

En México, el criterio que determina la existencia de una relación laboral es la subordinación, mientras que en otros países existen elementos como la dependencia económica, ajenidad del trabajo, la integración en la empresa o una combinación de estos y otros criterios, sin que se otorgue prevalencia a ninguno de ellos⁶³.

Vallvé, Marta Lora, *La Regulación de la Economía Colaborativa*, Tirant lo Blanch, España, 2017, p. 154

⁶² DOMÉNECH PASCUAL, Gabriel, *La regulación de la economía colaborativa (El caso «Uber contra el taxi»)*, REVISTA CEFLEGAL. CEF, núms. 175-176 (agosto-septiembre 2015), 2015, p. 71.

⁶³ ZUÑIGA AYALA, Leonardo, *El Derecho del trabajo en las plataformas colaborativas*, Tirant lo Blanch, México, 2022, p. 13.

En España⁶⁴, se considera que existen indicios de la ajenidad del trabajo, tales como:

1. El empresario les cobra directamente a los clientes que son atendidos por el trabajador. En este caso, gracias a la analogía, podemos encontrar que Uber es realmente quien realiza el cobro del servicio por medio de su plataforma y no así el conductor.
2. El empresario es quien fija unilateralmente los precios o tarifas del servicio prestado, sin la intervención del trabajador. Nuevamente en el caso de la empresa Uber, esta fija la tarifa por el viaje a realizarse y el conductor no tiene ninguna facultad de decisión al respecto.
3. El empresario fija la selección de clientela, no pudiendo el trabajador decidir a qué clientes les presta el servicio. En este caso los conductores sí pueden decidir aceptar o no un viaje, sin embargo, es importante considerar que la empresa impone sanciones a quienes rechazan muchos viajes, dejando al conductor con poca libertad de decisión.
4. La retribución pactada por la prestación de servicios tiene, en todo o en parte, carácter fijo o periódico. Nuevamente nos encontramos frente a un supuesto que no se cumple a cabalidad, sin embargo, Uber desactiva la cuenta de aquellos conductores que se encuentren inactivos por un periodo de tiempo, por lo que se entiende que deben realizar la actividad constantemente.
5. El cálculo retributivo del trabajador se fija con criterios que guardan cierta proporción con la actividad prestada, pero sin el riesgo o lucro especial que caracterizan la actividad empresarial o el libre ejercicio de la profesión, en este caso, el lucro de la actividad es fijado por Uber.

⁶⁴ RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, Isabel, Allende salazar Corcho, Rafael, Doménech Pascual, Gabriel, Soria Bartolomé, Bruno, Montero Pascual, Juan José, Lamarca Capa, José M^a, Muñoz Pérez, Ana Felicitas, Olmos Castro, Natalia, Armengol i Gasull, Oriol, Tamayo Vallvé, Marta Lora, *La Regulación de la Economía Colaborativa*. Tirant lo Blanch, España, 2017, p. 159.

Teniendo en cuenta que la subordinación es el criterio que determina en México la existencia de una relación laboral, resulta confuso entenderla a partir de estos nuevos modelos de negocios, pues en ellos no encontramos una subordinación tradicional en la que el trabajador se encuentra en todo momento bajo el mandato de su empleador, sino que nos encontramos frente a lo que varios autores han denominado subordinación flexible⁶⁵.

En el caso de las plataformas colaborativas son varios los factores que nos permiten comprender la flexibilidad de la subordinación, por ejemplo, que el trabajo no se realiza dentro del centro de trabajo sino mediante las plataformas, situación que permite cierta independencia del trabajador. También debemos considerar que en las plataformas el conductor no encuentra la figura de un superior jerárquico, sino que muchas veces se sustituye por criterios generales, términos y condiciones o simples recomendaciones que, aunque parezcan estar a la voluntad del conductor, si no las acata la sanción procedente es la eliminación de su cuenta, lo que impediría continuar prestando el servicio y podría asemejarse a un despido. Otro punto importante para considerar es que no se fijan horarios ni se exige al conductor un tiempo específico en la plataforma, además no se fija tiempo de vacaciones ni descanso, por lo que no hay necesidad de justificar inasistencias al trabajo, pero como se señaló anteriormente, si el conductor se ausenta por mucho tiempo de la plataforma, se le desactiva la cuenta, por lo que de alguna manera la empresa obliga a los conductores a cumplir con cierto tiempo dentro de ella.

Finalmente, en España se ha considerado que existe subordinación en este tipo de relaciones gracias a dos criterios clave, el refuerzo económico y la reputación *online*, entendiendo al primero por la cantidad de dinero que otorga la empresa como recompensa por acatar sus recomendaciones y el segundo como una evaluación que realizan los clientes para controlar la calidad del servicio prestado,

⁶⁵ Ibidem, pp. 164-165.

lo que implicaría que si el conductor tiene mala reputación la empresa pueda expulsarlo de la plataforma o bien no consiga realizar viajes.⁶⁶

Tanto en México y España se decidió a nivel jurisprudencial que el servicio de intermediación es una parte que debe ser considerada de un servicio más amplio referente al transporte, en este sentido, las plataformas no fungen únicamente como un intermediario entre conductores y usuarios para la realización del servicio, sino que se encuentran ligados al servicio prestado⁶⁷.

La jurisprudencia a la que nos referimos anteriormente en México hace una distinción entre la comisión mercantil y la relación laboral, expresando lo siguiente.

COMISIÓN MERCANTIL. CRITERIO PARA DETERMINAR SU EXISTENCIA CUANDO SE ADUCE UNA RELACIÓN DE TRABAJO.

*Para determinar la naturaleza jurídica de un contrato no debe atenderse exclusivamente a su denominación sino a su contenido, pues, en algunos casos, contratos denominados de comisión mercantil son verdaderos contratos de trabajo, de ahí que resulte indispensable tomar en cuenta los términos y condiciones pactados, con la finalidad de concluir si el llamado comisionista está o no subordinado a las órdenes del comitente, pues no debe olvidarse que conforme al artículo **20 de la Ley Federal del Trabajo**, la subordinación es el elemento característico de una relación laboral. Por tanto, si analizando el contrato respectivo, se advierte que el comisionista se compromete a vender y promocionar los productos, mercancías y artículos entregados por el comitente, en calidad de consignación, por sí o a través de terceros, manifestando que cuenta con recursos y personal adecuado para realizar la venta y promoción (es decir, la venta no la realiza necesariamente aquél); que podrá presentarse o ausentarse cuando así lo desee, debido a que no está obligado a cumplir personalmente la comisión; que el contrato no confiere exclusividad para ninguna de las partes, por lo cual tiene plena libertad para contratar con otros comisionistas o comitentes y que podrá realizar*

⁶⁶ Ídem.

⁶⁷ ZUÑIGA AYALA, Leonardo, *El Derecho del trabajo en las plataformas colaborativas*. Tirant lo Blanch, México, 2022. p. 40.

*su actividad en forma independiente (lo que excluye la subordinación), es evidente que se está ante un contrato de comisión mercantil, aunque se establezcan diversas cláusulas relativas al depósito de las ventas, la conservación de la mercancía, a los faltantes, los cortes de caja, inventarios y auditorías, así como las atinentes a las limitaciones a contratar con otros comitentes, las cuales no son órdenes, en la forma como se entienden en una relación de trabajo, sino normas contractuales que posibilitan el adecuado desempeño de la comisión.*⁶⁸

En este sentido, una de las posturas de Uber en México que ha llamado más la atención de los laboristas, fue que en plena pandemia por Covid-19⁶⁹, la empresa anunció que si alguno de los conductores registrados enfermaba con motivo del trabajo realizado en la aplicación, se le indemnizaría con catorce días de trabajo⁷⁰, lo cual muestra que Uber nos oculta algo al asegurar que los conductores son independientes, pues los tratadistas aseguran que el hecho de que una empresa no fije reglas o imponga ordenes no significa que no pueda hacerlo y no

⁶⁸ Suprema Corte de Justicia, Segunda Sala, Comisión mercantil. Criterio para determinar su existencia cuando se aduce una relación de trabajo, Tesis Jurisprudencial num. 2a./J. 149/2009, 1 de octubre de 2009 (Contradicción de tesis).

⁶⁹ En México, la enfermedad COVID 19, provocada por el virus SARS-CoV-2 está considerada como una enfermedad profesional, esto quiere decir que, es una enfermedad que puede ser contraída o como consecuencia del trabajo, para lo cual IMSS publicó el 3 de abril de 2020 los “Criterios de calificación para casos con coronavirus como enfermedad del trabajo” y posteriormente se publicó con el DOF el ACUERDO ACDO.AS2.HCT.240620/173.P.DPES, dictado por el H. Consejo Técnico en sesión ordinaria el día 24 de junio de 2020, por el que se autorizan estrategias para prorrogar las prestaciones en especie y/o en dinero a los asegurados con incapacidad temporal para el trabajo que lleguen a término de ley y a los beneficiarios hijos incapacitados que cumplen 16 años, así como reconocimiento de la enfermedad COVID-19 como riesgo de trabajo en trabajadores IMSS, durante el periodo de contingencia.

⁷⁰ ZUÑIGA AYALA, Leonardo, *El Derecho del trabajo en las plataformas colaborativas*. Tirant lo Blanch, México, 2022, p. 63.

exista subordinación sino que simplemente se está reservando este derecho, y no por ello los trabajadores dejan de depender de las indicaciones del empleador⁷¹.

El fin de regular todas las formas de trabajo es evitar que formas encubiertas de empleo se conviertan en una barrera para tener condiciones dignas de trabajo, en este sentido la OIT⁷² menciona que una relación encubierta puede servir para ocultar la identidad del empleador y de esta manera evitar las responsabilidades ante su personal, además la existencia de una relación laboral debe ser guiada por elementos de hecho y no por la manera en la que una de las partes de la relación la define.

La flexibilidad en las relaciones laborales es la tendencia por la que se pretende modificar las condiciones de estas como un remedio a la complejidad que tienen las nuevas formas de empleo. Modificando no solo la oferta y demanda de trabajo sino también los modelos de contratación individual y colectiva, con el riesgo de desestabilizar la permanencia o continuidad en el empleo cuando esta no está regulada adecuadamente en la ley. Respecto a la adecuada regulación de la flexibilidad, la Dra. Patricia Kurczyn Villalobos considera que debe utilizarse para abrir espacios en la modificación y sustitución de normas -no derechos mínimos-; adaptarse a la realidad con estructuras políticas laborales cuyo fundamento conserve el sentido humanista que inevitablemente deben contener dichas normas.⁷³ Si bien es cierto que el derecho no debe convertirse en un obstáculo de desarrollo o limitar la evolución, tampoco debe permitir que las actividades

⁷¹ RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, Isabel, Allende salazar Corcho, Rafael, Doménech Pascual, Gabriel, Soria Bartolomé, Bruno, Montero Pascual, Juan José, Lamarca Capa, José M^a, Muñoz Pérez, Ana Felicitas, Olmos Castro, Natalia, Armengol i Gasull, Oriol, Tamayo Vallvé, Marta Lora, *La Regulación de la Economía Colaborativa*. Tirant lo Blanch, España, 2017, p. 11.

⁷² ZUÑIGA AYALA, Leonardo, *El Derecho del trabajo en las plataformas colaborativas*. Tirant lo Blanch, México, 2022 pp 14, 64 y 66.

⁷³ KURCZYN, VILLALOBOS, Patricia, *Las nuevas relaciones de trabajo*. Porrúa, México, 2009 pp 85-128.

económicas pasen por encima de los principios jurídicos básicos y los derechos mínimos de los trabajadores.

CAPITULO 3. SOCIOS CONDUCTORES DE UBER

Los sujetos de esta investigación son precisamente los socios conductores de la plataforma digital Uber, para poder comprender qué clase de vínculo jurídico existe entre la empresa y ellos es importante además de conocer la naturaleza jurídica de la empresa, como se desarrolló en el capítulo anterior, tratar de comprender quiénes son realmente las personas que prestan el servicio de transporte privado de personas mediante la aplicación y cuáles son las actividades que llevan a cabo.

Es conveniente destacar que no todos los sujetos inscritos en la plataforma digital se encuentran bajo la misma situación jurídica. La empresa tiene empleados reconocidos que se encargan de temas administrativos, entre los que destacan programadores, directivos, *project management*, etc. Estos se encargan del funcionamiento mismo de la plataforma digital y de administrar las utilidades de la empresa, en la presente investigación no pretendemos enfocarnos en ellos, sino en las personas que se registran como conductores, socios conductores o socios en la empresa por medio de la aplicación “Uber driver” y “Uber Fleet”.

Esta empresa tiene varias aplicaciones digitales en el mercado tanto para teléfonos inteligentes con sistema operativo iOS y Android, la principal y más conocida es “Uber” en la que se registran los usuarios, que son las personas físicas que solicitan un vehículo privado para trasladarse de un punto a otro. Después encontramos la aplicación “Uber driver” esta es exclusivamente para aquellas personas que prestan el servicio de transporte por medio de la empresa Uber. Finalmente, la aplicación “Uber Fleet” es para aquellas personas que ponen sus vehículos a disposición de conductores para que estos presten el servicio, es similar a las llamadas “flotas de taxis” en México, en las que una persona es dueña de los vehículos y son otros quienes trabajan con ellos. Además, Uber tiene otras aplicaciones para reparto de comida que no forman parte de la presente investigación, al ser un servicio diferente.

Como se ha expuesto anteriormente, no todos los conductores de Uber se encuentran bajo la misma situación contractual. Los socios, son aquellas personas que disponen de uno o más vehículos y pretenden comenzar a generar ingresos por medio de la aplicación digital, sin embargo, no cuentan con el tiempo o no están dispuestos a manejar sus propios vehículos, por lo que los ponen a disposición de conductores, para que realicen el servicio. Ellos son las personas registradas en la aplicación “Uber Fleet”, pues esta únicamente permite monitorear los vehículos registrados con el fin de que puedan determinar sus ganancias, el cuidado de sus vehículos e incluso la ubicación de cada uno de ellos, pero sobre todo, el principal objetivo de esta aplicación es poner en contacto a los socios con los conductores para que se pueda realizar el trabajo final, la forma en la que obtienen ganancias los socios de Uber es por medio de una cuota que se cobra al conductor, esta puede ser semanal, quincenal o mensual y se calcula que en promedio estas personas perciben ingresos de alrededor de ocho mil a once mil pesos mexicanos al mes⁷⁴.

Los conductores son aquellas personas que no cuentan con un vehículo privado que cumpla con las características exigidas por Uber y por los gobiernos locales para operar, pero, disponen del tiempo necesario para realizar la actividad y desean incrementar sus ganancias mediante la realización de viajes, ellos se registran en la aplicación de “Uber Driver” y al momento de hacer el llenado de su información, indican que no cuentan con un vehículo y desean conducir el de algún socio registrado en la plataforma, como vemos no es necesario que el socio y el conductor se conozcan y se registren juntos, sino que es la propia aplicación la que los conecta para comenzar a trabajar en conjunto, en el caso de los conductores se calcula que trabajando un promedio de once horas diarias perciben un ingreso entre los nueve mil y doce mil pesos mensuales, sin embargo, es importante recordar que

⁷⁴ LEGARRETA, Elizabeth, *¿Aproximadamente cuánto gana un conductor de Uber en México?*, de Fayer Wayer, 2018, Consultado el 27 de abril de 2022, Sitio web: <https://www.fayerwayer.com/2018/05/cuanto-ganarias-mexico-uber/>.

este ingreso se calcula después de realizar el pago de cuota al socio y las comisiones impuestas por la empresa Uber por realizar cada viaje⁷⁵.

Finalmente, tenemos la figura clásica de este servicio los “socios conductores”, quienes son personas que sí cuentan con un vehículo que cumple con las características que imponen los gobiernos locales para operar como vehículo de transporte privado de personas, además cuentan con los requisitos y tiempo necesario para poder conducir su propio vehículo y prestar el servicio. Estos también se registran en la aplicación “Uber driver” y al mismo tiempo deben registrar su vehículo, ante la empresa, en el caso de las personas que manejan su propio vehículo se calcula que sus ingresos son mayores, al no tener que dar una cuota a los socios y tener que pagar únicamente las comisiones de la empresa para cada viaje, se calcula que en promedio un socio conductor que trabaja once horas diarias tiene ganancias mensuales de entre quince y veinte mil pesos mexicanos, esta cantidad se calcula ya con el descuento de las comisiones de la empresa el pago básico de combustible y mantenimiento del vehículo⁷⁶.

I. REQUISITOS PARA SER SOCIO, CONDUCTOR O SOCIO CONDUCTOR EN UBER.

Un socio, conductor o socio conductor de Uber lo primero que tiene que hacer para comenzar a generar ingresos a partir de la aplicación es darse de alta por medio de la aplicación móvil o bien desde un computador, al generar su cuenta la empresa le solicitará información básica como su nombre, edad, ciudad, datos bancarios, correo electrónico y generar una contraseña. Toda esta información se trata mediante lo estipulado en el aviso de privacidad de la empresa y únicamente para fines de brindar el servicio de transporte privado de personas. Los filtros que tiene la empresa al momento de aceptar un nuevo miembro son necesarios para evitar problemas legales en un futuro y tener plenamente identificados a todos los

⁷⁵ Ídem.

⁷⁶ Ídem.

integrantes de la empresa, pues como se ha visto en años recientes en México, Uber y otras empresas de este mismo giro se han visto envueltas en delitos relacionados con la violencia de género y agresiones por parte de los conductores.

Como se mencionó en el primer capítulo de la presente investigación, los requisitos para poder prestar el servicio de transporte privado de personas por medio de aplicaciones móviles dependen de la regulación de cada estado de la República Mexicana, al tratarse de un asunto de competencia de los gobiernos locales, algunos estados solicitan una determinada edad mínima para conducir, licencia de conducir específica, características del vehículo o incluso algunos, como Michoacán, han optado por prohibir las operaciones de la empresa Uber dentro del estado.

Entre los requisitos más frecuentes que imponen los estados están que el conductor tenga 21 años o más, debe disponer de un registro como conductor sin incidentes (la licencia de conducir específica que solicite cada estado) y contar con carta de no antecedentes penales. Con respecto al vehículo, en la mayoría de los estados es necesario que el vehículo no tenga más de 7 años de antigüedad, cumpla con los requisitos legales de verificación del estado, tenga un valor comercial mínimo de doscientos mil pesos mexicanos, debe tener 4 puertas como mínimo y contar con cinturones de seguridad en perfecto estado, así como frenos y bolsas de aire, radio AM/FM funcionando, aire acondicionado, estar en buenas condiciones mecánicas, no tener ninguna calcomanía comercial, asimismo de estar al corriente con pagos fiscales.⁷⁷

Según el sitio oficial de Uber⁷⁸ en México, los documentos que los conductores deben presentar son su identificación oficial y licencia de conducir, ambos documentos deben ser vigentes. Además del registro digital los conductores

⁷⁷ Transporta Mex, *Uber Conductor: ¿Cómo ser conductor de Uber?*, 2018, consultado el 27 de abril de 2022, en Transporta Mex, Sitio web: <https://transportamex.com/aplicacion/uber/conductor/>.

⁷⁸ Ídem.

deben presentarse en alguno de los denominados Centros de Activación y Soporte para realizar la Certificación de Seguridad.

La Certificación de Seguridad consiste en la búsqueda de antecedentes penales en las bases de datos gubernamentales, sobre todo con énfasis en la búsqueda de antecedentes penales por delitos sexuales en todos los estados de la República, esta búsqueda se realiza mientras que el conductor se encuentra presente personalmente en alguno de los Centros y se procede en apego a la protección de datos personales sensibles. Durante el tiempo que el conductor se encuentra en el Centro también se le solicita que realice una serie de exámenes psicológicos en computadoras de las instalaciones para continuar el registro. También, se realizan exámenes toxicológicos por parte de la empresa de forma aleatoria a los conductores, para poder asegurarse de que no sean personas propensas al consumo de sustancias ilegales⁷⁹.

Es relevante destacar que en el sitio oficial de Uber en México⁸⁰ se expresa claramente que el costo de todos los exámenes que se realizan para la admisión de nuevos conductores en la empresa, corren a cuenta de los propios conductores, por lo que les descuentan el costo de estos en las primeras ganancias que perciben dentro de la aplicación, este punto es relevante pues según la Norma Oficial Mexicana 035, las empresas son las responsables de aplicar los exámenes médicos necesarios para la integridad tanto de la empresa como de sus miembros, lo que resulta confuso, pues si la empresa manifiesta en su blog privado que su intención es colaborar con los conductores para que puedan percibir recursos extra para su vida y en vista de que la empresa necesita una masa crítica de conductores para poder obtener recursos, el solicitar a los conductores que paguen dichos exámenes, así como los requisitos gubernamentales, además de los derechos de las licencias de conducir especializadas para cada Estado de la República, dificulta el acceso a

⁷⁹ Ídem.

⁸⁰ Uber, *Información para nuevos socios conductores*, 2018, 24 de abril de 2022, de Uber Blog Sitio web: <https://www.uber.com/es-MX/blog/ayuda-para-nuevos-socios-conductores/>.

una gran cantidad de personas para poder realizar esta actividad con el objetivo de percibir recursos económicos.

Entre la documentación que la empresa solicita que se presente de los vehículos que serán registrados se incluye tarjeta de circulación vigente, seguro particular de amplia cobertura y credenciales fiscales de facturación, esto con la finalidad de corroborar primeramente que el vehículo cuente con los documentos legales en orden y haya cumplido con sus responsabilidades, además para poder entregar facturas a los usuarios del servicio de transporte que las soliciten.

Finalmente, en los Centros de Activación y Soporte se toma una fotografía a los conductores, con el fin de que cumpla con los requisitos impuestos por la empresa para garantizar que la persona inscrita como conductor sea quien realmente realiza los viajes. Dicha foto debe tener buena iluminación, el rostro del conductor debe ser visible, debe ser tomada de frente y no de perfil y debe estar actualizada. Adicionalmente, la empresa⁸¹ señala una serie de características que las fotos dentro de la aplicación para conductores no pueden tener, entre las que destacan que se suba una foto borrosa, aparecer con gorras o algún artefacto que tape el rostro, subir una foto acompañado de más personas, o alguna en la que aparezca la persona de cuerpo completo.

II. OBLIGACIONES DE LOS CONDUCTORES.

A pesar de que la empresa Uber no entrega a sus conductores normas a seguir durante la realización de los viajes, sí proporciona una serie de recomendaciones además de políticas de uso de la aplicación. Estas políticas, aunque no tienen un carácter impositivo, al tratarse de meras recomendaciones, sí existe una especie de obligación pasiva por parte de los conductores, pues si por alguna razón incumplieran alguna de ellas pueden existir consecuencias que afectan directamente al servicio que prestan y por lo tanto a sus ingresos. La primera

⁸¹ Ídem.

consecuencia de no cumplir con alguna de las políticas de la empresa es obtener una mala calificación por parte de los usuarios, que son quienes reciben el servicio, esto implica que menos personas van a contratar el servicio del conductor con malas calificaciones y además la empresa destaca que en caso de que algún conductor tenga constantemente malas reseñas por sus servicios, se le dará de baja la cuenta, por lo que ya no podrá continuar realizando viajes.

La segunda consecuencia es precisamente la eliminación o bloqueo de la cuenta en la aplicación móvil, cuando un conductor o socio de Uber incumple con alguno de los requisitos de la empresa para la realización del servicio o no acata las recomendaciones de respeto, forma de prestar el servicio e incluso de vestimenta o conducta, Uber da de baja la cuenta, por lo que la persona no puede continuar prestando sus servicios mediante esta aplicación, incluso no es factible que la persona se vuelva a registrar posteriormente con otro usuario, pues a diferencia de muchas empresas digitales ésta realiza verificación de identidad y registro. Esto podría equipar a un despido, pues la persona deja de percibir recursos y además pierde la posibilidad de prestar sus servicios.

Es conveniente hacer mención de que si se diera el caso de que un conductor argumentara que la eliminación o bloqueo de su cuenta no tiene una razón justificada, porque no incumplió con ninguna de las normas y recomendaciones de la empresa, únicamente puede solicitar ante la misma empresa que se revise su caso y se califique si hubo o no una justificación para dicha eliminación, en este sentido la empresa se convierte en juez y parte, pues ella misma es quien decide si fue correcta su decisión o no, dando lugar a arbitrariedades por parte de ésta.

Entre las conductas que la empresa sanciona, destaca el contacto físico y sexual entre conductores y usuarios, además prohíbe a los conductores amenazar o insultar verbalmente, así como realizar comentarios discriminatorios o irrespetuosos, prohíbe el contacto con los usuarios después de haber concluido un viaje, esto con la finalidad de salvaguardar los datos personales de todos los miembros de la empresa, además de evitar situaciones de acoso, prohíbe realizar actos ilegales, según la regulación local de donde se presta el servicio, lo que

incluye la ingesta de sustancias ilegales, el respeto de los señalamientos viales y la cantidad de pasajeros que pueden abordar el vehículo. También hace referencia a la tasa de cancelación, si es muy alta, la empresa puede optar por cancelar la cuenta del conductor y, finalmente, Uber realiza aleatoriamente una inspección de antecedentes penales de los conductores, por lo que si se comprueba en cualquier momento que el conductor tiene antecedentes penales, la empresa da de baja la cuenta.

A. Puntualidad y conducta.

Entre las recomendaciones que da la empresa a los conductores para que presten un mejor servicio dentro de la aplicación y por lo tanto puedan generar más viajes y más ingresos destaca la puntualidad, en la “Guía comunitaria de Uber”⁸² se menciona que es importante llegar a tiempo a recoger a los usuarios para obtener una mejor calificación y brindar más comodidad en el servicio prestado, si bien no menciona ninguna conducta como prohibida, pide que no se realicen conductas desagradables, entre ellas gritar, maldecir, dar portazos, tener el vehículo sucio, incluso menciona que aunque se puede tener conversaciones con otros miembros de la comunidad Uber es preferible no hacer comentarios que pudieran molestar a los demás, con connotaciones discriminatorias o agresivas.

Asimismo, en esta Guía⁸³ de conducta se indica que los conductores deben prestar atención en su aseo, higiene personal y vestimenta, todo con la finalidad de hacer más placenteros los viajes tanto para ellos como para los usuarios y generar una atmosfera agradable en la empresa. Como vemos, pese a que no se dan

⁸² Uber Technologies, Inc., *Guías comunitarias de Uber América Latina y el Caribe*, 2022. 26 de abril de 2022, de Uber Blog Sitio web: <https://www.uber.com/legal/es/document/?name=general-community-guidelines&country=mexico&lang=es>.

⁸³ Idem.

indicaciones precisas sobre lo que se puede o no hacer, incluso no se da un reglamento interno de la empresa, todas estas recomendaciones constituyen una normativa de conducta dentro de la empresa, pues a pesar de que parecen opcionales, si los conductores no las acatan la consecuencia es la eliminación de su cuenta en la aplicación o bien una disminución en la cantidad de viajes que puede realizar debido a las malas calificaciones.

B. Discriminación.

En la Guía Comunitaria de Uber⁸⁴ se mencionan como conductas inaceptables; a) negarse a prestar servicios por razones de edad (con excepción a menores de edad), color de piel, discapacidad, identidad de género, estado civil, nacionalidad, etnia, religión, orientación sexual, entre otras; b) calificar a cualquier miembro de Uber dentro de la aplicación tomando como razones cualquiera de las mencionadas en el punto a; c) discriminar con motivo de la ubicación del usuario, ya sea por el lugar en el que se le va a recoger o a donde se dirige, se destaca en esta Guía que no se puede rechazar un viaje de manera intencional con el fin de evitar un vecindario o por no recibir un método de pago en específico y pese a que los conductores de hecho pueden cancelar un viaje por estas razones, en el supuesto de que el usuario presente una queja o la empresa detecte que tiene una tasa de cancelación elevada dará de baja la cuenta del conductor, obligándolo de esta manera a no realizar esta conducta.

La manera en la que la empresa Uber puede revisar y asegurarse de que se cumplan con todas las normas impuestas a los conductores es mediante los usuarios de la aplicación, pues al finalizar cada uno de los viajes, se les solicita que den una calificación al servicio prestado, en donde pueden describir detalladamente qué pasó durante el viaje y de esta manera la empresa puede decidir si debe aplicar una sanción o brindar una especie de premio al conductor.

⁸⁴ Idem.

Finalmente, el que existan diferentes tipos de sanciones al no acatar el reglamento de la empresa Uber, puede indicar que existe subordinación de los conductores hacia con la empresa, pues aunque aparentemente son libres de conducirse como prefieran durante la realización del viaje, deben acatar recomendaciones para asegurar la calidad del servicio, además de otros puntos ya mencionados anteriormente en la investigación, como tomar la ruta que señala Uber, mediante sistemas digitales de geolocalización, además de cobrar la cantidad y recibir la ganancia que la empresa indica para cada uno de los viajes.

C. Calificaciones en la aplicación.

La calificación se obtiene por medio de las evaluaciones que realizan los usuarios a los conductores, así como al servicio que les prestaron, existe una calificación promedio mínima para cada una de las regiones donde opera Uber, pues pueden existir diferencias culturales con respecto a la manera en la que las personas se califican entre sí. En el caso de que los conductores no cuenten con la calificación promedio mínima, pueden perder parcial o totalmente su cuenta dentro de la empresa. Previo a que los conductores tengan una calificación promedio por debajo del mínimo, Uber les notifica y les brinda una serie de recomendaciones con el fin de que puedan mejorar su calificación y no sean dados de baja, en un ejercicio de analogía esto implicaría un llamado de atención por parte de la empresa.

La empresa indica en su Guía comunitaria⁸⁵ que las únicas razones por las cuales se puede perder el acceso a una cuenta como conductor son por infringir alguno de los términos contractuales con Uber, o cualquier término o política correspondiente, lo que incluye cualquiera de las Guías comunitarias, políticas o normas adicionales que sean comunicadas por Uber, además de si Uber detecta que la cuenta no cumple con la normativa vigente del lugar donde se preste el servicio. Es importante destacar que todas las cuentas que posee una persona

⁸⁵ Ídem.

dentro de la empresa, ya sea como conductor, como socio, socio conductor, usuario, repartidor, etc., están conectadas entre sí, por lo que si se pierde acceso a cualquiera de ellas, por infringir alguna norma, se pierde el acceso a todas y cada una de las cuentas registradas por el usuario.

Además de la sanción relativa a la cancelación de la cuenta del conductor, Uber tiene Guías para la Fuerza del Orden Público⁸⁶, en las que precisa la manera en la que la empresa coopera con las autoridades judiciales en caso de que la conducta del conductor sea de carácter delictivo e intervenga la fuerza del orden público.

III. ¿QUÉ SE REQUIERE PARA QUE UNA PERSONA SEA CONSIDERADA COMO TRABAJADOR?

Según el artículo 8 de la Ley Federal del Trabajo⁸⁷, un trabajador es aquella persona física que presta un servicio personal y subordinado a otra persona física o moral. Los elementos indispensables para la existencia de una relación laboral son:

- 1) que el trabajador sea una persona física;
- b) que esa persona física preste un servicio a otra persona física o moral;
- c) que el servicio se preste de forma personal, es decir, por la persona con la que se pacta la realización de este;
- d) que exista una subordinación entre quien realiza el servicio y la persona física o moral que recibe los frutos de éste;

⁸⁶ Ídem.

⁸⁷ DAVALOS, José, *Derecho individual del trabajo*, 16ª edición actualizada, editorial Porrúa, México, 2007, pp. 99.

e) que exista una remuneración para el trabajador por la prestación del servicio.

Analizando cada uno de estos elementos con la situación jurídica de los conductores de la empresa Uber, encontramos que la persona física que presta el servicio es aquella que se registra ante la aplicación digital como conductor o socio conductor; el servicio de transporte privado de personas se lleva a cabo mediante una aplicación digital que pertenece a una persona moral llamada Uber Technologies, Inc y el usuario final de este servicio son las personas registradas ante la aplicación como consumidores. El servicio lo presta el conductor que está registrado en la aplicación y la empresa hace una prohibición específica para evitar que otra persona pudiera realizar algún viaje en lugar del conductor, para poder garantizar la identidad de este se sube una foto actual en la aplicación para que el usuario conozca, previo a la realización del viaje, al conductor y pueda informar a la empresa si no es la persona que está registrada y autorizada para realizar el viaje. Pese a que no se dan indicaciones de la manera tradicional al conductor para prestar el servicio, la empresa crea normas comunitarias que de apariencia son recomendaciones, sin embargo, al sancionar su incumplimiento toman un carácter impositivo, por lo que pese a que no hay una dirección técnica, esto no implica que no exista subordinación, pues se les indica a los conductores la manera en la que deben prestar el servicio y la conducta que deben tener durante éste⁸⁸.

Finalmente, según Mario de la Cueva⁸⁹, pese a que la remuneración es un elemento constitutivo de la relación laboral, en la vida de ésta, aparece posterior a ella, como una consecuencia de la prestación del trabajo. En el caso de los conductores de Uber la remuneración es la ganancia que obtienen de todos los viajes que realizan, esta ganancia no es fija pues depende de la cantidad de viajes que realice cada conductor, además a ella se le deben descontar gastos básicos de

⁸⁸ Ibidem, p. 89.

⁸⁹ DE LA CUEVA, Mario, *El nuevo Derecho Mexicano del Trabajo*, 6a edición, Tomo I, Editorial Porrúa, México, 1980, p. 204.

los vehículos y las cuotas a las que haya lugar tanto para la empresa como para los socios (de ser el caso), sin embargo, el punto destacable en este apartado es que no son los conductores quienes libremente deciden cual será el costo de los viajes, como sería el caso en una prestación de servicios profesionales, sino que Uber determina cuánto deberá pagar el usuario por la realización de cada viaje, además determina la cuota que deberá entregar el conductor a la empresa para poder prestar sus servicios mediante la plataforma digital de Uber.

Por lo que podemos concluir que quien realiza las actividades propias del trabajo es el conductor del vehículo mediante la plataforma Uber, la empresa a la que le presta el servicio es a Uber toda vez que los clientes o consumidores no pactan ninguna circunstancia con el conductor y por supuesto tampoco contratan sus servicios, sino que contratan con la empresa Uber por medio de su aplicación un servicio y esta les asigna el conductor que realizará la actividad, existe una subordinación indirecta o implícita de la empresa a los conductores mediante las guías comunitarias, en las que se les dan pautas de conducta que deben tener para evitar perder el registro en la aplicación y finalmente la empresa es quien fija el costo de la realización del servicio, además es quien fija la cantidad de dinero que el conductor o socio conductor va a recibir, al ser la empresa quien delimita la comisión que obtendrá para ser descontada del costo que ella misma fijó.

CAPÍTULO 4. DIFERENCIAS Y SIMILITUDES ENTRE SOCIOS CONDUCTORES, CONDUCTORES DE UBER Y TAXISTAS EN MÉXICO

Las similitudes entre los taxistas y los conductores o socios conductores en plataformas digitales son indudables, pues se trata de una misma actividad económica, la de llevar físicamente por medio de un vehículo a personas de un lugar a otro. Se puede decir que la diferencia más significativa que existe entre estos dos modelos es la plataforma por medio de la cual se realiza la actividad y la regulación que el Estado le da a cada una de ellas.

Siendo en el caso de los taxistas posible contratar sus servicios en un sitio destinado físicamente donde se encuentran varios vehículos en las calles, o en cualquier vialidad mientras están conduciendo, incluso también por medio de una llamada telefónica, sin mencionar que en algunos estados de la República Mexicana como la CDMX existe incluso una plataforma para teléfonos inteligentes llamada “app CDMX” en el apartado de “Mi Taxi”, por medio de la cual puedes solicitar un viaje en taxi, esta plataforma la estudiaremos en comparación con Uber más adelante, pues cuando nos referimos a los conductores de plataformas digitales, como Uber, únicamente es posible hacer uso de este servicio por medio de un teléfono inteligente conectado a una red de internet y previo registro en una aplicación móvil, gracias a un correo electrónico.

I. SITUACIÓN JURIDICA LABORAL DE TAXISTAS EN MÉXICO.

En México, la regulación laboral de los taxistas se encuentra normada en la Ley Federal del Trabajo, en el capítulo especial VI “Trabajo de autotransportes”, que comprende del artículo 256 al 264. Pero también en la Ley de Movilidad de cada uno de los estados de la República Mexicana, pues como se mencionó en el segundo capítulo, la regulación con respecto a los requisitos para operar un transporte público o privado tiene una competencia local, es decir, que tiene

diferencias en cada uno de los estados de la república. Por lo que, tal como se planteó en el protocolo de la presente investigación, se tomará como referencia la regulación vigente para la Ciudad de México.

Para poder comprender el funcionamiento y regulación de los Taxis en México, es importante destacar que están catalogados como un servicio de transporte público, lo que implica que es un servicio que en una primera instancia le corresponde prestar al Estado, sin embargo, en México por medio de concesiones, se les permite a empresas o personas físicas darse de alta para poder prestar el servicio. Para una mejor comprensión, se debe entender primeramente ¿qué es una concesión? siendo esta según Serra Rojas⁹⁰ “un acto administrativo por medio del cual, la Administración Pública Federal, confiere a una persona una condición o poder jurídico para ejercer ciertas prerrogativas públicas con determinadas obligaciones y derechos para la explotación de un servicio público, de bienes del Estado o de los privilegios exclusivos que comprenden la propiedad industrial”, por otra parte, Cano Meléndez⁹¹, la define como “un acto administrativo público, por medio del cual el Estado, llamado concedente, faculta al particular, llamado concesionario, para que administre y explote en su provecho, en forma regular y continua, pero por un tiempo determinado, bienes del dominio público o servicios públicos, en vista de satisfacer un interés colectivo, mediante una ley preconcebida y un contrato formulado entre las partes”, lo que implica que la prestación de un servicio de transporte en una primera instancia le corresponde al Gobierno, sin embargo, debido a la alta demanda que existe del servicio en el mercado, el Gobierno se vio en la necesidad de permitir a particulares que presten este servicio, supervisándolos en sus operaciones y siendo el responsable directo de otorgar los permisos necesarios para operar. En este sentido, el Estado es el responsable de

⁹⁰ SERRA ROJAS, Andrés, *Derecho Administrativo*, Tomo I, 9ª ed., México, 1979, p. 226

⁹¹ REVISTA DEL PODER JUDICIAL DEL ESTADO DE GUANAJUATO, “Estudio sobre la concesión administrativa y su definición”, Año 1, Tomo I., Gto, México, oct., nov. 1964. p. 54.

controlar y vigilar la prestación del servicio en lo que se refiere a parque vehicular, territorios de operación, tarifas, entre otras cosas.⁹²

Justo como sucede en el caso de la empresa Uber, en los taxis no existe un modelo único para la relación de las personas que intervienen en la prestación del servicio, pues existen concesiones individuales, es decir, que se otorgan a una persona física, también a agrupaciones civiles, sociedades corporativas y sociedades mercantiles, por lo que en cada una de estas relaciones existe un modelo de negocio diferente y, como consecuencia, una relación jurídica diferente entre cada agente de la relación.

Entre las combinaciones de variables que pueden existir en este modelo de negocios destacan:

- 1) Quien tiene la titularidad de la concesión,
- 2) Quien es el dueño del vehículo,
- 3) Quien conduce el vehículo,
- 4) Si existe una organización administrativa y gremial.

Estos factores dificultan la conceptualización de la actividad, pero, sobre todo, en muchos casos, el poder distinguir fácilmente la relación laboral de los conductores de taxi con respecto a los demás agentes de la relación, tal y como ocurre en el caso de los conductores de plataformas digitales.⁹³

Tal y como sucede con las plataformas digitales cuando se argumenta que no existe una subordinación directa o explícita hacia los conductores, con los taxis en innumerables ocasiones se ha pretendido argumentar que se trata de una prestación profesional de servicios o un trabajo por cuenta propia, para este efecto, la OIT ha establecido que “hay situaciones en las que las personas pueden trabajar

⁹² HERNÁNDEZ ROMERO, Y., & Galindo Sosa, R, *La vulnerabilidad en el trabajo de los taxistas en la Zona Metropolitana del Valle de México ante la pandemia por COVID-19*. Espacio Abierto, número 29, 2020, pp. 12-30.

⁹³ Idem.

por cuenta propia, pero no si el modo en que trabajan está controlado de cerca por otra organización o empresa matriz. Esto incluye a muchos taxistas y repartidores y a consultores de venta directa”⁹⁴ lo cual implica que lo más importante para clasificar el tipo de actividad económica, y concretamente el tipo de regulación jurídica bajo la cual debe encontrarse cada supuesto de actividad económica, depende de la dirección que se le da a quien presta el servicio por parte de alguna organización o incluso por una persona física.

En el caso de las plataformas digitales, como la empresa Uber, tal y como fue mencionado anteriormente, a pesar de que los conductores pueden tomar decisiones sobre algunas de las condiciones en las que prestan el servicio, la empresa, por medio de su plataforma marca pautas específicas que los conductores sí o sí deben acatar para poder trabajar a través de su aplicación; indicando esto que no se puede considerar entonces que son trabajadores por cuenta propia, porque alguien, en este caso la empresa, les indica principalmente cómo trabajar y cuánto cobrar.

En el caso de los taxis, es complicado saber quién es la persona física o jurídica que toma el rol de empleador o el encargado de llevar la dirección con respecto a las normas de la prestación del servicio, debido a la complejidad de las relaciones que existen entre los sujetos involucrados. El conductor de un taxi puede ser el propietario del vehículo, pero también existen taxistas que conducen el vehículo de otra persona o empresa que tiene la concesión. En este supuesto quien tiene la concesión es el encargado de fijar los horarios de utilización del vehículo, pero las tarifas dependen de las autoridades en materia de transporte de cada zona, por ejemplo, en la Ciudad de México los viajes se cobran con respecto a lo que indica el taxímetro, pero en otras ciudades como Aguascalientes, los taxis cobran con respecto a la distancia que se pretende recorrer. Al tratarse de un servicio regulado por los gobiernos de cada estado de la república, se tiene una variedad incluso de las modalidades de taxis, como los de sitio, los de aeropuerto, etc.

⁹⁴ Ídem.

Estas diferentes modalidades y complejidad en la estructura de los taxis es lo que permite, incluso a los mismos taxistas, tener la idea errónea de que se trata de un trabajo independiente en todos los casos, aun a pesar de que en México este tipo de trabajo se encuentra regulado como un trabajo especial en la Ley Federal del Trabajo.

Es importante hacer hincapié en que esta situación, aunque podría parecer similar al caso de Uber por la complejidad de las relaciones de los conductores, no es análoga o afín a la del estudio de caso de esta investigación, pues en UBER sí existe una persona jurídica definida que regula la actividad para todas las personas que conducen dentro de su aplicación. Aunque efectivamente existen otras aplicaciones digitales que prestan un servicio similar, lo hacen bajo las normas de la empresa a la que pertenece cada aplicación, como DIDI, CABIFY, etc., que no son un mismo servicio, sino diferentes empresas con una actividad económica similar, que como mencionamos en los primeros capítulos, es necesario estudiar la estructura y funcionamiento de cada empresa.

Una de las complicaciones más relevantes en el trabajo de los taxistas es definir quién es el empleador en las relaciones laborales, en el artículo 260 de la LFT se hace el señalamiento expreso que el propietario del vehículo y el concesionario o permisionario son responsables solidarios de las obligaciones derivadas de las relaciones de trabajo y de la ley, sin embargo, es necesario evaluar cada relación de trabajo con respecto a sus características específicas, pues este supuesto únicamente aplicaría para los casos en los que el conductor de un taxi lo haga mediante la utilización de un vehículo que no le pertenece y no sea el concesionario.

A. Derechos y Obligaciones de Taxistas en México.

En este apartado nos enfocaremos en la regulación del servicio de autotransporte que como mencionamos anteriormente se encuentra en el capítulo especial VI

“Trabajo de autotransportes”; comienza este capítulo de la ley mencionando a los sujetos de este trabajo especial, clasificados como:

- 1) choferes, pues no únicamente se refiere a taxistas,
- 2) operadores,
- 3) cobradores y,
- 4) demás trabajadores que prestan servicios a bordo de autotransportes de servicio público.

Se reitera que en este apartado de la Ley Federal de Trabajo se excluye a los chorreros de UBER, al ser éste un servicio privado.

Menciona también la LFT que para este tipo de trabajos el salario se puede fijar por día, por viaje, por boletos vendidos o por circuito o kilómetros recorridos y puede ser una cantidad fija, una prima sobre los ingresos o la cantidad que exceda de un ingreso determinado, incluso se pueden mezclar estas modalidades, pero no puede ser inferior al salario mínimo. Además de que este tipo de trabajadores también tiene derecho al pago de salario en sus días de descanso y vacaciones.

Entre las prohibiciones especiales de los trabajadores destacan según el artículo 261 de la LFT⁹⁵, las siguientes:

1. El uso de bebidas alcohólicas durante la prestación del servicio y en las doce horas anteriores a su iniciación.
2. Usar narcóticos o drogas enervantes dentro o fuera de sus horas de trabajo, sin prescripción médica. Pero en caso de existir una receta médica el trabajador debe informar al empleador de esta circunstancia y exhibir el comprobante médico, antes de iniciar el trabajo.
3. El trabajador tiene prohibido recibir carga o pasaje fuera de los lugares señalados por la empresa para este fin.

⁹⁵ Ley Federal del Trabajo, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 1 de abril de 1970, última reforma el 8 de mayo de 2022, p. 70.

De las prohibiciones anteriores se desprende que, justo como sucede con la plataforma de la empresa Uber, los conductores no pueden prestar el servicio encontrándose en estado de ebriedad ni narcotizados, además de que como mencionamos a diferencia de las plataformas que fijan un punto específico para recoger a los pasajeros, en el caso de los taxis hay sitios destinados para este fin, pero también tienen zonas de operaciones, por lo que el lugar de operación del trabajo es fijado por el empleador, sin tener en todos los casos una supervisión digital como sí sucede con las plataformas.

Adicionalmente, en una comparación con lo que marca la ley para los taxistas, según el artículo 262 de la LFT⁹⁶ y los conductores de Uber, se observa el siguiente cuadro:

TAXIS	UBER
Tratar al pasaje con cortesía y esmero	Obligación que también tienen los choferes de Uber, como se mencionó en el capítulo III de la presente investigación.
Someterse a los exámenes médicos periódicos que prevengan las leyes y demás normas de trabajo	De igual manera es una obligación que comparten los conductores de Uber, con la salvedad de que en el caso de la empresa Uber los exámenes médicos los señala la propia empresa, al no existir una norma o ley específica.
1. Cuidar el buen funcionamiento de los vehículos e informar al	Este supuesto únicamente aplicaría para aquellos conductores de Uber que

⁹⁶ Ley Federal del Trabajo, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 1 de abril de 1970, última reforma el 8 de mayo de 2022, p. 70.

<p>empleador de cualquier desperfecto que noten, así como hacer durante el viaje las reparaciones de emergencia que su conocimiento, la herramienta y las refacciones de que dispongan les permita. En el mismo supuesto si no se puede hacer reparaciones, pero el vehículo puede continuar circulando, los choferes deben conducirlo hasta el poblado más próximo o hasta el lugar señalado para su reparación.</p>	<p>conducen el vehículo de alguien más, incluso en la aplicación Uber Fleet, sin embargo, la aplicación antes mencionada tiene la oportunidad de ver en tiempo real la ubicación del vehículo, por lo que, adicionalmente, el conductor debería avisar inmediatamente cualquier percance por medio de la aplicación.</p>
<p>Observar los reglamentos de tránsito y las indicaciones técnicas que dicten las autoridades o el empleador.</p>	<p>Obligación que comparten los conductores de Uber, según lo mencionado anteriormente.</p>

*Tabla de elaboración propia.

Entre las obligaciones de los empleadores, según el artículo 263 de la LFT⁹⁷ destacan las siguientes, en comparación con lo analizado para la empresa Uber:

TAXIS	UBER
En los trasportes foráneos pagar los gastos de hospedaje y alimentación de	Esta obligación no la comparte la empresa Uber.

⁹⁷ Ley Federal del Trabajo, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 1 de abril de 1970, última reforma el 8 de mayo de 2022, p. 71.

los trabajadores, cuando se prolongue o retarde el viaje por causa que no sea imputable a los choferes.	
Hacer las reparaciones para garantizar el buen funcionamiento del vehículo y la seguridad de los trabajadores, usuarios y público en general.	Esta obligación recae en el dueño del vehículo, pero es supervisada por la empresa por medio de la calificación que realizan los clientes.
Dotar a los vehículos de la herramienta y refacciones indispensables para las reparaciones de emergencia.	Nuevamente esta obligación especial es para los dueños de los vehículos.
Observar las disposiciones de los Reglamentos de Tránsito sobre condiciones de funcionamiento y seguridad de los vehículos.	Obligación especial que comparten la empresa y los dueños de los vehículos. Pero principalmente atribuible a la empresa.

*Tabla de elaboración propia

Como se observa en las obligaciones especiales anteriores, estas en su mayoría son aplicables a los dueños de los vehículos, ¿esto implica que entonces los demás sujetos que pueden ser empleadores no tienen obligaciones?, para responder esta pregunta es importante recordar que las obligaciones de los empleadores de los trabajos que la LFT cataloga como especiales, son complementarias a las obligaciones generales de los empleadores, contenidas en el artículo 132 de la LFT⁹⁸.

A manera de conclusión, encontramos que el sector de transporte implica un conjunto de instituciones, actores y servicios que facilitan el traslado de personas o cosas. El servicio de transporte público de pasajeros se presta de manera regular y

⁹⁸ Ley Federal del Trabajo, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 1 de abril de 1970, última reforma el 8 de mayo de 2022, p. 33.

uniforme al público en general mediante la retribución de los usuarios y corresponde al Estado prestar este servicio directa o indirectamente mediante concesiones, pero conserva esta la obligación de vigilar y controlar la provisión del servicio, además de que la supervisión de este servicio es mediante una regulación local.⁹⁹ Es difícil de una manera análoga considerar que el servicio prestado por los Taxis y los conductores de Uber son parecidos toda vez que pese a ser la misma actividad económica, existen diferencias trascendentes entre los dos como el que uno de los servicios sea público y el otro privado y que en los taxis no exista un solo sujeto en la relación que pueda ser considerado como empleador, pero en el caso concreto de los conductores o socios conductores de la empresa Uber, esta categoría de empleador sea aplicable a la empresa.

⁹⁹ GALINDO SOSA, Raúl Vicente, & Hernández Romero, Yasmín, *Modelo de gestión del servicio de transporte UBER. ¿Quién pierde y quién gana? Espacios Públicos*, 2016, p.p. 157-175. Consultado el 22 de junio de 2022, ISSN: 1665-8140. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=67650281008>.

CAPITULO 5. DERECHO COMPARADO

Para comprender de una manera más precisa las necesidades para la regulación de la relación entre los socios conductores de Uber con la empresa, es necesario hacer un ejercicio de comparación con la regulación e historia de otros países con respecto a esta empresa, pues en algunos países como España, existe incluso una ley específica para regular este tipo de relaciones económicas, mediante la llamada “Ley Rider”.

I. REGULACION DE LAS PLATAFORMAS DIGITALES EN OTROS PAISES.

Pese a que la presente investigación se basa en el análisis de plataformas digitales de transporte privado de personas, es indudable que en el mundo las plataformas que se regularon primordialmente y tuvieron mayor visibilidad no fueron estas sino las referentes a los repartidores de comida o productos, los llamados “riders” y también las plataformas que tienen como actividad principal la comunicación, derivado a que la libertad de expresión es un derecho humano, pero también es cierto que como sociedades debemos controlar la información a la que están expuestos algunos sectores de la población como los niños, y además tomar medidas que ayuden a prevenir la discriminación, el bullying virtual, etc.

Por lo que en este capítulo se analizará la regulación del conjunto de plataformas digitales en algunos países, de manera general, para así analizar y comprender si estas regulaciones pueden o no adaptarse al ámbito de las plataformas digitales de transporte privado de personas.

Para el estudio de este capítulo se tomó en consideración a la Unión Europea, al ser de las primeras organizaciones multinacionales en contemplar la regulación de estas plataformas, así como España, Italia y Francia, al tener una regulación específica sobre el tema, además de medidas de presunción o no de laboralidad, situación que se analiza en México durante toda la investigación, por lo

que es pertinente hacer hincapié en estas naciones y finalmente algunos países de América como lo son Estados Unidos, Argentina y Chile, al ser los países con más avances en la regulación de este tema.

A. Unión Europea.

Han sido pocos los países que han implementado medidas para afrontar las problemáticas sociales de las plataformas digitales, entre ellos se encuentran España e Italia, quienes han optado por introducir la presunción de laboralidad como herramienta para reducir la incertidumbre o inseguridad jurídica, pues la UE considera que los algoritmos a menudo carecen de supervisión humana y pueden conducir a decisiones irresponsables y potencialmente discriminatorias.¹⁰⁰

Existen además dos sentencias del Tribunal de Justicia de la Unión Europea respecto a la naturaleza de los servicios prestados por dos filiales de Uber mediante plataformas digitales, la primera con fecha 20 de diciembre de 2017 (C-434/15) y la segunda del 10 de abril de 2018 (C-320/16). En particular en España, la sentencia de la Sala de lo Social en pleno del Tribunal Supremo 2924/2020 expresa la relación laboral que existe entre un repartidor recurrente y la empresa Glovo, relación formalizada mediante un contrato de trabajador autónomo económicamente dependiente¹⁰¹, derivada de estas sentencias, en Europa se ha intentado por medio de la inspección de trabajo supervisar que no existan relaciones de trabajo encubiertas por falsos trabajadores autónomos, tomando en cuenta la regularidad y forma en la que se prestan los servicios y pese a que se han centrado en la relación laboral de los repartidores o los denominados “riders”, existe la posibilidad de que por analogía se considere que los conductores de plataformas digitales podrían encontrarse bajo supuestos de laboralidad similares.

¹⁰⁰ DUEÑAS HERRERO, L.J. “*La regulación del trabajo en las plataformas digitales,*” Panorama social, número 34, 2021, pp. 123–135. Disponible en: <https://doi.org/1699-6852>.

¹⁰¹ Ídem.

B. España.

El 12 de agosto de 2021 entró en vigor en España la “LEY RIDER” o Real Decreto Ley 9/2021, la cual se motivó por el debate sobre si los *riders* son trabajadores autónomos, o falsos trabajadores autónomos¹⁰², esta ley tiene por objeto únicamente declarar la laboralidad de las personas que prestan servicios a las empresas de reparto a través de plataformas digitales, brindándoles así seguridad jurídica. De manera que se pueda evitar que las empresas, mediante la figura de “falsos trabajadores autónomos”, puedan continuar eludiendo sus obligaciones laborales y de seguridad social.¹⁰³

Una de las principales características de esta norma RDL 9/2021, es que además de salvaguardar los derechos laborales y de seguridad social de los repartidores contempla el derecho a la representación colectiva y a ser informado sobre los parámetros, reglas o instrucciones en los que se basan los algoritmos o sistemas de inteligencia artificial para la toma de decisiones sobre la organización, además de las condiciones y mantenimiento del trabajo¹⁰⁴, asegurando de esta forma que los empleados no estén expuestos a toma de decisiones arbitrarias o discriminatorias por parte del algoritmo o quien dé la instrucción para cualquier decisión, resulta importante destacar que este concepto lo recogen de Italia, que fue

¹⁰² RUIZ, M. *La ‘ley Rider’ cumple un año en pleno pulso entre las empresas y Trabajo*, Newtral, 2022.

¹⁰³ BAYLOS, A., Sanguinetti, W. and Rojo, E. *Artículos sobre la nueva normativa española para los riders*, 2022, *Reproducido en www.relats.org*. Consultado en: <http://relats.org/documentos/ED.Riders.BaylosSanguinettiRojo.pdf> (Consultado el 3 de febrero de 2023).

¹⁰⁴ *Idem*.

el primer país en preocuparse por la regulación de los algoritmos en las plataformas digitales.

Además en España encontramos las denominadas Contra-plataformas, que son aquellas destinadas a brindar más información a los trabajadores para que puedan tomar decisiones con referencia a sus propios intereses, en estas plataformas se califica el servicio, responsabilidad y honestidad de las empresas de plataformas digitales, de manera que los conductores puedan conocer los ingresos reales promedio de trabajar en la empresa, si se infringe con algún derecho, si se imponen reglas apegadas a la realidad. Pero además sirven como punto de contacto o vínculo entre los trabajadores de manera tal que se encuentre en posibilidad de asociarse y formar sindicatos, situación que varios autores defienden que le debería corresponder a la empresa el asegurarse del acercamiento de los trabajadores en plataformas digitales, debido al distanciamiento físico que hay entre ellos.

C. Italia y Francia.

En Italia existe la ley 128/2019 sobre el trabajo a través de plataformas digitales, en dicha ley se presume que los repartidores son contratistas autónomos basándose en la libertad que tienen para tomar algunas de las decisiones sobre la prestación del servicio, como la posibilidad de aceptar o rechazar alguna entrega, el hecho de no existir una dirección jerárquica directa y que no esté fijado un salario por el tiempo que permanecen conectados a la plataforma. Sin embargo, la presunción de trabajo autónomo está condicionado a que la relación del repartidor con la empresa no sea permanente, es decir, personal y continua. Los problemas de esta ley surgen al no definir con precisión qué se entiende por una relación “principalmente personal y continua”¹⁰⁵, pues si bien es cierto que en su mayoría quienes realizan actividades por medio de plataformas digitales tienen alguna otra fuente de ingresos, también lo es que debido a la popularidad y aparente libertad de

¹⁰⁵ DUEÑAS HERRERO, L.J. Op. Cit., p. 63.

este nuevo tipo de trabajos, cada vez más personas adoptan la actividad como su única fuente de ingresos. Más aun considerando que ninguna de las empresas que actualmente operan en Italia de esta manera, organiza entregas por turnos o de acuerdo con el principio de permanencia, tampoco exigen exclusividad ni determinan si llevar a cabo el trabajo o no y cómo hacerlo, hasta cierto punto como ya lo hemos mencionado, toda vez que en todas existen normas de conducta que los trabajadores deben forzosamente acatar.

Por otra parte, resulta discutible el hecho de que se considere a los repartidores con la libertad de tomar decisiones trascendentes sobre el trabajo, pues en algunas empresas, como es el caso de Uber, debido al sistema de calificaciones realizadas por los usuarios y por las normas generales de conducta, en caso de que los repartidores no cumplan con el perfil deseado, la cuenta puede ser desactivada, por lo que resulta cuestionable el hecho de que no exista una dirección jerárquica, existiendo por tanto incluso la necesidad de regular los algoritmos de las plataformas, con la finalidad de evitar situaciones de discriminación o injusticias.

En el caso de Francia, se creó la figura de los “*auto-entrepreneur*”, que son todas aquellas personas que se dedican de manera principal a una actividad en plataformas digitales, así como aquellas que la realicen como complemento a su actividad principal por cuenta ajena. De manera que tienen protegidos sus derechos frente a los posibles abusos de las empresas, pero además tienen ventajas en la facilidad de llevar a cabo trámites administrativos y fiscales, en esta regulación se pretende salvaguardar los intereses tanto de las empresas como de los trabajadores, pues aunque se considera que la relación laboral es por cuenta propia, se les dota de una protección social similar a la de los trabajadores dependientes.

D. California, Estados Unidos y Buenos Aires, Argentina.

En un solo apartado se analiza a Estados Unidos y Argentina, al ser países del continente americano, pese a que su regulación es diferente, pues en el Estado de California existe la ley 5 conocida como “AB 5”, que considera a los repartidores

como trabajadores autónomos. Sin embargo, al igual que en la ley italiana es necesario acreditar algunos supuestos para considerarlos como autónomos, por ejemplo, que el trabajador esté libre de control y dirección, que la actividad que se realice no sea la misma que desempeña la plataforma y finalmente que el prestador del servicio se dedique de manera regular a realizar la actividad que se contrata, fuera de la empresa donde lo está haciendo. Existe en esta ley la obligación de las empresas de acreditar que el trabajador es un contratista y no un trabajador subordinado.¹⁰⁶

En el caso de Argentina, con la ley RUTRAMUR se creó la figura de “operador de plataforma digital” como actor intermediaria, así como la figura de “repartidor como agente independiente separado de la plataforma”, en dicha ley pese a considerar a los repartidores como trabajadores independientes se les reconoce los derechos laborales como si fueran dependientes de la empresa, pues se contempla un régimen jurídico en cuanto a la remuneración, permisos y vacaciones, capacitación y cobertura frente a accidentes e indemnizaciones, una figura similar a los “*auto-entrepreneur*” en Francia, que pese a no reconocer la relación laboral subordinada, otorga las garantías y protecciones al trabajador como si lo fuera, de manera que de cierta forma se protegen los derechos tanto de las empresas como de los trabajadores.¹⁰⁷

E. Chile.

Chile fue el primer país de América que creó un marco normativo que regula las nuevas formas de trabajo en plataformas el día 8 de marzo de 2022, con la ley 21.431, publicada el 11 de marzo de 2022, en la que se modificó el Código de Trabajo para regular las relaciones entre los trabajadores de plataformas digitales y

¹⁰⁶GARCÍA GONZÁLEZ, G. y Poquet Catalá, R., *Regulación comparada: Aproximaciones públicas al trabajo en plataformas*, La Universidad en Internet, España, 2022, p. 76.

¹⁰⁷ Ídem.

las empresas de plataformas digitales de servicios, esto fue así toda vez que como se mencionó anteriormente, en Argentina existe una protección a los trabajadores, pero no regula la relación laboral entre ellos como trabajo subordinado, sino como trabajo por cuenta propia.¹⁰⁸

En la ley chilena se da la posibilidad de que quienes prestan servicios en plataformas digitales sean considerados como dependientes o independientes, y con ciertas reglas específicas para este tipo de trabajo, entre las que destacan: que exista un contrato de prestación de servicios, que los trabajadores independientes expidan la documentación tributaria que corresponda y tengan acceso a seguridad social, hay un nuevo esquema de protección, pues la nueva regulación se preocupa por tres líneas de acción que constituyen deberes por parte de la empresa. Tales como proporcionar al trabajador una capacitación adecuada y oportuna, que se proporcione material de seguridad y contratar un seguro de daños que asegure los bienes personales.

Según Oliver Azuara, Luis Carmona Silva y Catalina Rodríguez Tapia¹⁰⁹ la ley contempla el tiempo de desconexión mínimo de doce horas continuas durante un día, y que el valor de la hora por servicio no puede ser inferior a la proporción del ingreso mínimo mensual fijado por la ley, aumentado en un 20%. Esta ley además garantiza la protección de datos personales, pues obliga a las empresas a informar a los conductores sobre los servicios ofrecidos, a resguardar el carácter reservado de los datos de los trabajadores, asegura el derecho de los trabajadores a solicitar sus datos personales y aquellos relacionado a su calificación y prohíbe la discriminación por mecanismos automatizados, situación que se mencionó anteriormente en Italia, con respecto a la regulación de los algoritmos en la toma de

¹⁰⁸ AZUARA, Oliver., Carmona Silva, Luis. y Rodríguez Tapia, Catalina, *La Regulación del Trabajo en plataformas en Chile: ¿Nuevo paradigma para la región?*, Factor Trabajo, 2022. Disponible en: <https://blogs.iadb.org/trabajo/es/la-regulacion-del-trabajo-en-plataformas-en-chile-nuevo-paradigma-para-la-region/> Consultado el 14 de febrero de 2023.

¹⁰⁹ Ídem.

decisiones. También se garantiza el derecho a la sindicalización y demás derechos colectivos de los trabajadores de plataformas digitales, pues se garantiza su derecho a constituir organizaciones sindicales que estimen convenientes, con la sola condición de sujetarse a la ley en sus estatutos.

F. Reino Unido.

Reino Unido, ha regulado esta modalidad de empleo gracias a las decisiones judiciales que reconocen el vínculo laboral entre las partes. En el caso El 19 de febrero de 2021 la Corte Suprema del Reino Unido sentenció que los conductores que prestaban sus servicios por medio de las plataformas eran efectivamente trabajadores asalariados y no autónomos, tal y como sucedió en México, esta serie de decisiones judiciales fueron impulsadas por un tema de recaudación de impuestos, pues la principal consecuencia fue que se obligara a las plataformas a incorporar el IVA en sus tarifas¹¹⁰.

En Reino Unido existen dos categorías de trabajador importantes para esta investigación, en primer lugar tenemos a los llamados *Employee* que son personas que prestan servicios personales en virtud de un contrato de trabajo, bajo el control del empleador y existiendo obligaciones mutuas entre las partes¹¹¹, es decir, es la figura más cercana a lo que consideramos en México como un trabajador asalariado. Por otra parte, están los denominados *Worker*, que es la categoría en la que pidieron los conductores de Uber en Reino Unido ser considerados, se trata de

¹¹⁰ AFP., Uber pagará 700 millones de dólares a autoridades fiscales de Reino Unido. *El Economista*. publicado el 1 de noviembre de 2022, Consultado el 26 de abril de 2023, en: <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Uber-pagara-700-millones-de-dolares-a-autoridades-fiscales-de-Reino-Unido-20221101-0083.html>.

¹¹¹ BUENDIA E, Ricardo. y Jorge Leyton G., *El caso Uber en el Reino Unido y el rol protector del derecho del trabajo*. Diario Constitucional. Publicado en 2021 consultado el 26 de abril de 2023 en <https://www.diarioconstitucional.cl/articulos/el-caso-uber-en-el-reino-unido-y-el-rol-protector-del-derecho-del-trabajo/>.

personas que prestan servicios personales con cierto grado de autonomía, pero que dependen de otra persona que les da trabajo, con una limitación en cuanto a sus derechos laborales, pero con la protección necesaria en cuanto al salario mínimo, jornada laboral, descansos y derechos colectivos.¹¹²

La sentencia en la cual los conductores de Uber fueron considerados *Worker's*, se basa en que existe una evidente desigualdad en el poder negociador de las partes, misma que permite al empleador dictar los términos del contrato, si incorpora o no al trabajador en su organización y además controlar la manera en la cual se presta el servicio. Y de esta manera la Corte Suprema determina que en la especie hay cuatro hechos que acreditan que los conductores son *worker's*:¹¹³

1. Uber fija e impone los términos de los contratos, incluso la tarifa por cobrar.
2. La empresa conoce en todo momento todos los servicios de transporte, incluso el porcentaje de aceptación del conductor, mientras que éste no tiene acceso a dicha información.
3. La plataforma controla la manera en la que se presta el servicio, por medio de la calificación que tiene el conductor.
4. Uber restringe la comunicación entre pasajero y conductor al mínimo necesario para que pueda desarrollarse el servicio.

Como se observa del análisis anterior, existen algunos países en el mundo que presumen la relación laboral entre las personas que prestan sus servicios en plataformas digitales y las propias plataformas, sin embargo, al ser una relación de trabajo atípica se considera en muchas ocasiones como trabajo autónomo, partiendo de la premisa de que no existe un control y dirección directo por parte de la empresa o plataforma, además de que el trabajador tiene libertad en cuanto a si presta el servicio o no, pero también tiene la libertad de acción respecto a cómo realizará el servicio hasta cierto punto.

¹¹² Ídem.

¹¹³ Ídem.

Por otra parte, uno de los principales intereses de la mayoría de las regulaciones estudiadas es garantizar que los trabajadores tengan acceso a los derechos básicos del mundo laboral como la fijación de un salario, el disfrute de las vacaciones y demás pero también de seguridad social para el caso de cualquier percance, por lo que resulta indiferente para la regulación el hecho de que los trabajadores sean o no dependientes de la empresa, pues ésta tiene en todo momento obligaciones sociales frente a ellos, como es el caso de la regulación de Francia y Argentina.

También como tema principal se analiza la prevención de toma de decisiones discriminatorias por parte de los algoritmos y se garantiza el derecho de los trabajadores de conocer las razones por las cuales se toman determinadas decisiones como es la eliminación de la cuenta en la plataforma, que puede representar la decisión más relevante para el trabajador, pues el hecho de no poder prestar sus servicios en la aplicación implica de cierta forma un despido y la negativa al acceso a los medios de subsistencia para él y su familia. Por esta razón resulta indispensable que la empresa señale de forma precisa y transparente los fundamentos de la toma de decisiones de los algoritmos, pero sobre todo que garantice una vigilancia humana a éstas, tal es el caso de las legislaciones de España e Italia.

Finalmente podemos concluir que las legislaciones analizadas se preocupan, en su mayoría, por garantizar el derecho de libertad sindical y de negociación colectiva, que resulta relevante en este tipo de trabajos, considerando el distanciamiento físico que existe entre los trabajadores, que de cierta forma puede propiciar un obstáculo para que se asocien con el fin de mejorar sus condiciones de trabajo y crear instituciones de contrapeso frente a las empresas, es decir, sindicatos, además en países como España se crea la figura de contra-plataformas, las cuales permiten a los trabajadores de plataformas no solo contactarse sino además obtener información de otros trabajadores respecto a las condiciones reales de cada plataforma y darse una idea de cuánto pueden llegar a percibir al mes, los requisitos de cada plataforma, entre otros.

Los doctrinarios del tema a nivel internacional han coincidido en cuanto a que la regulación del trabajo mediante las plataformas digitales, ya sea como trabajador subordinado o independiente deben comprender la naturaleza de este nuevo modelo de negocios, pues de lo contrario podría comprometer su crecimiento y los beneficios económicos y sociales que conllevan¹¹⁴ de manera que tanto los trabajadores, clientes y empresas se vean beneficiadas o perjudicadas lo menos posible, con la finalidad de que no dejen de operar en los países como ha sucedido en el caso de España y Colombia.

¹¹⁴ DPL News, *Riesgos de la Propuesta de la Stps para regular El Trabajo en Plataformas Digitales*, DPL News, 2022. Disponible en: <https://dplnews.com/riesgos-de-la-propuesta-de-la-stps-para-regular-el-trabajo-en-plataformas-digitales/> Consultado el 14 de febrero de 2023.

CAPITULO 6. PRINCIPALES PUNTOS QUE ES NECESARIO REGULAR

Para la creación de nuevas leyes en México es indispensable que el poder legislativo analice no solo las circunstancias de hecho sobre un tema en particular, sino además los acontecimientos históricos de la sociedad que han propiciado la necesidad de la creación de la nueva ley. En el caso concreto de las plataformas digitales derivado de la globalización y considerando que precisamente las nuevas tecnologías han sido responsables de una mayor conexión entre los países, es que resulta indispensable contemplar el cómo han afrontado otras naciones la problemática de falta de regulación respecto del trabajo o las actividades realizadas mediante estas nuevas formas de empleo.

Tal y como se expuso en la presente investigación, a diferencia de otro tipo de empresas que tienden a ser más homogéneas en cuanto a su funcionamiento, además de la novedad en el mundo que representan las plataformas digitales, pero sobre todo la complejidad de las mismas y las diferentes vertientes y actividades que se pueden realizar mediante estas, es que resulta necesario analizar no solo cada sector de plataformas digitales dividiéndolas por ejemplo, en plataformas de transporte privado de personas, de comunicación, de traducción, de entrega de productos, sino que además en cada sector de plataformas, por ejemplo, tomando nuevamente como referencia las de transporte de personas, cada una de las empresas funcionan y opera de diversas maneras, entendiendo el término empresa como personas jurídicas constituidas según lo previsto por la Ley de Sociedades Mercantiles¹¹⁵ y no como un sector o actividad económica, por lo que la regulación que se implemente en México referente al trabajo en plataformas debe atender al análisis de cada caso en particular, tomando en consideración las similitudes de la situación pero también las diferencias entre la prestación del servicio en cada una de ellas, de tal manera que se constituya una ley dinámica que permita comprender

¹¹⁵ Ley General de Sociedades Mercantiles, Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 de agosto de 1934.

las bondades y dificultades de esta nueva economía y no por lo contrario permanecer inmóviles en leyes tradicionales que limiten y consuman la innovación, nuevas tecnologías o modelos de negocios y como consecuencia se dé la oportunidad de abrir espacio a nuevas formas de trabajo.

Considerando que México es un país autónomo con circunstancias sociales, políticas y económicas diferentes a las de otros países es que resulta imposible pensar en adaptar alguna ley preexistente en otro país para ser aplicada en México, sin embargo, se puede tomar en consideración las similitudes con diversas leyes a fin de referencia y evitar repetir antiguos errores, como es el caso de la Ley Rider en España, la cual algunos doctrinarios consideran que en lugar de que la subordinación beneficiara, provocó que más de 10 mil repartidores se quedaran sin oportunidades de generar ingresos y por ejemplo la empresa Deliveroo abandonara el mercado español incluso antes de que entrara en vigor la propia ley¹¹⁶, además es necesario asegurar que la legislación adoptada sea la adecuada para México y sus necesidades.

Considerando las leyes preexistentes en otros países sobre el tema, así como las propuestas que han elaborado algunos diputados y senadores en México, que pese a no haber sido aceptadas por alguna u otra razón, aportan al tema de la regulación conceptos nuevos e interesantes, por eso resulta importante analizar tres vertientes relevantes para la regulación del trabajo en plataformas; la laboralidad, el seguro social y los sindicatos o relaciones colectivas de trabajo, de manera tal que la nueva ley beneficie no solo a los trabajadores sino a las empresas y a los clientes.

¹¹⁶ BRAVO, Jorge, *Regulación laboral de plataformas: motivaciones políticas*, El Economista, 30 de septiembre de 2022 Consultado en: <https://www.eleconomista.com.mx/opinion/Regulacion-laboral-de-plataformas-motivaciones-politicas-20220930-0051.html>.

I. LABORALIDAD.

La regulación de la laboralidad en las relaciones de los conductores de plataformas y las empresas es indispensable, toda vez que se parte del supuesto erróneo de que es necesario que un trabajador esté subordinado al empleador bajo la figura tradicional para reconocerle derechos laborales, empero, se requiere flexibilizar el concepto tanto de trabajador como de subordinación con la intención de salvaguardar los derechos de todos los trabajadores, sin importar el medio legal en el que decidan realizar sus actividades. Por tanto, independientemente de si un trabajador recibe órdenes directas de una persona física o jurídica, es necesario que se le reconozcan derechos laborales mínimos para asegurar su integridad y la de su familia.

Posturas como las de Francia y Argentina, que sin importar la subordinación reconocen derechos de los trabajadores de las empresas, son un parteaguas de regulación para México, de tal forma que la ley que se cree al respecto sea innovadora, pero sobre todo útil para este tipo de trabajadores.

Como se desprende de la presente investigación, se considera que la subordinación está acreditada con la dirección que da la empresa sobre la prestación del servicio, así como los castigos que impone por no acatar las “guías de conducta”, que lejos de ser una recomendación sobre conducta son normas que en caso de no ser acatadas acarrearán sanciones, como la suspensión de la oportunidad de prestar en el servicio en la plataforma, la disminución de servicios que se pueden prestar por medio de la plataforma o, la más grave de todas, la eliminación de la cuenta del conductor en la plataforma como decisión unilateral y arbitraria de la empresa.

Uno de los puntos más debatidos respecto de la laboralidad de los trabajadores de plataformas digitales ha sido la temporalidad del servicio que prestan en cada plataforma, pues este nuevo modelo de negocios permite que una misma persona realice una actividad en concreto, como la conducción de un vehículo para varias empresas simultáneamente, por lo que se considera que es

necesario tomar en cuenta el tiempo de conexión que tiene el trabajador en cada plataforma para poder determinar las condiciones de trabajo en las que se encuentra, pues resultaría incluso ilógico que, por ejemplo, una persona que se conecta a trabajar una hora al día en una plataforma, como lo es Uber, tenga derecho a vacaciones o prima de antigüedad, pero resulta necesario que este trabajador cuente con derechos como el respeto a una jornada máxima laboral, percepción de un salario por actividad realizada, etc.

En México han existido proyectos de regulación al empleo de plataformas digitales, en los que se ha propuesto entre otras cosas crear un apartado en el capítulo de trabajos especiales, en el que se defina quién es un trabajador de plataformas digitales, bajo qué régimen de seguridad social se pueden inscribir, etc. Dichas propuestas han contemplado, como en el caso de Francia y Argentina, que no cualquier relación con las plataformas forzosamente sea de carácter laboral, sino que ésta debe reunir determinados requisitos, como la temporalidad, etc, pero a diferencia de las leyes de los países mencionados, en México se pretende en estas propuestas que en caso de no cumplir con los requisitos no se le da la protección necesaria, situación que no sucede en Francia y Argentina pues se protegen los derechos laborales incluso de los trabajadores independientes.

La Secretaria del Trabajo y Previsión Social ha manifestado que se pretende crear un capítulo especial en la Ley Federal del Trabajo para regular las condiciones de trabajo de quienes prestan sus servicios por medio de plataformas digitales, la principal propuesta ha sido en sentido de reconocer la laboralidad de éstos, es decir, dejar de considerar a quienes prestan sus servicios en plataformas digitales como socios sino como trabajadores¹¹⁷, sin embargo, según lo expresado por la propia secretaria, mediante entrevistas al periódico Bloomberg, llegar a un consenso con

¹¹⁷ FLORES, Zenyazen, *Exclusiva: Gobierno Mexicano Enviará Reforma Para Dar Seguridad social a socios de Uber, rappi y otras apps*, *Bloomberg Línea*, 2022. Disponible en <https://www.bloomberglinea.com/2022/09/29/exclusiva-gobierno-mexicano-enviara-reforma-para-dar-seguridad-social-a-socios-de-uber-rappi-y-otras-apps/>. Consultado el 14 de febrero de 2023.

el Instituto Mexicano de Seguridad Social ha sido la mayor complicación de dicha reforma, pues el instituto se niega a reconocer la flexibilidad de los trabajadores que prestan sus servicios para más de una plataforma y las cotizaciones proporcionales al tiempo trabajado en cada aplicación.¹¹⁸

Por tanto, según las declaraciones de las autoridades mediante entrevistas, se llega a la conclusión de que la razón por la que la iniciativa de regulación de las relaciones de trabajo entre conductores de Uber y la empresa no ha podido concretarse, es el esquema flexible en el que se desenvuelven y que les permite trabajar con varias empresas a la vez, por lo que sería necesario crear una propuesta de incorporación a la formalidad laboral que permita a las empresas aportar a la seguridad social de los trabajadores de manera proporcional, considerando tiempo de conexión en la plataforma, entre otras cosas.

II. SEGURIDAD SOCIAL.

En el año 2021 comenzó a operar un programa piloto en México, cuyo objeto fue incorporar a repartidores y conductores de plataformas digitales al régimen de trabajadores autónomos ante el IMSS, es decir, incorporarlos voluntariamente al régimen obligatorio del Seguro Social de personas trabajadoras independientes, pero, este programa tuvo varias oposiciones en el país, principalmente el sindicato “Unión Nacional de Trabajadores de Aplicaciones”, debido a que el darse de alta como trabajadores autónomos, implica que los únicos obligados de cubrir las cuotas de seguridad social son los trabajadores y el Gobierno, excluyendo de responsabilidad a la empresa, situación que para algunas instituciones es notoriamente ilegal, pues se deja en estado de indefensión al trabajador frente a la empresa y a ésta se le permite tener un lucro excesivo a costa del esfuerzo de los trabajadores.

¹¹⁸ Ídem.

Es importante este punto, debido a que en el caso de España los repartidores y conductores contratados recibían menos ingresos que cuando se desempeñaban de forma autónoma¹¹⁹, por lo que excluyendo la obligación de la empresa de realizar aportaciones de seguridad social, los ingresos de los conductores se pueden ver afectados, lo que podría propiciar el descontento del sector y considerando que estas empresas funcionan con masas críticas tanto de clientes como de conductores, podría acarrear la salida de la empresa del mercado mexicano.

Es importante destacar que en este programa piloto del IMSS, los conductores tendrían acceso a los cinco seguros del Régimen Obligatorio del Seguro Social¹²⁰, como lo son:

1. Enfermedades y maternidad,
2. Riesgos de Trabajo,
3. Invalidez y Vida,
4. Retiro, cesantía en edad avanzada y vejez,
5. Guarderías y prestaciones sociales.

Uno de los problemas que se han considerado con respecto a las propuestas de regulación de las plataformas digitales es que para la seguridad social las

¹¹⁹ BRAVO, Jorge, *Regulación laboral de plataformas: motivaciones políticas*, El Economista, 30 de septiembre de 2022 Consultado en: <https://www.economista.com.mx/opinion/Regulacion-laboral-de-plataformas-motivaciones-politicas-20220930-0051.html>.

¹²⁰GOBIERNO DE MÉXICO, *IMSS Firma Convenios Con Plataformas de Servicios Digitales para promover La Incorporación voluntaria de personas trabajadoras independientes: Sitio web "Acercando El Imss Al Ciudadano"*, Gobierno de México. Prensa, 2021. Disponible en: <https://www.imss.gob.mx/prensa/archivo/202109/432#:~:text=El%20Seguro%20Social%20y%20las,incorporaci%C3%B3n%20de%20personas%20trabajadoras%20independientes> Consultado el 14 de febrero de 2023.

plataformas serían iguales a cualquier otro empleador, por lo que el régimen de cotización de un trabajador subordinado tendría que ser el obligatorio, a diferencia de lo implementado en el programa piloto, lo que implicaría que la empresa debería dar de alta a los trabajadores desde el momento en que se registren en la app y comenzar a cotizar, aun cuando no trabajen, se desconecten de la aplicación durante días y/o no generen ingresos.

También, por ejemplo, si algún conductor decide trabajar para más de una plataforma, como de hecho ocurre con frecuencia en la actualidad, el costo de la seguridad social no se repartiría entre las empresas, sino que en cada una debería cotizar, por lo que los doctrinarios en la materia consideran que en las propuestas planteadas de regulación no hay un interés real por comprender este esquema laboral de manera diferente a los tradicionales y tampoco a la economía de las plataformas¹²¹.

Por lo que se considera que es necesario que las Instituciones gubernamentales comprendan la necesidad de salir del paradigma de la Ley pensada en la búsqueda de empleos permanentes y subordinados a un único empleador y transitar hacia la revolución digital propiciada por las nuevas tecnologías, nuevos modelos de negocios flexibles, innovadores y complementarios para la generación de recursos.¹²²

III. SINDICATOS Y RELACIONES COLECTIVAS DE TRABAJO.

Otro de los puntos relevantes para la reforma en materia de trabajo en plataformas digitales es el derecho de asociación de los trabajadores para poder defender sus derechos colectivos e incluso individuales, pues una de las ventajas que han tenido las empresas de plataformas digitales en la actualidad para escapar de alguna manera de las obligaciones laborales que tienen para con sus empleados

¹²¹ BRAVO, Jorge, Op. Cit., p. 78.

¹²² Ídem.

es precisamente la lejanía que hay físicamente entre cada uno de los conductores, por lo que muy difícilmente se van a conocer, dialogar o prepararse de manera conjunta para defender sus derechos.

En México existe actualmente un sindicato llamado “Unión Nacional de Trabajadores de Aplicación y de Reparto de México” (UNTA), es el primer sindicato a nivel federal reconocido en el país que agrupa a conductores y repartidores de plataformas digitales, dicho sindicato obtuvo su registro el 20 de abril de 2021 ante la Secretaría del Trabajo y Previsión Social con el no. de registro sindical 7405¹²³ el sindicato ha expresado en diversas entrevistas que su principal objetivo es conseguir el reconocimiento de la relación laboral entre las empresas de aplicaciones y los llamados socios o trabajadores independientes, de tal manera que puedan acceder a los derechos y prestaciones estipuladas por la Ley Federal del Trabajo, por lo que se tiene la intención de lograr un contrato colectivo que garantice un mínimo de condiciones favorables para que los trabajadores realicen su actividad de manera segura.¹²⁴

Incluso resulta conveniente pensar en la posibilidad de creación en México de contra-plataformas, por medio de las cuales los conductores se puedan agrupar y dialogar más fácilmente, pero que además les permita a los trabajadores tener información completa y real respecto de la empresa por medio de la cual va a realizar sus actividades de manera que pueda tomar decisiones más informadas. Pero que además las propias contra-plataformas sirvan como medio por el cual sea posible realizar votaciones en sindicatos de manera eficiente, transparente y certera.

¹²³ MELÉNDEZ, Miguel, *Nace El Primer sindicato federal para trabajadores de app´s: Unión Nacional de Trabajadores Por Aplicación (UNTA) - intervención Y coyuntura, Intervención y Coyuntura* - Revista de Teoría y Crítica Política, 2022. Disponible en: <https://intervencioncoyuntura.org/nace-el-primer-sindicato-federal-para-trabajadores-de-apps-union-nacional-de-trabajadores-por-aplicacion-unta/> Consultado el 14 de febrero de 2023.

¹²⁴ Idem.

CONCLUSIONES

PRIMERA. Es importante comprender las características de las nuevas formas de trabajo, a fin de crear condiciones flexibles que permitan a los trabajadores no solo tener asegurado el respeto a sus derechos laborales y de seguridad social, sino que, de una manera innovadora, se deje de lado el concepto tradicional de empleo y dar paso a condiciones de flexiseguridad.

SEGUNDA. La regulación de la operación, permisos y funcionamiento de la empresa Uber es de carácter local, por lo cual, cada Estado de la República tiene en sus leyes normados los criterios respecto de si es legal o no la prestación del servicio y sobre los permisos especiales, características del vehículo, restricciones y otras circunstancias necesarias para su funcionamiento.

TERCERA. En la actualidad la empresa Uber está considerada y regulada legalmente en México como una empresa digital, es decir, que presta servicios digitales con la finalidad de conectar a socios, conductores y socios conductores con clientes, es decir, como una especie de economía colaborativa en la que se trata a la plataforma como un mero tablón de anuncios que anuncian viajes de manera digital, sin embargo de la presente investigación se concluye que en la realidad esto no es así toda vez tiene intervención respecto de los socios inscritos, mantiene un control de pagos o fijación de tarifas, realiza prácticas monopólicas o de competencia desleal, niega la solución de conflictos al poner trabas desproporcionales para llegar a una solución, niega la protección al consumidor, no es responsable socialmente, tiene control respecto del tratamiento de datos personales, por tanto no puede considerarse como economía colaborativa y por lo contrario debe ajustarse a la regulación de una empresa tradicional.

CUARTA. Una de las características más importantes de los trabajadores autónomos o independientes es que utilizan sus propios medios de trabajo para llevar a cabo la actividad, por lo que, derivado del estudio de la actividad en lo particular, se concluye que el medio o herramienta gracias a la cual se realizan los viajes en la aplicación de Uber es la Plataforma Digital, en concreto la o las aplicaciones que pertenecen a la empresa Uber y no así el vehículo mismo.

QUINTA. Se concluye que los conductores de la empresa Uber no son autónomos o independientes toda vez que no prestan su servicio libremente en el mercado sino por medio de una plataforma, no tienen libertad de decisión respecto a cómo prestan el servicio toda vez que en caso de no acatar las guías comunitarias tienen una consecuencia o castigo impuesto por la propia plataforma, tienen parcialmente libertad de decidir cuándo prestar servicios pues en caso de no hacerlo por determinado tiempo la empresa puede eliminar la cuenta, el servicio está limitado a las áreas donde tiene permitido operar Uber por lo que no es decisión del conductor donde prestar el servicio, finalmente la cantidad que se cobra por prestar el servicio la determina Uber y no el conductor, quien solo recibe un porcentaje.

SEXTA. La subordinación de manera tradicional no existe en este tipo de trabajo, sin embargo, se considera que hay una subordinación flexible toda vez que el conductor no es independiente para tomar decisiones respecto a cómo se presta el servicio, toda vez que son monitoreados por medio de la plataforma gracias al refuerzo económico y la reputación online.

SEPTIMA. En empresas como Uber puede existir una dualidad de trabajadores que realizan el servicio de conducción de un vehículo para transportar personas y es que dependiendo de sus condiciones particulares de empleo pueden ser trabajadores subordinados o independientes.

OCTAVA. Según se ha podido apreciar de la regulación que otros países han dado al trabajo en plataformas digitales la presunción de la laboralidad afecta únicamente a los conductores que realizan la actividad de manera permanente y como único medio de sustento, sin embargo, también se deben regularizar de una manera flexible los derechos laborales y de seguridad social de los trabajadores autónomos de estas empresas.

NOVENA. En las leyes en las que se han considerado a los conductores de plataformas como independientes se ha dejado de analizar que el hecho de que existan normas generales de conducta, que si no se acatan por los trabajadores pueden acarrear consecuencias, además de que la libertad de actuación de los trabajadores es relativa pues si bien pueden, en el caso de las plataformas de transporte como uber, aceptar o no realizar un viaje, lo cierto es que si rechazan en gran cantidad de veces, la empresa considera que no se encuentra trabajando por lo que da de baja la cuenta, situación que deja en estado de indefensión al trabajador al no poder inconformarse, realmente no existe la libertad que argumentan las empresas pues hay una consecuencia negativa para el trabajador al rehusarse a realizar una actividad para la empresa.

DÉCIMA. Los doctrinarios del tema a nivel internacional han coincidido en cuanto a que la regulación del trabajo mediante las plataformas digitales, ya sea como trabajador subordinado o independiente deben comprender la naturaleza de este nuevo modelo de negocios, pues de lo contrario podría comprometer su crecimiento y los beneficios económicos y sociales que conllevan de manera que tanto los trabajadores, clientes y empresas se vean beneficiadas o perjudicadas lo menos posible con la finalidad de que no dejen de operar en los países como ha sucedido en el caso de España y Colombia.

DÉCIMA PRIMERA. Los tres aspectos que son indispensable regular para salvaguardar los derechos laborales y de seguridad social mínimos de los

conductores de plataformas digitales son; a) presunción de la laboralidad, b) esquema de seguridad social y c) derecho a la sindicalización.

DÉCIMA SEGUNDA. Respecto a la presunción de la laboralidad es necesario considerar las condiciones de trabajo de cada conductor en concreto, pues en el modelo de trabajo de plataformas la laboralidad es flexible, habrá trabajadores que sea necesario considerar subordinados y los que se encuentre bajo el esquema de trabajadores independientes.

DÉCIMA TERCERA. La regulación de Seguridad Social de estos nuevos empleos debe estar apegada a la realidad y salir del esquema tradicional de manera que se permita la repartición proporcional de las cuotas de seguridad social tanto entre la empresa, los trabajadores y el estado, como en el caso de que el conductor trabaje para varias empresas. De tal manera que sean beneficiados tanto los trabajadores como las empresas y se propicie su permanencia en el mercado mexicano.

DÉCIMA CUARTA. La vida sindical de los trabajos en plataformas digitales debe ser propiciada por las propias plataformas toda vez que debido a la lejanía física que existe entre los conductores es casi imposible que se reúnan y dialoguen con el fin de conseguir condiciones de trabajo favorables.

BIBLIOGRAFIA

I. OBRAS GENERALES.

ASADULLAH, Ahmad, Isam Faik, Atreyi Kankanhalli, *Digital Platforms: A Review and Future Directions, Twenty-Second Pacific Asia Conference on Information Systems*, Japan, 2018. consultado en: https://www.researchgate.net/publication/327971665_Digital_Platforms_A_Review_and_Future_Directions.

BARAJAS MONTES DE OCA, Santiago, *Derecho del trabajo*, primera edición, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1990.

CARO MÁRQUEZ, E. *La cuarta revolución industrial. (Trabajo fin de grado inédito)*. Universidad de Sevilla, Sevilla, 2017.

CASTORENA, José de Jesús, *Tratado de derecho obrero*, Editorial Jaris, México, 1942.

DÁVALOS, José, *Derecho individual del trabajo*, 16ª edición actualizada, editorial Porrúa, México, 2007.

DE LA CUEVA, Mario, *El nuevo Derecho Mexicano del Trabajo*, 6ª edición, Editorial Porrúa, Tomo I, México, 1980.

GARCÍA GONZÁLEZ, G. and Poquet Catalá, R, *Regulación comparada: Aproximaciones públicas al trabajo en plataformas*. España: La Universidad en Internet, España, 2022.

KURCZYN VILLALOBOS. Patricia, coordinadora, *Derechos humanos en el trabajo*

y la seguridad social: Liber Amicorum: en homenaje al doctor Jorge Carpizo McGregor. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 2014.

KURCZYN, VILLALOBOS, Patricia, *Las nuevas relaciones de trabajo.* Porrúa, México, 2009.

MELÉNDEZ, Miguel. *Nace El Primer sindicato federal para trabajadores de apps: Unión Nacional de Trabajadores Por Aplicación (UNTA) - intervención Y coyuntura, Intervención y Coyuntura - Revista de Teoría y Crítica Política,* 2022. Disponible en: <https://intervencionycoyuntura.org/nace-el-primer-sindicato-federal-para-trabajadores-de-apps-union-nacional-de-trabajadores-por-aplicacion-unta/>. Consultado el 14 de febrero de 2023.

MENDIZÁBAL BERMÚDEZ Gabriela, Sánchez Castañeda Alfredo, Kurczyn Villalobos Patricia, Coord. *"Industria 4.0 Trabajo y Seguridad Social"*, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, P. XVII, México, 2019.

MUÑOZ RAMÓN, Roberto, *Derecho del trabajo.* II Edición, ED. Porrúa T, México 1983.

PÉREZ, Benito. *Derecho del trabajo.* Buenos Aires: EditorialAstrea de Alfredo y Ricardo Depalma, 1983, Argentina, 2016.

QUINTANILLA ISLAS, Pedro Jaime, *La subordinación en el derecho del trabajo.* Universidad Autónoma de Nuevo León, Facultad de Derecho y Criminología, Tesis de Maestría, México, 2012.

RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, Isabel, Allendesalazar Corcho, Rafael, Doménech Pascual, Gabriel, Soria Bartolomé, Bruno, Montero Pascual, Juan José,

Lamarca Capa, José M^a, Muñoz Pérez, Ana Felicitas, Olmos Castro, Natalia, Armengol i Gasull, Oriol, Tamayo Vallvé, Marta Lora, *La Regulación de la Economía Colaborativa*. Tirant lo Blanch, España, 2017.

SERRA ROJAS, Andrés, *Derecho Administrativo*, T. L 9^a ed., editorial Porrúa, México, 1979.

SALORT I VIVES, S.. *Revoluciones industriales, trabajo y Estado del Bienestar: La gran ruptura mundial contemporánea*. Sílex Ediciones, Digitalia España, 2012, <https://www-digitaliapublishing-com.pbidi.unam.mx:2443/a/15543>.

SRNICEK, N. *Platform Capitalism*, Polity Press, 2016.

TORONTO, C, *Ground Transportation*, 2015, Review, <http://dx.doi.org/www.toronto.ca/legdocs/mmis/2015/ls/bgrd/backgroundfile-83503.pdf>.

WISMER S., A., “*Market definition in multi-sided markets - Hearing on Re-thinking the use of traditional antitrust enforcement tools in multi-sided markets*”, 2017, consultado en: https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Publikation/EN/Diskussions_Hintergrundpapiere/OECD_2017_Competition_Committee_multisided%20markets.pdf?__blob=publicationFile&v=3

II. LEGISLACIÓN.

Código Administrativo del Estado de México, publicado en el Periódico Oficial “Gaceta de Gobierno”, el 13 de diciembre de 2001.

Ley de Movilidad del Estado de México, publicada en el Periódico Oficial “Gaceta de Gobierno”, el 12 de agosto de 2015.

Ley Federal del Trabajo, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 1 de abril de 1970, última reforma el 27 de diciembre de 2022.

Ley General de Sociedades Mercantiles, Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 de agosto de 1934.

III. HEMEROGRAFIA.

BAYLOS , A., Sanguinetti, W. and Rojo, E. *ARTICULOS SOBRE LA NUEVA NORMATIVA ESPAÑÓLA PARA LOS RIDERS*, 2022. *Reproducido en www.relats.org*. Disponible en: Consultado el 3 de febrero de 2023.

DE LA FUENTE LÓPEZ, Patricia. *Los luditas y la tecnología: lecciones del pasado para las sociedades del presente*. El Buho: Revista electrónica de la Asociación Andaluza de Filosofía, no 2, 2004.

DUEÑAS HERRERO, L.J. “*La regulación del trabajo en las plataformas digitales*,” *Panorama social*, número 34, España, 2021, pp. 123–135. Disponible en: <https://doi.org/1699-6852>.

EVANS, D. “*The Industrial Organization of Markets with Two-Sided Platforms*”, *CPI Journal* , Vol. 3/1, 2007, pp. 151-179, Disponible en: <https://econpapers.repec.org/scripts/redir.pf?u=http%3A%2F%2Fwww.comp>

etitionpolicyinternational.com%2Fthe-industrial-organization-of-markets-with-two-sidedplatforms;h=repec:cpi:cpijrn:3.1.2007:i=4907.

GABRIEL DOMÉNECH Pascual, *LA REGULACIÓN DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA (El caso «Uber contra el taxi»)*. REVISTA CEFLEGAL. CEF, edición agosto-septiembre 2015, núms. 175-176, pp. 61-104.

GALINDO SOSA, Raúl Vicente , & Hernández Romero, Yasmín *Modelo de gestión del servicio de transporte UBER. ¿Quién pierde y quién gana?*. Espacios Públicos, 19 número 47, 2016, p.p. 157-175, [fecha de Consulta 22 de Junio de 2022]. ISSN: 1665-8140. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=67650281008>.

HERNÁNDEZ ROMERO, Y., & Galindo Sosa, R. *La vulnerabilidad en el trabajo de los taxistas en la Zona Metropolitana del Valle de México ante la pandemia por COVID-19*. Espacio Abierto, 29 número 4, 2020, pp. 12-30.

ORDUÑA A., Arley. *Economías colaborativas: propuesta de metodología de identificación y regulación en México*. Revista Latinoamericana de Derecho Social. Número 30, Doi: <http://dx.doi.org/10.22201/ijj.24487899e.2020.30.14069>, México, 2019, pp 3-35.

REVISTA DEL PODER JUDICIAL DEL ESTADO DE GUANAJUATO, “*Estudio sobre la concesión administrativa y su definición*”, Año 1, T.I., Gto, México, oct., nov. 1964. P. 54.

RUIZ, M., “La ‘ley Rider’ cumple un año en pleno pulso entre las empresas y Trabajo,” *Newtral*, 12 de agosto de 2022.

SIGNES, Adrian Todolí, *Plataformas digitales y concepto de trabajador: una propuesta de interpretación finalista* Lan harremanak: Revista de relaciones laborales, ISSN 1575-7048, N°41, 2019 (Ejemplar dedicado a: Economía colaborativa), consultado en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6985086>.

TODOLÍ SIGNES, Adrián. *El impacto de la “Uber Economy” en las relaciones laborales: los efectos de las plataformas virtuales en el contrato de trabajo*. IUSLabor, volumen 3/2015, España, 2015, pp. 1-25

IV. MEDIOS ELECTRONICOS.

¿Cómo funciona Uber?. 2021. Consultado el 28 de febrero de 2022 en: Uber Ayuda Sitio web: <https://help.uber.com/es/riders/article/c%C3%B3mo-funciona-uber?nodeld=738d1ff7-5fe0-4383-b34c-4a2480efd71e>,

¿Cuál es el perfil de los conductores de Uber en México?, Factor Capital Humano, 3 de marzo de 2020, recuperado de: <https://factorcapitalhumano.com/mundo-del-trabajo/cual-es-el-perfil-de-los-conductores-de-uber-en-mexico/2020/03/>

¿Qué significa la palabra Uber?. 2021, Consultado el 28 de febrero de 2022 en Mira cómo se hace Sitio web: <https://miracomosehace.com/palabra-uber-significado/>.

A. F. P.. *Uber pagará 700 millones de dólares a autoridades fiscales de Reino Unido*. *El Economista*. publicado el 1 de noviembre de 2022, Consultado el 26 de abril de 2023, en:

<https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Uber-pagara-700-millones-de-dolares-a-autoridades-fiscales-de-Reino-Unido-20221101-0083.html>.

AZUARA, Oliver., Carmona Silva, Luis. and Rodríguez Tapia, Catalina. *La Regulación del Trabajo en plataformas en Chile: ¿Nuevo paradigma para la región?*, *Factor Trabajo*, 2022. Disponible en: <https://blogs.iadb.org/trabajo/es/la-regulacion-del-trabajo-en-plataformas-en-chile-nuevo-paradigma-para-la-region/>.

BRAVO, Jorge “Regulación laboral de plataformas: motivaciones políticas,” *El Economista*, 30 Septiembre. 2022 Consultado en: <https://www.eleconomista.com.mx/opinion/Regulacion-laboral-de-plataformas-motivaciones-politicas-20220930-0051.html>.

BUSQUETS Javier, *Las plataformas de transporte: globalidad y costes de la innovación*, *Blogs Expansión*, publicado el 13 de febrero de 2019, recuperado de: <http://www.expansion.com/blogs/sociedad-empresa-digital/2019/02/13/las-plataformas-de-transporte-en-las.html>.

COMISIÓN NACIONAL DE PRODUCTIVIDAD Y FUNDACIÓN CHILE, *Documento de análisis, Conocimiento y uso de las plataformas digitales de transporte*, 2018. Consultado en: <https://www.comisiondeproductividad.cl/wp-content/uploads/2018/09/Documento-de-An%C3%A1lisis-Plataformas-Digitales-Transporte-FCH-CNP.pdf>.

Descubre todas las ciudades donde hay Uber en México, Uber Blog, 17 de abril de 2018. Recuperado de: www.uber.com/es-MX/blog/ciudades-donde-hay-uber/.

DPL NEWS *Riesgos de la Propuesta de la Stps para regular El Trabajo en Plataformas Digitales*, DPL News, 2022. Disponible en: <https://dplnews.com/riesgos-de-la-propuesta-de-la-stps-para-regular-el-trabajo-en-plataformas-digitales/> Consultado el 14 de febrero de 2023.

FLORES, Zenyazen. *Exclusiva: Gobierno Mexicano Enviará Reforma Para Dar Seguridad social a socios de Uber, rappi y otras apps*, Bloomberg Línea. 2022. Disponible en: <https://www.bloomberglinea.com/2022/09/29/exclusiva-gobierno-mexicano-enviara-reforma-para-dar-seguridad-social-a-socios-de-uber-rappi-y-otras-apps/> Consultado el 14 de febrero de 2023.

GARRIDO, Rodrigo, *La tarifa dinámica regresa a Puebla: Uber obtiene una suspensión ante la primera regulación de precios de apps de transporte en México*, Xataka México, 5 de enero de 2022. Recuperado de: <https://www.xataka.com.mx/automovil/tarifa-dinamica-regresa-a-puebla-uber-obtiene-suspension-regulacion-precios-apps-transporte.>

GARRIDO, Rodrigo, *Puebla regula la tarifa dinámica de Uber y DIDI en México: establece el máximo que podrán cobrar las apps sin importar la longitud de los viajes*, Xataka México, 29 de diciembre de 2021. Recuperado de: <https://www.xataka.com.mx/automovil/puebla-regula-tarifa-dinamica-uber-didi-mexico-establece-maximo-que-podran-cobrar-apps-importar-longitud-viajes>

GOBIERNO DE MÉXICO IMSS, *IMSS Firma Convenios Con Plataformas de Servicios Digitales para promover La Incorporación voluntaria de personas trabajadoras independientes*, 2021. Sitio web "Acercando El Imss Al Ciudadano", Gobierno de México. Prensa. Available at: <https://www.imss.gob.mx/prensa/archivo/202109/432#:~:text=El%20Seguro>

%20Social%20y%20las,incorporaci%C3%B3n%20de%20personas%20trabajadoras%20independientes Consultado el 14 de febrero de 2023.

JIMÉNEZ, Giovanni, *Kavak Uber: Cómo ser Uber conductor y requisitos básicos*, de Kavak, publicado el 8 jun. 2019. Consultado el 30 de agosto de 2021. Sitio web: <https://www.kavak.com/blog/como-trabajar-en-uber-mexico>.

JUÁREZ Blanca, *Flexiseguridad, el gran desafío para regular el trabajo en plataformas digitales*, El economista. Consultado el 11 de enero de 2022. Recuperado en: <https://www.eleconomista.com.mx/capitalhumano/Flexiseguridad-el-gran-desafio-para-regular-el-trabajo-en-plataformas-digitales-20220110-0073.html>.

La historia de Uber y cómo movió al mundo con un clic. 2021, Consultado el 28 de febrero de 2022, en Konfío, Sitio web: <https://konfio.mx/tips/casos-de-exito/historia-de-uber-y-como-logro-mover-al-mundo/>.

OCDE, *Plataformas digitales y competencia en México*, 2018 Disponible en: <http://oe.cd/dpcm>.

Pero al fin de cuentas, ¿Qué es Uber y cómo se usa?. 2015, Consultado el 28 de febrero de 2022 en: Uber Blog Sitio web: <https://www.uber.com/es-CL/blog/que-es-uber/>.

PROCURADURÍA DE LA DEFENSA DEL CONTRIBUYENTE, *Plataformas Digitales 2021*, 2021. Recuperado de: https://www.prodecon.gob.mx/Documentos/bannerPrincipal/2020/plataformas_digitales_preguntas_y_respuestas.pdf.

RICARDO BUENDIA E., y Jorge Leyton G. ., *El caso Uber en el Reino Unido y el rol protector del derecho del trabajo. Diario Constitucional.* Publicado en . 2021 consultado el 26 de abril de 2023 en <https://www.diarioconstitucional.cl/articulos/el-caso-uber-en-el-reino-unido-y-el-rol-protector-del-derecho-del-trabajo/>.

SANTIAGO David, *Tras años de opacidad, el gobierno-CDMX revela el destino de fondo de “apps”*, Expansión política, 26 de enero de 2022. Recuperado de: <https://politica.expansion.mx/cdmx/2022/01/26/gobierno-cdmx-destino-fondo-de-apps>.

TRANSPORTA MEX, *Uber Conductor: ¿Cómo ser conductor de Uber?*, 2018, consultado el 27 de abril de 2022, en Transporta Mex, Sitio web: <https://transportamex.com/aplicacion/uber/conductor/>.

UBER TECHNOLOGIES, INC, *Guías de Uber para las autoridades de la fuerza del orden público fuera de EE. UU.*. 2022. Consultado el 24 de abril de 2022, de Uber Blog Sitio web: <https://www.uber.com/legal/es/document/?name=guidelines-for-law-enforcement&country=mexico&lang=es>.

UBER TECHNOLOGIES, INC. *Guías comunitarias de Uber América Latina y el Cari*, 2022, consultado el 26 de abril de 2022, de Uber Blog Sitio web: <https://www.uber.com/legal/es/document/?name=general-community-guidelines&country=mexico&lang=es>.

UBER, *Información para nuevos socios conductores*, 2018. Consultado el 24 de abril de 2022, de Uber Blog Sitio web: <https://www.uber.com/es-MX/blog/ayuda-para-nuevos-socios-conductores/>.

V. CRITERIOS JURISPRUDENCIALES.

Suprema Corte de Justicia de la Nación, Regulación del Servicio de Transporte a través de plataformas tecnológicas (Ley de Transporte del Estado de Yucatán), Crónicas del Pleno y de las Salas, Sinopsis de asuntos destacados del Tribunal en Pleno, México, 2017. Recuperado de: https://www.scjn.gob.mx/sites/default/files/sinopsis_asuntos_destacados_documento/2017-06/TP-250517-APD-0063.pdf

Suprema Corte de Justicia, Segunda Sala, Comisión mercantil. Criterio para determinar su existencia cuando se aduce una relación de trabajo, Tesis Jurisprudencial num. 2a./J. 149/2009, 1 de octubre de 2009 (Contradicción de tesis).

