



Universidad Nacional Autónoma de México

Facultad de Estudios Superiores Acatlán

Licenciatura en Derecho

“Régimen fiscal del transporte terrestre de pasajeros a través del uso de plataformas tecnológicas en la Ciudad de México. Caso Uber”

***Tesis que para obtener el título de Licenciado en
Derecho***

Presenta:

Rodrigo David Hernández Alcérreca

Asesora: Mtra. Areli Galindo Dávila

Naucalpan de Juárez, Estado de México, 2021





Universidad Nacional
Autónoma de México



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.

AGRADECIMIENTOS Y DEDICATORIAS

A DIOS porque me ha permitido llegar hasta este punto de mi vida y a lo largo de la misma, me ha enseñado a valorar a aquellas personas que forman y han formado parte de ella. Me ha mostrado, además, que un milagro no significa convertir el agua en vino o andar sobre algún río; sino caminar, respirar y sonreír a un lado de mis seres queridos.

A MIS PADRES MARÍA ELENA Y JUAN JUSTINO por su amor y apoyo incondicionales, por sus sacrificios en algún momento incomprensidos, por todas sus palabras, por todas sus enseñanzas y por todos sus consejos, así como por cada abrazo y cada frase que han quedado grabados en mi memoria. Quizá uno no escoja a sus padres, pero si pudiera volver a elegir, haría la misma elección una y otra vez.

A MI HERMANO JUAN DANIEL por haber sido desde la infancia, mi amigo y compañero; por su apoyo en los momentos difíciles y, sobre todo, por aquello que, aunque no expresamos, ambos entendemos.

A MI HERMANO RICARDO GABRIEL por su apoyo en los momentos difíciles, por la alegría que transmite, por el cariño que demuestra, por la forma en que me motiva a desear ser la mejor versión de mí y, sobre todo, por ser mi hermano y mi amigo.

A MI ABUELA AMADA ELENA, por haber cuidado de mí, por sus enseñanzas, por su fortaleza, por su alegría y porque aun cuando ya ha partido de este mundo, continua viva en mis recuerdos.

A MI ASESORA Y MAESTRA ARELI GALINDO DÁVILA por haber sido la persona que impulsó y motivó mi interés por elaborar una tesis; así como por todo su apoyo y dedicación constantes como profesora y como asesora; pero sobre todo por ser una excelente persona. Agradezco infinitamente que haya creído en mí desde el inicio.

A MI PROFESOR JOSÉ ANTONIO MARTÍNEZ CASTAÑÓN de la Facultad de Estudios Superiores Acatlán, por haber sido la persona que me hizo interesarse en el derecho administrativo; por haberme desafiado, por haber creído en mí y por ser una de las mejores personas que yo he conocido en mi vida.

A LA DOCTORA LIZBETH XÓCHITL PADILLA SANABRIA, profesora de la Facultad de Estudios Superiores Acatlán por haber sido la persona que terminó por forjar mi interés en el derecho administrativo, así como por su apoyo y dedicación constantes como académica y como operadora del derecho; pero, sobre todo, por ser una gran persona.

A MI PROFESOR JORGE ANTONIO LOYO PÉREZ, de la Facultad de Estudios Superiores Acatlán, por haber sido la persona que me ha apoyado con los temas de derecho laboral, así como por su dedicación constante como académico.

A LISSET LÓPEZ por su cariño, amistad, empatía, alegría, consejo, apoyo incondicional y comprensión en momentos difíciles, pero, sobre todo, por ser parte de mi vida.

A ADRIANA VILLANUEVA, ANA MARTÍNEZ Y MARÍA LUZ TREJO por haber creído en mí, por los lazos de amistad que forjamos y por los momentos que compartimos a lo largo de la carrera.

A LA ADMINISTRACIÓN DESCONCENTRADA DE SERVICIOS AL CONTRIBUYENTE MEXICO 2 NAUCALPAN DEL SERVICIO DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA, por haberme dado la oportunidad de realizar mi servicio social en sus instalaciones, y porque gracias a esos 6 meses de atención a los contribuyentes, surgió el tema de la presente investigación.

A LA UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO y en especial **A LA FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES ACATLÁN** por haberme otorgado la grandiosa oportunidad de formar parte de ellas, y porque gracias a eso he vivido una de las mejores etapas de mi vida hasta ahora.

Al final somos todo aquello que hemos vivido, leído, comprendido y aprendido, así como las personas que hemos conocido y han sido parte de nuestra vida.

Gracias a todos y cada uno, porque sin ustedes yo no sería quien soy el día de hoy.

ÍNDICE

TABLA DE SIGLAS..... V

INTRODUCCIÓN..... VII

CAPÍTULO I: ELEMENTOS TEÓRICOS Y TRIBUTARIOS DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS A TRAVÉS DEL USO DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS EN LA CIUDAD DE MÉXICO 1

1.1 SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS 2

1.2 PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS 3

1.2.1 ECONOMÍA COLABORATIVA (SHARING ECONOMY) 6

1.3 OBLIGACIÓN DE CONTRIBUIR AL GASTO PÚBLICO..... 10

1.4 IMPUESTOS..... 12

1.4.1 IMPUESTO AL VALOR AGREGADO (IVA) 17

1.4.2 IMPUESTO SOBRE LA RENTA (ISR) 18

1.5 CONTRIBUYENTES..... 20

1.6 REGÍMENES FISCALES 23

1.6.1 RÉGIMEN DE LAS ACTIVIDADES EMPRESARIALES CON INGRESOS A TRAVÉS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS 28

CAPÍTULO II: TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS A TRAVÉS DEL USO DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS EN EL CONTEXTO LEGAL Y TRIBUTARIO DE LA CIUDAD DE MÉXICO..... 31

2.1 EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DE LA REFORMAS FISCALES PARA EL AÑO 2020 32

2.2 REGULACIÓN DE LOS IMPUESTOS DERIVADOS DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA EN CONCRETO 37

2.2.1 DISPOSICIONES DE LA SECCIÓN III DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA	38
2.2.2 DISPOSICIONES DEL CAPÍTULO III BIS DE LA LEY DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO.....	43
2.3 RESOLUCIÓN MISCELÁNEA FISCAL	47
2.3.1 ANTECEDENTES DE LA REGULACIÓN EN LA RESOLUCIÓN MISCELÁNEA FISCAL.....	48
2.3.1.1 CUARTA RESOLUCIÓN DE MODIFICACIONES A LA RESOLUCIÓN MISCELÁNEA FISCAL PARA 2018	49
2.3.1.2 RESOLUCIÓN MISCELÁNEA FISCAL DEL 22 DE ABRIL DE 2019	52
2.3.2 RESOLUCIÓN MISCELÁNEA FISCAL DEL 28 DE DICIEMBRE DE 2019	54
2.3.3 ESQUEMAS DE TRIBUTACIÓN DE LA RESOLUCIÓN MISCELÁNEA FISCAL 2020.....	57

CAPÍTULO III: PRIMACÍA DE LA REALIDAD APLICADA AL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS A TRAVÉS DEL USO DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS EN LA CIUDAD DE MÉXICO

3.1 REGÍMENES DEL TRABAJO INDEPENDIENTE VS SERVICIO PERSONAL SUBORDINADO	64
3.2 ACTIVIDAD ECONÓMICA DE LOS CONDUCTORES COMO TRABAJO INDEPENDIENTE.....	69
3.3 NATURALEZA JURÍDICA Y ACTIVIDAD DE LA EMPRESA UBER	72
3.3.1 CONTRATO DE SERVICIOS TECNOLÓGICOS	76
3.3.2 PAPEL DE LOS CONDUCTORES EN LA RELACIÓN	84
3.3.3 TEST DE LABORALIDAD APLICADO AL CASO EN CONCRETO	87

3.4 ENCUBRIMIENTO DEL REGIMEN PERSONAL SUBORDINADO EN LA LEGISLACIÓN FISCAL APLICABLE	94
3.5 PRINCIPIOS TRIBUTARIOS DEL ESQUEMA DE TRIBUTACIÓN ACTUAL	99
CAPÍTULO IV: NUEVO ESQUEMA TRIBUTARIO DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS A TRAVÉS DEL USO DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS EN LA CIUDAD DE MÉXICO	102
4.1 DEMANDA SOCIAL DE UN NUEVO RÉGIMEN FISCAL APLICABLE	103
4.2 ACTIVIDAD ECONÓMICA DE LOS CONDUCTORES COMO TRABAJO PERSONAL SUBORDINADO	107
4.2.1 CONSIDERACIÓN COMO TRABAJO ESPECIAL DENTRO DE LA LFT	113
4.2.2 CONSIDERACIÓN COMO TRABAJO ASIMILADO A SALARIO	117
4.3 RÉGIMEN DE SUELDOS Y SALARIOS OBTENIDOS EN ENTORNOS TECNOLÓGICOS	120
4.3.1 UNIFICACIÓN DE LOS ESQUEMAS DE TRIBUTACIÓN	124
4.3.2 DEDUCCIONES PERSONALES Y SALDOS A FAVOR	127
4.3.3 SEGURIDAD SOCIAL	131
CONCLUSIONES	136
FUENTES CONSULTADAS	IX
BIBLIOGRAFÍA	IX
CIBERGRAFÍA	X
HEMEROGRAFÍA	XIV
LEGISLACIÓN	XV

ANEXOS.....	VIII
ANEXO 1: ENCUESTA PARA TRABAJADORES DE UBER	VIII
ANEXO 2: RESULTADOS DE LA ENCUESTA PARA TRABAJADORES DE UBER	XIV
ANEXO 3: CONTRATO DE SERVICIOS TECNOLÓGICOS.....	XXII

TABLA DE SIGLAS

SIGLA	SIGNIFICADO
BEPS	Base Erosion and Profit Shifting
CFC	Compañías Foráneas Controladas
CFDI	Comprobante Fiscal Digital por Internet
CURP	Clave Única de Registro de Población
DIOT	Declaración Informativa de Operaciones con Terceros
DOF	Diario Oficial de la Federación
EURL	Empresa Unipersonal de Responsabilidad Limitada
G20	Grupo de los Veinte
INFONAVIT	Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores
IMSS	Instituto Mexicano del Seguro Social
ISR	Impuesto Sobre la Renta
ISSSTE	Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado
IVA	Impuesto al Valor Agregado
LFT	Ley Federal del Trabajo
LIVA	Ley del Impuesto al Valor Agregado

LISR	Ley del Impuesto Sobre la Renta
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos
PIB	Producto Interno Bruto
PRODECON	Procuraduría de la Defensa del Contribuyente
RAE	Real Academia Española
RFC	Registro Federal de Contribuyentes
RIF	Régimen de Incorporación Fiscal
RMF	Resolución Miscelánea Fiscal
RMRMF	Resolución de Modificaciones a la Resolución Miscelánea Fiscal
SAR	Sistema de Ahorros para el Retiro
SARL	Société à Responsabilité Limitée ¹
SAS	Sociedad por Acciones Simplificada
SASU	Sociedad por Acciones Simplificada Unipersonal
SAT	Servicio de Administración Tributaria
OIT	Organización Internacional del Trabajo
UMA	Unidad de Medida y Actualización

¹ Sociedad de Responsabilidad Limitada

INTRODUCCIÓN

A partir del primero de junio de 2020, se dio origen a un nuevo paradigma sobre la manera en que las empresas como Uber y los conductores de éstas cumplían con la obligación constitucional de contribuir al gasto público puesto que el régimen fiscal y los esquemas de tributación de los segundos, así como la manera de vincular a las empresas al pago de impuestos, cambió.

En virtud de ello, la presente investigación versa en lo general sobre estos cambios y en lo particular sobre el régimen fiscal actualmente aplicable a las personas físicas que desempeñan la actividad económica consistente en la prestación del servicio de transporte terrestre de pasajeros a través del uso de la plataforma tecnológica proporcionada por Uber en la Ciudad de México.

Para ello, se han analizado e investigado las particularidades de este vínculo jurídico a la luz del principio de la primacía de la realidad sobre la apariencia de las formas, el cual consiste en identificar sus aspectos facticos para con base en ellos determinar la verdadera naturaleza del fenómeno más allá de lo señalado en el aspecto formal.

Así bien, es de decirse que actualmente en México como en otras partes del mundo existe una gran discrepancia entre la consideración del trabajo de los conductores como un trabajo independiente o bien, un trabajo subordinado, y ello impacta directamente en la asignación de su régimen fiscal el cual debe entenderse como el conjunto de reglas y directrices planteados por las leyes tributarias para cumplir con sus obligaciones fiscales.

En ese orden de ideas, una mala o deficiente argumentación impacta directamente en el esquema de tributación y en los elementos y características propios del régimen que le corresponde al sector de la población que desempeña la actividad del transporte terrestre de pasajeros a través de una plataforma

tecnológica; situación que debe examinarse a la par de la falta de cultura fiscal, la desinformación y la desprotección jurídica y social que enfrentan los conductores.

Para ello, a través de un método inductivo y mediante el análisis del caso de Uber se busca obtener conclusiones generales que aporten nuevos conocimientos al área del derecho fiscal. Además, mediante un método comparativo se ha confrontado al grupo del trabajo independiente y al trabajo subordinado para de esa forma examinar sus particularidades y resolver la interrogante en torno al grupo al que pertenece el caso de los conductores de Uber; y en adición a través de un método heurístico se ha buscado la formulación de conocimientos que permitan la integración de nuevas ideas al sistema jurídico mexicano.

Lo anterior, para dar cumplimiento al objetivo principal, el cual radica en demostrar que la actividad económica consistente en la prestación del servicio de transporte terrestre de pasajeros a través del uso de plataformas tecnológicas, en contraste con la legislación fiscal y laboral vigente en la Ciudad de México; es un trabajo personal y subordinado y por tanto le corresponde un régimen fiscal distinto al actual.

En esa tesitura, se divide la presente investigación en cuatro capítulos donde el primero consiste en el análisis de la actividad económica en concreto dentro de la Ciudad de México, a la luz de conceptos fiscales básicos para señalar sus elementos teóricos y tributarios. El segundo capítulo, por otro lado, pretende examinar el régimen fiscal actualmente aplicable; con el fin de identificar las particularidades de su regulación en las leyes tributarias.

Por su parte, el tercer capítulo busca plantear la naturaleza del tipo de relación entre los conductores de Uber y esta empresa a la luz de la primacía de la realidad, para de esa manera dar entrada al capítulo cuarto donde se integran los resultados de la investigación y se esboza un nuevo régimen fiscal aplicable al caso en concreto.

CAPÍTULO I: ELEMENTOS TEÓRICOS Y TRIBUTARIOS DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS A TRAVÉS DEL USO DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS EN LA CIUDAD DE MÉXICO

El presente capítulo tiene por objeto analizar la actividad económica que consiste en la prestación del servicio de transporte terrestre de pasajeros a través del uso de plataformas tecnológicas en la Ciudad de México, a la luz de conceptos fiscales básicos; con la finalidad de señalar sus elementos teóricos y tributarios.

En ese contexto, se llevará a cabo un estudio conceptual de los elementos necesarios para el tratamiento y comprensión de la investigación aplicada al caso de las personas físicas trabajadoras de empresas como Uber, a quienes corresponde la actividad, el régimen fiscal y los esquemas de tributación sobre los que versa el objeto de estudio.

Así pues, se identificará lo que es el transporte terrestre de pasajeros, las plataformas tecnológicas, el régimen fiscal actualmente aplicable, los impuestos que deben ser pagados, y los contribuyentes sujetos a estos; así como otros conceptos fundamentales para el desarrollo de la investigación.

Con ello, es de decirse que, aunque el presente capítulo está limitado a lo antes expuesto, posteriormente se expondrán ideas derivadas de las circunstancias teóricas ya examinadas. Dicho lo cual, la importancia de este análisis radica en sentar las bases concretas sobre las cuales se desarrollará la argumentación para la formulación de las propuestas de solución al problema planteado.

1.1 SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS

Para iniciar con el desarrollo del presente capítulo resulta fundamental entender el significado del servicio de transporte terrestre de pasajeros, empero es de decirse que éste no siempre fue nombrado así, pues tiene como antecedente el llamado alquiler de automóviles con chofer; actividad que se asignaba a los prestadores de dicho servicio y que se plasmó por primera vez en el anexo 6 de la Resolución Miscelánea Fiscal de 2014.

Posteriormente, aquella fue modificada y en el 2019 cambió su nombre al servicio de transporte terrestre de pasajeros a través de una plataforma tecnológica, sin menoscabo de que para el año 2020 en el anexo 6 de la Resolución Miscelánea Fiscal para el mismo año, se añadieron al nombre las palabras “aplicaciones informáticas y similares”.

Con ello, pese a que en todos los casos se trató de señalar los actos que abarca dicha actividad, la información proporcionada por los anexos no basta para definirla pues se limitan a repetir el nombre de la actividad suponiendo que aquella se comprende por sí sola, y por ello resulta conveniente descomponer el término en los conceptos que la integran. Así pues, de acuerdo con la Real Academia Española se entiende de la siguiente forma:

- **Servicio:** “Organización y personal destinados a cuidar intereses o satisfacer necesidades del público o de alguna entidad oficial o privada”² Pudiendo ser prestado tanto por personas físicas como por personas morales siempre que cubran alguna necesidad concreta.

² RAE, “Diccionario de la lengua española”, consultado el 12 de abril de 2020 en <https://dle.rae.es/?w=servicio>

- **Transporte:** “Sistema de medios para conducir personas y cosas de un lugar a otro”³. Quedando comprendidos todos los ambientes en cielo, mar y tierra; así como todas las personas y los bienes.
- **Terrestre:** Empleándose a manera de adjetivo se entiende por exclusión como aquello “perteneiente o relativo a la tierra en contraposición al cielo y al mar”⁴.
- **Pasajeros:** De manera singular, se entiende “respecto a una persona que viaja en un vehículo, especialmente en avión, barco, tren, etc., sin pertenecer a la tripulación”⁵. Quedando comprendido todo tipo de transportes y excluyéndose al conductor, es decir a la persona que presta el servicio.

En suma, siguiendo el análisis conceptual se entiende que el servicio de transporte terrestre de pasajeros es el acto de organización mediante el cual una persona satisface la necesidad concreta de otras, consistente en su traslado a través de un medio idóneo en ambientes distintos al cielo y el mar.

1.2 PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS

El tema de las plataformas tecnológicas resulta complicado de analizar puesto que aun cuando se encuentra contemplado por la legislación fiscal aplicable en la Ciudad de México, ninguno de los ordenamientos en dicha materia llegan a definirlo realmente o a proporcionar elementos suficientes para indicar que se está en presencia de una plataforma tecnológica e incluso tiende a señalar como sinónimo de dicho término a las empresas como Uber; situación a todas luces errónea.

³RAE, “Diccionario de la lengua española”, consultado el 12 de abril de 2020 en <https://dle.rae.es/?w=transporte>

⁴ RAE, “Diccionario de la lengua española”, consultado el 12 de abril de 2020 en <https://dle.rae.es/?w=terrestre>

⁵ RAE, “Diccionario de la lengua española”, consultado el 12 de abril de 2020 en <https://dle.rae.es/pasajero?m=form>

Sin embargo, llevando a cabo un análisis conceptual, como en el caso anterior, y descomponiendo el término en comento mediante el uso del diccionario de la Real Academia Española; se entiende que la palabra “plataforma” refiere a un “entorno informático determinado, que utiliza sistemas compatibles entre sí”⁶; es decir no se habla de un entorno físico sino inmaterial y por lo tanto intangible.

Por otro lado, al hablar de la palabra “tecnológica”, la misma fuente remite a lo “perteneciente o relativo a la tecnología”⁷ para luego definir a ésta como un “conjunto de teorías y de técnicas que permiten el aprovechamiento práctico de conocimiento científico”⁸. En consecuencia, al complementarlo con el primer término ya expuesto y entendiéndolos de manera conjunta, se obtendría que las plataformas tecnológicas son entornos informáticos que permiten el aprovechamiento práctico del conocimiento científico mediante teorías y/o técnicas.

Sin menoscabo de ello, cabe mencionar que no todas las fuentes emplean el mismo término aun cuando su objeto de estudio es el mismo, y de esa forma se hallan conceptos como el de “plataformas digitales” o “plataformas virtuales”. Empero no es motivo de discusión de la presente investigación el denominativo que se les asigna, sino el objeto de estudio que se regula.

En ese contexto, son de mencionarse las palabras de Juan Raso Delgue, quien señala que “no [se puede] manejar un concepto único de “plataforma virtual”, aunque en una aproximación conceptual [se puede] entender por tal una base de datos simbólicos, con una serie de herramientas de comunicación propia (...) que permiten la creación y gestión de la misma a través de un software”⁹.

⁶RAE, “Diccionario de la lengua española”, consultado el 7 de abril de 2020 en <https://dle.rae.es/plataforma>

⁷RAE, “Diccionario de la lengua española”, consultado el 7 de abril de 2020 en <https://dle.rae.es/tecnol%C3%B3gico>

⁸ RAE, “Diccionario de la lengua española”, consultado el 7 de abril de 2020 en <https://dle.rae.es/?w=tecnolog%C3%ADa>

⁹ Raso Delgue, Juan, “La empresa virtual: nuevos retos para el derecho del trabajo”, Revista internacional y comparada de relaciones laborales y derecho del empleo, México, p. 34, consultado el 25 de febrero de 2020 en http://ejcls.adapt.it/index.php/rlde_adapt/article/download/454/621

Comprendiéndose así que es necesaria la utilización de un programa informático para el empleo de plataformas tecnológicas que funcionan como un medio de comunicación gracias a las herramientas propias de la misma.

Aunado a ello, el mismo autor agrega que “las plataformas virtuales tienen distintas funciones: por ejemplo, pueden ser un espacio de aprendizaje, o de actividades comerciales, o de producción de servicios”¹⁰. Denotando en su argumento que las actividades que pueden desempeñarse son variadas y por lo tanto enunciativas más no limitativas.

Al respecto en este último punto, es necesario citar el comentario de la Organización Internacional del Trabajo, pues sobre el tema en concreto señala que:

Hoy, las plataformas digitales de trabajo son el soporte de una gran variedad de tareas (...) Algunas son plataformas digitales de trabajo en línea que asignan tareas a un grupo de personas (...) o directamente a personas a través de plataformas digitales de trabajadores freelance cuyos trabajos suelen ser de más larga duración (...). Además, también hay plataformas de trabajo basadas en la ubicación y en aplicaciones informáticas, donde la mayoría de las tareas se asignan a individuos concretos (...).¹¹

Siguiendo esa lógica, sería posible localizar al objeto de estudio de la presente investigación dentro de las plataformas de trabajo basadas en la ubicación, ya que como se analizará, las tareas consistentes en el transporte terrestre de pasajeros son asignadas a individuos concretos de acuerdo con el domicilio en que se encuentren.

Por otra parte, la exposición de motivos publicada en la Gaceta Parlamentaria el domingo 8 de septiembre de 2019 sobre lo relativo a las reformas fiscales que recaen sobre las plataformas tecnológicas en conjunto con la falta de definiciones

¹⁰ *Ídem.*

¹¹ Organización Internacional del Trabajo, *Las plataformas digitales y el futuro del trabajo Cómo fomentar el trabajo decente en el mundo digital*, 1ra. ed., Ginebra, Servicio de Producción, Impresión y Distribución de Documentos y Publicaciones (PRODOC) de la OIT, 2019, p. 4.

en la legislación fiscal aplicable en la Ciudad de México, señala que “las plataformas interconectan a las personas para que puedan enajenar bienes o prestar algún servicio específico, por ejemplo, transporte privado de personas, reparto de bienes o comida, incluso la prestación del servicio de hospedaje”¹².

Deduciéndose que, en ese sentido para efectos de su regulación fiscal, las plataformas tecnológicas son aquel medio que interconecta a las personas para poder llevar a cabo actividades que consisten en la enajenación de bienes o en la prestación de algún servicio, debiendo adicionar su característica primordial, es decir, la inmaterialidad de dicho medio o bien el empleo de algún software o aplicación informática.

Y en este punto habiendo mencionado la complejidad del concepto, es importante plantearse la pregunta de cómo pretende la Ciudad de México regular lo relativo a las plataformas tecnológicas si no existe una definición concreta de éstas en su legislación. Ello resulta difícil de imaginar y sin embargo se han puesto en marcha las reformas fiscales en el tema.

1.2.1 ECONOMÍA COLABORATIVA (SHARING ECONOMY)

Para entender el presente subtema primero debe exponerse el concepto de, “Crowdwork” o por su traducción poco empleada en la doctrina “Trabajo colectivo o por multitud”¹³, el cual consiste, de acuerdo con Howe en “el acto de tomar un trabajo tradicionalmente desempeñado por un agente designado (generalmente un

¹² Cámara de Diputados, Iniciativas del Ejecutivo Federal que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de la Ley del Impuesto Sobre la Renta, de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, de la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios y del Código Fiscal de la Federación, México, Gaceta Parlamentaria, 2019.

¹³ Bensusán, Gabriela, “Nuevas tendencias en el empleo: retos y opciones para las regulaciones y políticas del mercado de trabajo”, Santiago, 2016, p. 19, consultado el 25 de febrero de 2020 en https://www.cepal.org/sites/default/files/document/files/bensusan_1.1.pdf

trabajador) y subcontratarlo a un grupo indefinido y generalmente grande de personas a través de una convocatoria abierta”¹⁴.

Aquello plantea en términos generales la visión del fenómeno que se presenta en las plataformas tecnológicas pues se habla de que un solo servicio puede ser prestado por una gran cantidad de personas que voluntariamente aceptan llevarlo a cabo y por lo tanto ya no es efectuado por un sector en específico.

De acuerdo con lo anterior, se desprende la economía colaborativa o Sharing Economy en inglés, la cual es abordada en la teoría desde un enfoque laboral y empresarial; y comprende todo un modelo de negocios vigente hoy en día, sin embargo, este concepto es para algunos erróneo ya que pretende englobar distintas formas de economía.

En esa misma línea, es conveniente referir a la Comisión Europea, pues ofrece una definición que fue retomada por México para la elaboración de la exposición de motivos que dio origen a las reformas fiscales que entraron en vigor a mediados de dos mil veinte. Aquella señala que la economía colaborativa:

[Son] modelos de negocio en los que se facilitan actividades mediante plataformas colaborativas que crean un mercado abierto para el uso temporal de mercancías o servicios ofrecidos a menudo por particulares», al tiempo que precisa que, por lo general, «las transacciones de la economía colaborativa no implican un cambio de propiedad y pueden realizarse con o sin ánimo de lucro.

En la economía colaborativa y sus modelos de negocio se suelen distinguir tres grandes categorías de agentes:

- i. los prestadores de servicios, particulares que ofrecen servicios (activos, competencias o tiempo, ya sea gratuitamente o previo pago) de manera ocasional (pares) o a título profesional (profesionales);
- ii. los usuarios de dichos servicios, y

¹⁴ Howe, Jef, “The Rise of Crowdsourcing”, consultado el 12 de abril de 2020 en <https://www.wired.com/2006/06/crowds/>

- iii. las plataformas colaborativas que conectan a la oferta con la demanda en tiempo real y facilitan las transacciones.¹⁵

Siguiendo aquellas palabras se describe que la llamada economía colaborativa consta de un mercado abierto donde mediante el uso de plataformas tecnológicas se facilita el uso temporal de mercancías o servicios ofrecidos por particulares y se compone de tres personajes, un prestador de servicio, un usuario y un intermediario encargado de conectar unos con otros

Por otro lado, Graciela Bensusán se opone a lo anterior y señala que resultan erróneas las consideraciones que tienden a generalizar diversos temas bajo un mismo concepto que se halla al mismo nivel de aquellos; pues refiere que:

Se discute el uso del concepto de economía colaborativa utilizado en la literatura al igual que en la comunicación emitida por la Comisión Europea (...) por tomar como equivalentes diferentes términos con implicaciones distintas: economía colaborativa, economía compartida, economía por demanda y economía de pares. (...) porque la tendencia que se registra actualmente es simplemente la extensión de un mecanismo de mercado con impactos drásticos en las relaciones de empleo, aunque todavía sean limitados.¹⁶

Es decir, plantea la idea de que en efecto todos los conceptos deben de agruparse bajo un mismo nombre, pero no el de economía colaborativa pues todas las denominaciones son extensiones de mecanismos de mercado o bien, modelos de negocios. Ejemplo de esta situación es lo expuesto por Ignasi Beltran al mencionar que otro termino aplicable es el de economía de las plataformas y señala que a ésta “también se [le] conoce, entre otras denominaciones, como economía

¹⁵ Parlamento Europeo, “Informe sobre una agenda europea para la economía colaborativa (2016/0000(INI)) Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor”, 2017, p. 17, consultado el 12 de abril de 2020 en https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2017-0195_ES.pdf

¹⁶ De Heredia Ruiz, Ignasi Beltran, “Economía de las plataformas (platform economy) y contrato de trabajo”, Catalunya, p. 6, consultado el 18 de julio de 2020 en <http://www.iuslabor.org/wp-content/plugins/download-monitor/download.php?id=386>

colaborativa, economía participativa, economía digital a demanda o gig economy (que podría traducirse, como trabajos esporádicos)”¹⁷.

Aquello quiere decir que, de acuerdo con la autora, existen al menos tres formas diferentes de nombrar a la economía colaborativa con base en los conceptos que la integran, siendo estos últimos:

Primero, la digitalización (y consiguiente desmaterialización) del ofertante de los bienes o servicios; segundo, la capacidad tecnológica de poner en contacto con inmediatez al demandante de un bien o servicio y un colectivo potencial de ofertantes; y, tercero, la delegación de decisiones empresariales a programas informáticos que, dotados de enormes capacidades, pueden realizar razonamientos programados de rendimiento y calidad de servicio y de ejecutar estas decisiones en la plataforma, con consecuencias contractuales para la plataforma, el prestador y el receptor.¹⁸

En ellos se puede denotar el carácter inmaterial de las plataformas tecnológicas que se extiende hasta el modelo de negocios propio de la economía colaborativa sin menoscabo de que cada una de las empresas, como Uber que proporciona el uso de la plataforma tecnológica para la prestación del servicio de transporte terrestre de pasajeros; modifican y adicionan ciertos puntos de acuerdo con sus intereses y objetivos.

En ese sentido, considerando lo anterior, es de advertirse que el modelo de la economía colaborativa o Sharing economy es parte de un fenómeno llamado Crowdork consistente en la descentralización del trabajo puesto que puede ser llevado a cabo por cualquier persona que atienda el llamado o responda a la convocatoria. Además, no debe perderse de vista los tres personajes que componen el modelo de negocio: usuario, plataforma y prestador de servicio.

Dicho lo cual, para el caso de Uber, resulta evidente señalar que a los conductores les corresponde el papel de prestadores del servicio, a los solicitantes

¹⁷ Bensusán, Gabriela, op. cit., p. 20.

¹⁸ *Ibidem*, p. 7.

de éste el carácter de usuarios y finalmente, la plataforma no es más que un medio inmaterial proporcionado por la empresa. Señalar que ambos, Uber y la plataforma son sinónimos, es un error conceptual.

1.3 OBLIGACIÓN DE CONTRIBUIR AL GASTO PÚBLICO

Analizados ya los elementos conceptuales del transporte terrestre de pasajeros prestado a través de una plataforma tecnológica, es importante destacar que debido a que es una actividad permitida por el Estado puesto que se encuentra contemplada en la legislación fiscal aplicable en la Ciudad de México; les corresponde a aquellos que la desempeñan una obligación consistente en contribuir al gasto público.

Aquella encuentra su fundamento en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y al respecto, los autores de diversas fuentes como Eduardo López Lozano, son coincidentes en referir que “el artículo 31 fracción IV de la Constitución establece la obligación a todos los mexicanos de contribuir de la manera proporcional y equitativa que dispongan las leyes al sostenimiento de los gastos públicos”¹⁹.

Sobre ello, es menester hacer hincapié en que, de dicho precepto legal se desprenden los principios tributarios a los que deben apegarse los impuestos regulados por las leyes en la materia, pues reza que “son obligaciones de los mexicanos: **IV**. Contribuir para los gastos públicos, así de la Federación, como de los Estados, de la Ciudad de México y del Municipio en que residan, de la manera proporcional y equitativa que dispongan las leyes.”

Siguiendo esa línea, derivan como bien lo exponen Alejandro Nájera Martínez y María de Lourdes Reyes Jiménez, los principios de “legalidad, obligatoriedad,

¹⁹ López Lozano, Eduardo, *432 preguntas y respuestas sobre sueldos y salarios*, 1ra. ed., México, Ediciones fiscales ISEF, 2005, p. 39.

vinculación con el gasto público, proporcionalidad y equidad, residencia y anualidad”²⁰, aunque este último no deriva directamente del artículo en comento, sino que se desprende del artículo 74 fracción IV Constitucional donde se prevé la facultad del Congreso de la Unión para aprobar anualmente el presupuesto de egresos de la Federación; el cual le es hecho llegar por conducto del ejecutivo Federal. Acto seguido, en síntesis, se obtiene lo siguiente:

- **Legalidad:** “El principio de legalidad significa que la ley que establece el tributo debe definir cuáles son los elementos y supuestos de la obligación tributaria”²¹. Resultando que si no existe un sustento legal que fundamente el origen de una contribución, ésta es contraria a la Constitución y por lo tanto no debe ser exigible ni cumplida.
- **Obligatoriedad:** Debe entenderse como “una autentica obligación pública, de cuyo incumplimiento pueden derivarse severas consecuencias para los particulares”²² y da origen a las facultades de las autoridades fiscales para llevar a cabo procesos de fiscalización, imposición de medidas de prevención, tratamiento y sanción.
- **Vinculación con el gasto público:** Se entiende desde el aspecto constitucional su relación directa con el gasto público siendo éste además el fin de las contribuciones.
- **Proporcionalidad y equidad:** La proporcionalidad refiere a que los impuestos se calculan en función de una base aplicable, mientras que la equidad refiere a la igualdad de circunstancias, y por lo tanto “habrá proporcionalidad y equidad cuando la carga del impuesto sea de acuerdo con la capacidad contributiva de

²⁰ Reyes Jiménez, María de Lourdes y Nájera Martínez, Alejandro, *Derecho fiscal apuntes*, 1ra ed., México, Tecnológico de estudios superiores del oriente del Estado de México, 2006, p. 2.

²¹ *Ibidem*, p. 3.

²² *Ídem*.

los sujetos y se aplique a todos aquellos que se encuentren en el supuesto señalado por la ley”²³.

- **Residencia:** “Las leyes fiscales no acatan el concepto de nacionalidad (...) sino que en México se tributa conforme al de residencia”²⁴. Situación que se complementa con el artículo 9 del Código Fiscal de la Federación, donde se define quienes son los residentes en México y con las especificaciones de cada ley tributaria.
- **Anualidad:** De acuerdo con el artículo 74 de la Constitución, “son facultades exclusivas de la Cámara de Diputados examinar, discutir y aprobar anualmente el presupuesto de egresos de la federación, discutiendo primero las contribuciones que, a su juicio, deben decretarse para cubrirlo”, y entendiéndose en conjunto con el concepto de vinculación al gasto público, se diría que, en función de las decisiones referentes al presupuesto, se emiten normas jurídicas (sentido amplio) para su regulación.

Dicho lo anterior y tomando en consideración el objeto de estudio de la presente investigación, en el caso de los conductores que prestan el servicio de transporte terrestre de pasajeros a través de una plataforma tecnológica como aquella proporcionada por Uber; la obligación de contribuir al gasto público y las bases tributarias de ésta, se hayan descritas y fundamentadas en la Ley del Impuesto Sobre la Renta y en la Ley del Impuesto al Valor Agregado sin menoscabo de la Resolución Miscelánea Fiscal.

1.4 IMPUESTOS

Otro punto que considerar son los impuestos cuya importancia cobra sentido al señalar que, si no se abordasen, sería complicado entender la esencia fiscal del presente tema de investigación. En ese contexto, derivado del artículo 2 fracción I

²³ *Ibidem*, p. 53.

²⁴ *Ibidem*, p. 4.

del Código Fiscal de la Federación se puede explicar la naturaleza jurídica de estos como una especie de contribución al incluirlas dentro de dicha categoría.

Con base en ello, el Servicio de Administración Tributaria, el cual como es sabido, es un órgano desconcentrado de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público; menciona que los “impuestos son las contribuciones establecidas en la ley que deben pagar las personas físicas y morales que se encuentren en la situación jurídica o de hecho prevista por ella, distintas de las aportaciones de seguridad social, contribuciones de mejora y derechos”²⁵.

Proporcionando así una definición por exclusión, es decir, señala que todas las aportaciones distintas a los demás tipos de contribuciones son impuestos, y entendido así, la definición quedaría hasta cierto punto incompleta; no obstante, dentro de ella se encuentran aspectos fundamentales como lo son el principio de legalidad pues debe estar prevista por la ley, y la identificación de aquellos sobre quienes recae la obligación.

En esa misma línea Raúl Rodríguez Lobato señala que “el impuesto es la prestación en dinero o en especie que establece el Estado conforme a la ley, con carácter obligatorio, a cargo de personas físicas y morales para cubrir el gasto público y sin que haya para ellas contraprestación o beneficio especial, directo o inmediato”²⁶. Incluyendo así un nuevo personaje a la relación tributaria: el Estado, y es aquel quien tiene la facultad de recibir el pago de las contribuciones y exigir con carácter obligatorio, el cumplimiento de las obligaciones tributarias.

El SAT en ese sentido menciona al respecto que “para efectos de estudio y análisis de los impuestos, los teóricos en la materia han determinado cinco elementos básicos: **1.** sujeto del impuesto; **2.** objeto del impuesto; **3.** base; **4.** tasa,

²⁵ Servicio de Administración Tributaria, et al., *Guía de estudio para la asignatura formación e información tributaria*, 8va. ed., México, Instituto Nacional de Contadores Públicos, 2018, p. 60.

²⁶ Rodríguez Lobato, Raúl, *Derecho fiscal*, 2a. ed., México, Editorial Oxford University Press, 2011, Colección textos jurídicos universitarios, p. 61.

tarifa o cuotas; **5.** la forma, medio y fecha de pago”²⁷. Situación con la que están de acuerdo María de Lourdes Reyes Jiménez y Alejandro Nájera Martínez; y a pesar de que el organismo antes mencionado define cada uno de los puntos, los autores abundan más en algunos de ellos, resultando de la complementación de ambas fuentes lo siguiente:

- **Sujeto:** También es llamado contribuyente y “se refiere a las personas que legalmente tienen la obligación de pagar un impuesto establecido en determinada norma fiscal”²⁸. Pudiendo ser estos: “**a)** los residentes en México respecto de sus ingresos; **b)** los residentes en el extranjero con establecimiento o base fija en el país respecto de los ingresos atribuibles en México; **c)** los residentes en el extranjero respecto de los ingresos procedentes de fuente de riqueza situada en territorio nacional”²⁹.

Es decir, el sujeto es la persona (física o moral) que se ubica en el supuesto normativo establecido por la ley para cumplir con esa obligación y estos son en general todos aquellos que obtengan un ingreso en territorio nacional. Sobre esa base, para el caso del objeto de estudio, los sujetos son los prestadores del servicio de transporte terrestre de pasajeros, o sea, los conductores de empresas como Uber.

- **Objeto:** “Se determina como aquello que se pretende gravar, en cada Ley existe un objetivo implícito”,³⁰ resultando: “**1)** impuesto sobre la renta: grava la renta, la ganancia, la utilidad; **2)** impuesto al valor agregado: grava ciertos actos o actividades realizadas en el territorio nacional; **3)** impuesto especial sobre productos y servicios: grava bienes como bebidas con contenido alcohólico y

²⁷ Servicio de Administración Tributaria et al, *op. cit.*, p. 62.

²⁸ Servicio de Administración Tributaria, et al., *op. cit.*, p. 63.

²⁹ Reyes Jiménez, María de Lourdes y Nájera Martínez, Alejandro, *op. cit.*, p. 21.

³⁰ *Ídem.*

cerveza, tabacos labrados, Diesel y refrescos, bebidas hidratantes o rehidratantes”³¹.

Entendiéndose así que el objeto se refiere al motivo que da origen al impuesto, pudiendo recaer en cuestiones materiales o/e inmateriales. Para el caso de los conductores de empresas como Uber, el objeto se deriva de la prestación del servicio de transporte terrestre de pasajeros a través de la plataforma tecnológica de la empresa ya sea que se trate de las ganancias obtenidas en virtud de dicha actividad o bien en relación con el acto.

- **Base:** “Es la cantidad monetaria sobre la que se calcula el impuesto. Puede ser el valor total de las actividades o el monto de los ingresos percibidos, menos la cantidad correspondiente a las deducciones autorizadas”³². Tratándose entonces de la cantidad en términos monetarios sobre la cual se calcula el impuesto y para obtener dicha cantidad se deben seguir las reglas previstas por las leyes para el caso específico.

Por lo que respecta a los conductores de Uber, de acuerdo con la legislación y los esquemas actualmente aplicables, así como con el modelo de negocios de la empresa, la base corresponde a las cantidades efectivamente cobradas a los usuarios por la prestación del servicio.

- **Tasa, Tarifa o Cuotas:** Los autores señalan que “una vez que el mismo contribuyente sujeto del impuesto se ha determinado la base para efectos del impuesto le quedará simplemente aplicar la tasa, tarifa o cuota, en su caso para conocer el impuesto causado”³³. Si bien no parece referir a lo que se refiere dicho término, es de utilidad decir que la tasa, tarifa o cuota se aplica sobre la base y consiste en el porcentaje aplicable a un impuesto en concreto.

³¹ Servicio de Administración Tributaria, et al., *op. cit.*, p. 62.

³² *Ibidem*, p. 63.

³³ Reyes Jiménez, María de Lourdes y Nájera Martínez, Alejandro, *op. cit.*, p. 21.

Con ello, para efectos del objeto de estudio, la Ley del Impuesto Sobre la Renta y la Ley del Impuesto al Valor Agregado; en relación con la resolución miscelánea fiscal para el 2021; señalan que, para efectos de la renta, las tasas de retención para los conductores, es del 2.1% mientras que respecto al impuesto al valor agregado se cobra una tasa equivalente al 8%.

- **Forma, Medio y Fecha de Pago:** “En la legislación deberá también definirse la forma de pago (forma oficial), así como los medios (cheques) y la fecha de pago”³⁴. Hay que decir entonces que las leyes prevén las circunstancias de modo, tiempo e incluso lugar para efectuar el pago de los impuestos, siendo en consecuencia aceptados solo aquellos aprobados por la legislación.

Así bien, ya sentadas las bases y definidos los elementos que componen a los impuestos, se puede proponer una definición integral, resumiendo que los impuestos son una especie de contribución prevista por las leyes fiscales vigentes en un tiempo y espacio determinados; a cargo de personas físicas y morales, con el objetivo de contribuir al gasto público en favor del Estado.

Dicho lo cual, para conocer los impuestos que son aplicables al caso en concreto, es decir a la actividad económica consistente en la prestación del servicio de transporte terrestre de pasajeros a través del uso de plataformas tecnológicas basta citar el epígrafe de la regla 12.3.3 de la Resolución Miscelánea Fiscal vigente, el cual tiene por nombre: “Opción para considerar como pago definitivo las retenciones del ISR e IVA”, y se encuentra dentro del capítulo 12.3 denominado: “De las personas físicas que enajenan bienes, prestan servicios, concedan hospedaje o el uso o goce temporal de bienes mediante el uso de plataformas tecnológicas”.

Entendiéndose de ese modo que si bien es cierto se habla de retenciones; del contenido de la regla se desprende que dichos impuestos son aplicables a la

³⁴ *Ibidem*, p. 22.

actividad antes mencionada; y en función del régimen fiscal aplicable a la misma, se establecen como ocurre en cada caso, reglas específicas para la forma en que se cumplen las obligaciones en materia tributaria.

1.4.1 IMPUESTO AL VALOR AGREGADO

Para iniciar con el desarrollo del IVA a cuyo pago están sujetos aquellos contribuyentes que desempeñan la actividad del servicio de transporte terrestre de pasajeros a través de una plataforma tecnológica, es importante señalar el análisis de María de Lourdes Reyes Jiménez y Alejandro Nájera Martínez al mencionar que “son [impuestos] indirectos aquéllos que, (...) el sujeto pasivo puede trasladar a otras personas, de manera tal que no sufre el impacto económico del impuesto en forma definitiva, ejemplo sería, el impuesto al valor agregado, pues el comerciante lo traslada al consumidor y recupera el dinero que tuvo que pagar al fisco federal”³⁵.

Es decir, el primer adquiriente paga por un producto o servicio, determinada cantidad por concepto de IVA y posteriormente al venderlo a alguno de sus clientes, éste paga la cantidad de IVA que pagó el primero; y el proceso se repite hasta llegar al consumidor final.

Ahora bien, siguiendo esa línea y para terminar de definirlo son de considerarse las palabras de Beatriz Chapoy B. Dolores y Fernández, y de José Mauricio Cuevas, pues refieren que “el Impuesto al Valor Agregado es una contribución que se aplica al incremento del valor que se agrega a los bienes y servicios al pasar éstos por las diferentes etapas del proceso económico: productos, distribuidor, mayorista, detallista, etcétera”³⁶.

³⁵ *Ibidem*, p. 66

³⁶ Chapoy B., Dolores Beatriz y Fernández, y Cuevas, José Mauricio, *Derecho fiscal*, México, 1ra. ed., Universidad Nacional Autónoma de México, 1991, p. 93.

Sobre ello es necesario notar que como ya se vio, se trata de una contribución, sin embargo, la definición proporcionada por los autores llega a sonar reiterativa debido a la mención de las palabras: “incremento al valor”; puesto que el nombre del impuesto ya incluye dicho término. No obstante, es preciso al indicar que los bienes y servicios pasan por un proceso económico y en cada una de la etapas de ese proceso está presente el IVA.

En adición, el SAT menciona que éste “se aplica cuando se realizan actos o actividades considerados en la Ley del Impuesto al Valor Agregado. Es decir, la enajenación, el uso o goce de bienes, importaciones de bienes o servicios y la prestación de servicios profesionales independientes. Aplica en todo el territorio nacional a una tasa general del 16%”³⁷. Denotando así el porcentaje aplicado por sobre los actos mencionados a la luz de la Ley del IVA.

Sin menoscabo de ello, para el caso de los conductores para empresas como Uber, la tasa de retención es del 8% cuando estos le proporcionan su RFC a la empresa y del 16% si se da el caso contrario.

Dicho lo cual, a manera de resumen se menciona que el Impuesto al Valor Agregado, es una contribución que pagan de manera indirecta las personas físicas y morales; aplicable cuando se realizan actividades previstas por la Ley del IVA vigente en favor del Estado; siendo este impuesto trasladado a través de los entes del proceso económico hasta el consumidor final.

1.4.2 IMPUESTO SOBRE LA RENTA

Para el desarrollo del segundo impuesto al que están sujetos aquellos contribuyentes que desempeñan la actividad del servicio de transporte terrestre de pasajeros a través de una plataforma tecnológica, siguiendo las palabras del SAT se debe entender que “se llama renta al producto del capital, del trabajo o de la

³⁷ Servicio de Administración Tributaria, et al., *op. cit.*, p. 65

combinación de ambos. La renta está constituida esencialmente por los ingresos que provienen del patrimonio personal o de las actividades propias del contribuyente o de la combinación de ambos³⁸; es decir, consiste en los ingresos del contribuyente independientemente de la actividad que lleven a cabo.

Ahora bien, sobre esos ingresos es que se grava el impuesto, el cual es definido por la misma institución como “un impuesto directo sobre la ganancia obtenida (o los salarios); es decir, por la diferencia entre el ingreso y las deducciones autorizadas, en el ejercicio fiscal. Este impuesto debe ser pagado de manera mensual, a cuenta del impuesto anual, al Servicio de Administración Tributaria”³⁹. En ese contexto es de notarse que éste se grava sobre el ingreso del contribuyente y es pagado por él de manera periódica sin que sea trasladado como en el caso del IVA.

Por otro lado, a manera de complemento, la Procuraduría de la Defensa del Contribuyentes, hace mención de que “el Impuesto Sobre la Renta es un impuesto general, personal y directo que grava los ingresos de las personas físicas y morales. Fue introducido en México en 1925 y se rige por la Ley del Impuesto Sobre la Renta”⁴⁰. Y entonces, debe mencionarse que, dependiendo del caso en concreto, las tasas de ISR varían.

Por lo que respecta al transporte terrestre de pasajeros a través de una plataforma tecnológica, de acuerdo con el artículo 113-A de la Ley del Impuesto sobre la Renta, éstas se calcula en función de los montos totales obtenidos y equivale al 2.1 % de dichos montos.

En suma, se define al ISR como una contribución que pagan de manera directa las personas físicas y morales, aplicable sobre los ingresos de éstas de

³⁸ Servicio de Administración Tributaria, et al., *op. cit.*, p. 63.

³⁹ *Ídem*.

⁴⁰ Procuraduría de la Defensa del Contribuyente, “Todo lo que el contribuyente debe saber”, p. 69, consultado el 18 de julio de 2010 en http://www.prodecon.gob.mx/Documentos/compilado_12numeros.pdf

acuerdo con las tasas previstas por la Ley del ISR vigente en favor de Estado y en virtud del Régimen Fiscal correspondiente; el cual consiste en los esquemas y forma de tributación que se le asigna al contribuyente.

1.5 CONTRIBUYENTES

Habiendo ya definido lo que son los impuestos, toca analizar a los sujetos pasivos, es decir, aquellos que están obligados al pago de esos; y es necesario referirlo puesto que este concepto es parte de la relación tributaria y derivado de la identificación de los sujetos que intervienen en la relación, es posible argumentar la asignación del régimen fiscal aplicable.

En ese orden de ideas, retomando al artículo 2 fracción I del Código Fiscal de la Federación donde se habla de que los “Impuestos son las contribuciones establecidas en ley que deben pagar las personas físicas y morales que se encuentran en la situación jurídica o de hecho prevista por la misma (...)”, se vislumbra que los obligados a pagar los impuestos son tanto las personas físicas como morales siempre que se hallen en los supuestos planteados por las leyes fiscales.

Dicho lo cual, el primer aspecto a considerar es la relevancia de las personas en sentido amplio y para definir las no hay mejor opción que el Código Civil y pese a que la legislación del Estado de México se escapa del presente ámbito de estudio; define mejor que la de la Ciudad de México a las personas físicas al mencionar en el artículo 2.1 que una “ persona física es el ser humano desde que nace y es viable, hasta que muere; a quien se le atribuye capacidad de goce y de ejercicio; y que desde que es concebido se le tiene por persona para los efectos declarados por la ley”.

Es decir, es necesario contar con el carácter planteado por la ley en la materia, así como con capacidad de goce y ejercicio sin menoscabo de que tal y como lo menciona Humberto Sol Juárez, “en los casos de menores de edad o incapaces

estarán representados y fungirán como representantes legales quienes ejercerán todas las obligaciones como sujeto pasivo⁴¹; y en ese sentido, se diría que, aun dependiendo de una representación legal, una persona física es todo ser humano.

Por otro lado, en lo que respecta a las personas morales, en el Código Civil del Estado de México se lee en el artículo 2.9 que “las personas jurídicas colectivas son las constituidas conforme a la ley, por grupos de individuos a las cuales el derecho considera como una sola entidad para ejercer derechos y asumir obligaciones”. Haciendo hincapié en que, si bien es cierto, se refiere a personas jurídico-colectivas, es ésta otra denominación que se le da a las personas morales y que como se menciona, son constituidas por grupos de personas que actúan como una sola entidad.

Por su parte el Servicio de Administración Tributaria define a éstas como una “sociedad mercantil u organismo que realiza actividades empresariales⁴²; agregando que “se consideran también las instituciones de crédito y las sociedades y asociaciones civiles⁴³ y refiriendo con la palabra organismo, a la agrupación de personas con una personalidad jurídica única y reconocida.

En esa misma línea, Humberto Sol Juárez señala que éstas “son las entidades que se constituyen bajo diversas formalidades y estructuras de acuerdo con su objetivo; en el caso de la sociedades mercantiles, son normadas por la Ley General de Sociedades Mercantiles; las asociaciones y sociedades civiles son normadas por el Código Civil⁴⁴. Llegando así a la conclusión de que las definiciones coinciden al considerar a las personas morales como agrupaciones de personas que actúan bajo un mismo nombre y que se constituyen bajo las formalidades que plantea la

⁴¹ Sol Juárez, Humberto, *Derecho fiscal*, 1ra. ed., México, Red Tercer Milenio S.C, 2012, p. 114.

⁴² Servicio de Administración Tributaria, et al., *op. cit.*, p. 201.

⁴³ *Ídem*.

⁴⁴ Sol Juárez, Humberto, *op. cit.*, p. 114.

ley vigente ya sea mercantil o civil. Ello sin perder de vista la existencia de las sociedades unipersonales.

Ahora bien, en relación con la ubicación de la persona en la situación jurídica; el mismo autor señala que “el contribuyente, una vez que ha identificado sus obligaciones fiscales se convierte en el sujeto pasivo que debe cumplir estas obligaciones ante el sujeto activo; son estos dos conceptos los que se deben identificar en el inicio de la relación tributaria”⁴⁵.

Y entonces cabría la pregunta sobre si antes de que el contribuyente haya identificado sus obligaciones fiscales, es o no un sujeto dentro de la relación; y a ello recaería una respuesta afirmativa en tanto que, siguiendo el principio general de derecho: “el desconocimiento de la ley, no exime de su cumplimiento”, se llega a la conclusión de que aun cuando la persona física o moral no haya identificado cuáles son las obligaciones fiscales que debe cumplir; debe de hacerlo puesto que es ya un contribuyente y las autoridades fiscales pueden en determinado momento exigir el cumplimiento de éstas.

Empero la definición aporta un elemento importante: el sujeto activo; personaje de quien no se hablará a fondo pues no es parte esencial del objeto de estudio sino adyacente, sin embargo, resulta simple deducir que se trata del Estado a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y su órgano desconcentrado el Servicio de Administración Tributaria, así como de los llamados Órganos Fiscales Autónomos como lo son el Instituto Mexicano del Seguro Social, el Sistema de Ahorros para el Retiro y el Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores.

Y de esa manera cabría plantear la importancia de pagar impuestos. Por su parte, el organismo desconcentrado de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público responde que “las contribuciones tienen como fin costear los servicios públicos que

⁴⁵ *Ibidem*, p. 113.

el Estado brinda, y el contribuyente paga con los impuestos los servicios que recibe”⁴⁶; agregando que “en ese sentido, [se habla] de una contraprestación, toda vez que el contribuyente proporciona una parte de sus recursos a cambio de la satisfacción de ciertas necesidades de carácter colectivo”⁴⁷.

Dicho lo cual, resulta interesante considerar a los impuestos como una contraprestación a los servicios públicos, pues habría que cuestionar si quién no paga impuestos no tiene derecho al disfrute de estos. Ello tomando en consideración que probablemente cobre sentido hablar de contraprestaciones si se retoman las ideas del Contrato Social de Rousseau.

No obstante, regresando al tema central, se obtiene que los contribuyentes son las personas físicas o morales que se hayan obligadas al pago de las contribuciones señaladas por las leyes fiscales vigentes, siempre que estos se ubiquen en los supuestos planteados por dichas normas.

Siendo así para el caso del objeto de estudio, que los contribuyentes obligados al pago de los impuestos señalados por las disposiciones tributarias son los conductores de empresas como Uber que a su vez son personas físicas que desempeñan la actividad de transporte terrestre de pasajeros a través de la plataforma tecnológica proporcionada por la persona moral a quien corresponde a su vez otro tipo de obligaciones fiscales.

1.6 REGÍMENES FISCALES

Para iniciar con el desarrollo de este y los siguientes subtemas, es fundamental conocer lo que se entiende por régimen fiscal que en palabras del SAT se define como “el conjunto de las normas e instituciones que rigen la situación tributaria de

⁴⁶ Servicio de Administración Tributaria, et al., *op. cit.*, p. 54

⁴⁷ *Ídem.*

una persona física o moral. Se trata, por lo tanto, del conjunto de derechos y obligaciones que surgen del desarrollo de una determinada actividad económica”⁴⁸.

Y, así pues, se desprende de dicho concepto que en virtud de la actividad económica que realiza la persona física o moral y con base en el régimen fiscal que se actualiza, se verifican las obligaciones y los derechos en lo que se refiere a la tributación. En ese contexto, son de mencionarse dos de los grandes rubros en que se dividen, siendo éstos: el trabajo subordinado. y el trabajo prestado de manera independiente

Acto seguido por lo que respecta al primer grupo, de acuerdo con un análisis conceptual de las palabras que lo componen y de conformidad con la RAE, se obtiene lo siguiente:

- **Servicio:** Se entiende como la “organización y personal destinados a cuidar intereses o satisfacer necesidades del público o de alguna entidad oficial o privada”⁴⁹. Pudiendo ser prestado tanto por personas físicas como por personas morales siempre que cubran alguna necesidad concreta.
- **Personal:** Tratado como un adjetivo, se refiere a lo “perteneiente o relativo a la persona”⁵⁰ en el sentido de aquello que impacta directamente en su esfera o le compete a ésta.
- **Subordinado:** En su consideración como un adjetivo, se refiere a una persona “sujeta a otra o dependiente de ella”⁵¹. Debiendo entenderse esto no solo desde un aspecto formal sino también material o fáctico para establecer la naturaleza de la relación.

⁴⁸ Servicio de Administración Tributaria, et al., *op. cit.*, p. 75.

⁴⁹ RAE, “Diccionario de la lengua española”, consultado el 12 de abril de 2020 en <https://dle.rae.es/?w=servicio>

⁵⁰RAE, “Diccionario de la lengua española”, consultado el 04 de mayo de 2020 en <https://dle.rae.es/personal>

⁵¹RAE, “Diccionario de la lengua española”, consultado el 04 de mayo de 2020 en <https://dle.rae.es/subordinado>

En esa tesitura, resulta conveniente mencionar que en el artículo 94 de la Ley del ISR se lee que “se consideran ingresos por la prestación de un servicio personal subordinado, los salarios y demás prestaciones que deriven de una relación laboral, incluyendo la participación de los trabajadores en las utilidades de las empresas y las prestaciones percibidas como consecuencia de la terminación de la relación laboral”.

Ello quiere decir que siempre que exista el elemento de la subordinación y debido a ésta, haya una relación laboral y se obtenga un ingreso, se está en presencia de alguno de los regímenes propios del servicio personal subordinado; y sobre esa base es conveniente señalar la existencia de aquellos propios de dicho grupo los cuales son el régimen de sueldos y salarios y el régimen de asimilados a salarios; debiendo especificar que el SAT tiende a asignar indistintamente a los contribuyentes el llamado régimen de sueldos y salarios e ingresos asimilados a salario puesto que las obligaciones fiscales para uno y otro son las mismas.

Al respecto, en relación con el primer caso, el mismo órgano señala que “las personas físicas que perciben salarios y demás prestaciones derivadas de un trabajo personal subordinado a disposición de un empleador, incluyendo la participación de utilidades y las indemnizaciones por separación de su empleo son aquellas que quedan registradas bajo este régimen”⁵². Situación que remite a la idea de una relación personal y subordinada entre trabajador y empleador, siendo el primero quien presta un trabajo personal y subordinado y el segundo aquel que soporta dicho trabajo y paga una contraprestación.

Por lo que toca al segundo régimen que pertenece al grupo de las actividades personales y subordinadas, se menciona en el artículo 94 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta los casos en los que se considera que el contribuyente lleva a cabo

⁵² Servicio de Administración Tributaria, et al., *op. cit.*, p.77.

una actividad que le aporta ingresos asimilados; otorgándole así la opción de tributar con las reglas previstas para el régimen de sueldos y salarios.

Sin menoscabo de ello; respecto al grupo del trabajo independiente, debe decirse que dicho adjetivo de acuerdo con la RAE puede referirse a tres posibilidades: “que no tiene dependencia, que no depende de otro; autónomo; dicho de una persona: que sostiene sus derechos y opiniones sin admitir intervención ajena”⁵³. Y aunque en principio pudieran no guardar relación clara, versan sobre el común denominador de la no subordinación, es decir, que no están sometidos a la voluntad o decisiones ajenas para tomar sus decisiones, expresar sus condiciones, pensamientos y normativas (al menos en un ámbito personal y de actuación respecto a su negocio).

Construyéndose así una especie de binomio que hace suponer que si un trabajo no es subordinado entonces será independiente. Dicho lo cual, dentro de este último, se incluyen principalmente al régimen de incorporación fiscal y al régimen de personas físicas con actividades empresariales y profesionales; regímenes en los que se buscó en un principio adaptar el servicio de transporte terrestre de pasajeros a través de una plataforma tecnológica previo al surgimiento del nuevo régimen creado especialmente para este tipo de actividades y del cual se hablará a detalle con posterioridad.

Empero, respecto a los otros dos regímenes mencionados; por lo que toca al tema del régimen de incorporación fiscal, el artículo 111 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta, señala:

Artículo 111. Los contribuyentes personas físicas que realicen únicamente actividades empresariales, que enajenen bienes o presten servicios por los que no se requiera para su realización título profesional, podrán optar por pagar el impuesto sobre la renta en los términos establecidos en esta Sección, siempre que los ingresos propios de su actividad empresarial obtenidos en el ejercicio

⁵³ RAE, “Diccionario de la lengua española”, consultado el 29 de abril de 2020 en <https://dle.rae.es/independiente>

inmediato anterior no hubieran excedido de la cantidad de dos millones de pesos.

Y de ello es posible obtener las características o requisitos necesarios para poder optar por dicho régimen:

- Ser contribuyente persona física.
- Realizar una actividad empresarial, enajenación de bienes, o prestación de algún servicio que no requiera título profesional.
- Los ingresos propios de la actividad empresarial obtenidos en el ejercicio anterior no deben superar dos millones de pesos.

Por otro lado, en lo que respecta al régimen de las actividades empresariales y profesionales, se incluyen dos maneras de obtener ingresos, siendo la primera mediante una actividad empresarial y la segunda a través de una actividad profesional. Al respecto el artículo 100 de la LISR señala la diferencia entre una y otra mencionando que:

Para los efectos de este Capítulo se consideran:

- I. Ingresos por actividades empresariales, los provenientes de la realización de actividades comerciales, industriales, agrícolas, ganaderas, de pesca o silvícolas.
- II. Ingresos por la prestación de un servicio profesional, las remuneraciones que deriven de un servicio personal independiente y cuyos ingresos no estén considerados en el Capítulo I de este Título. [ingresos por salarios y en general por la prestación de un servicio personal subordinado]
Se entiende que los ingresos los obtienen en su totalidad las personas que realicen la actividad empresarial o presten el servicio profesional.

Sin embargo, a pesar de que pertenecen al mismo régimen, en la práctica y en ciertas fuentes se denomina régimen de servicios empresariales cuando se trata de actividades contempladas en la fracción primera del artículo 100 de la LISR y, régimen de actividades profesionales (honorarios) cuando se trata de actividades relacionadas a la fracción segunda del mismo numeral.

Dicho lo cual, la idea de tratar de incrustar la actividad de los conductores de empresas como Uber dentro de estos regímenes consistía en atender el carácter independiente de la relación y adaptarlos a los modelos preexistentes aplicando los esquemas de tributación propios de cada régimen, y de esa manera los contribuyentes dependiendo del régimen en que eligieran tributar o bien en el que tuvieran que tributar atendiendo al caso en concreto, llevaban a cabo el cumplimiento de sus obligaciones fiscales.

Sin menoscabo de lo anterior, para el caso del objeto de estudio, es decir para el caso de los contribuyentes que desempeñan la actividad el transporte terrestre de pasajeros a través de una plataforma tecnológica; el régimen fiscal actualmente aplicable de acuerdo con la Ley del Impuesto Sobre la Renta y con la Ley del Impuesto al Valor Agregado es el llamado “régimen de las actividades empresariales con ingresos a través de plataformas tecnológicas”⁵⁴ el cual aún se encuentra considerado dentro de los regímenes del trabajo prestado de manera independiente.

1.6.1 RÉGIMEN DE LAS ACTIVIDADES EMPRESARIALES CON INGRESOS A TRAVÉS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS

Habiendo conceptualizado los elementos que componen al servicio de transporte terrestre de pasajeros a través de una plataforma tecnológica, es necesario mencionar el régimen fiscal en el cual se encuentra contenidas sus obligaciones tributarias.

Dicho régimen como se mencionó lleva por nombre régimen de las actividades empresariales con ingresos a través de plataformas tecnológicas y es completamente nuevo puesto que surgió a raíz de las reformas fiscales aplicables

⁵⁴ Servicio de Administración Tributaria, “Preguntas frecuentes. Inscripción y actualización al RFC de personas físicas”, México, 2020, consultado el 18 de febrero de 2021 en http://omawww.sat.gob.mx/plataformastecnologicas/Paginas/PersonasFisicas/documentos/PreguntasFrecuentes_InscripcionyactualizacionRFC_personas_fisicas.pdf

para el año 2020 pese a que las disposiciones en la materia surtieron efectos hasta a mediados de ese año.

Aquel, de acuerdo con la legislación fiscal aplicable en la Ciudad de México, se encuentra ubicado dentro del grupo del trabajo prestado de manera independiente y en consecuencia debería compartir, al menos en teoría, ciertas características con el resto de los regímenes del mismo grupo, sin embargo, como se verá más adelante, incluye algunos aspectos que lo diferencian y tienden a alejarlo de estos.

Sin menoscabo de ello, encuentra su fundamento legal en las disposiciones de la sección III de la Ley del Impuesto Sobre la Renta y en las disposiciones de la sección II de la Ley del Impuesto al Valor Agregado; y aunque no cuenta con una definición concreta, la LISR señala que dicho régimen corresponde a “los contribuyentes personas físicas con actividades empresariales que enajenen bienes o presten servicios a través de Internet, mediante plataformas tecnológicas, aplicaciones informáticas y similares que presten los servicios a que se refiere la fracción II del artículo 18-B de la Ley del Impuesto al Valor Agregado”

Es decir, se limita a referirse a la LIVA para pretender dar una definición al respecto, y remite al artículo 18-B de aquella ley, el cual indica que dichos servicios consisten en:

- I. La descarga o acceso a imágenes, películas, texto, información, video, audio, música, juegos, incluyendo los juegos de azar, así como otros contenidos multimedia, ambientes multijugador, la obtención de tonos de móviles, la visualización de noticias en línea, información sobre el tráfico, pronósticos meteorológicos y estadísticas.
- II. No se aplicará lo dispuesto en esta fracción a la descarga o acceso a libros, periódicos y revistas electrónicos.
- III. Los de intermediación entre terceros que sean oferentes de bienes o servicios y los demandantes de los mismos. No se aplicará lo dispuesto en esta fracción, cuando se trate de servicios de intermediación que tengan por objeto la enajenación de bienes muebles usados.
- IV. Clubes en línea y páginas de citas.
- V. La enseñanza a distancia o de test o ejercicios.

Acto seguido, una posible definición al respecto rezaría que el régimen de las actividades empresariales con ingresos a través de plataformas tecnológicas consiste en el conjunto de reglas y disposiciones aplicables a las personas físicas que desempeñan alguna de las actividades señaladas por el artículo 18-B de la Ley del IVA; entendiéndose por éstas aquellas realizadas de manera independiente a través de una plataforma tecnológica; en cuyo caso se obtiene una contraprestación con motivo de su actividad.

CAPÍTULO II: TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS A TRAVÉS DEL USO DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS EN EL CONTEXTO LEGAL Y TRIBUTARIO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Habiendo ya sentado las bases conceptuales sobre las que se sustenta la presente investigación, es necesario contextualizar el aspecto legal en el cual se desenvuelve el objeto de estudio; ello en el entendido de que en el presente apartado se pretende examinar el régimen de las actividades empresariales con ingresos a través de plataformas tecnológicas, en conjunto con la legislación fiscal vigente en la Ciudad de México; con el fin de identificar las particularidades de su regulación en dichas leyes.

En esa óptica, es importante señalar que el análisis de las leyes y de las normas que pretenden definir y establecer los límites concretos a la actividad antes mencionada, se abordará desde un aspecto crítico más allá de limitar la investigación a un mero aspecto formal o enunciativo. Y se debe tomar en consideración que la Ley del Impuesto Sobre la Renta, la Ley del Impuesto al Valor Agregado y la Resolución Miscelánea Fiscal son aplicables en la entidad federativa sobre la que se desarrolla este trabajo.

En adición, también es importante mencionar que no se pretende en este momento brindar alternativas o propuestas de solución, sino contextualizar desde un enfoque legal la forma en que se encuentra regulado el aspecto fiscal de las personas físicas que prestan el servicio de transporte terrestre de pasajeros a través del uso de plataformas tecnológicas en la Ciudad de México.

Acto seguido, al igual que en el apartado anterior, la técnica narrativa pretende auxiliarse de las reglas básicas de la literatura para abordar los temas de manera lógica y sistemática con el objeto de aportar los argumentos que se continuarán desarrollando en capítulos subsecuentes y que descansan sobre la base de un sustento legal y tributario.

2.1 EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DE LA REFORMAS FISCALES PARA EL AÑO 2020

Tal como ocurre con cada reforma a las leyes de los Estados Unidos Mexicanos, en el caso de aquellas en materia fiscal presentadas para el año 2020, se publicó el 8 de septiembre de 2019 en la Gaceta Parlamentaria la exposición de los motivos que le dieron origen.

Dichas reformas, de acuerdo con el mismo documento, fueron presentadas como iniciativa de Andrés Manuel López Obrador, titular del Ejecutivo Federal; y en su conjunto, “[reforman, adicionan y derogan] diversas disposiciones de la Ley del Impuesto Sobre la Renta, de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, de la Ley del Impuesto sobre Producción y Servicios y del Código Fiscal de la Federación”⁵⁵.

Aquello cobra relevancia para la presente investigación al considerarse lo relativo a la Ley del ISR y a la Ley del IVA puesto que es a raíz de las reformas que se da origen al cambio y regulación de los esquemas de tributación de las personas físicas cuya actividad consiste en la prestación de servicio terrestre de pasajeros a través de una plataforma tecnológica, sin menoscabo de aquellas similares que se hallan dentro del mismo grupo.

Empero, como se puede extraer de la exposición de motivos, la reforma no se ciñe a buscar resolver los problemas sociales que trae consigo el fenómeno de la economía colaborativa, y mucho menos busca regular las condiciones del mercado o la situación laboral de los trabajadores de empresas como Uber; sino que se centra en la recaudación de contribuciones y en el combate a la planeación fiscal agresiva, así como de la evasión de impuestos.

En ese contexto, es conveniente identificar los argumentos y la finalidad de estos para el caso de la Ley del ISR y la ley del IVA para el posterior análisis de las

⁵⁵ Cámara de Diputados, *op. cit.*

disposiciones de carácter general que tienen por objetivo señalar las especificaciones de los esquemas de tributación.

LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA

Es necesario partir de la premisa de que México forma parte de diversos organismos internacionales y ha suscrito múltiples tratados internacionales que de acuerdo con el artículo 133, en relación con el primero Constitucional, tienen un peso importante y se vuelven incluso un referente al hablar de legalidad, legitimidad y coercitividad.

Dos de estos organismos son La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos y el Grupo de los Veinte. Siendo el primero “una organización internacional cuya misión es diseñar mejores políticas para una vida mejor”⁵⁶, de acuerdo con su propia página de internet, donde además se señala que su objetivo consiste en “promover políticas que favorezcan la prosperidad, la igualdad, las oportunidades y el bienestar para todas las personas”⁵⁷. Destacándose en ella una esencia social que pugna por los derechos de la colectividad y una mejor calidad de vida, al menos en teoría.

Por otro lado, el G20 “es el principal foro de coordinación de políticas macroeconómicas entre las veinte economías más importantes del mundo, que incluye las perspectivas tanto de países desarrollados, como de economías emergentes”⁵⁸ y se encuentra integrado por: “Alemania, Arabia Saudita, Argentina, Australia, Brasil, Canadá, China, Corea del Sur, Estados Unidos, Francia, India, Indonesia, Italia, Japón, México, Reino Unido, Rusia, Sudáfrica, Turquía y la Unión Europea”⁵⁹.

⁵⁶OCDE, “Quiénes somos”, consultado el 12 de junio de 2020 en <https://www.oecd.org/acerca/>

⁵⁷ *Ídem*.

⁵⁸ Secretaría de Relaciones Exteriores, “México y el grupo de los veinte (G20)”, consultado el 12 de junio de 2020 en <https://www.gob.mx/sre/fr/acciones-y-programas/mexico-y-el-grupo-de-los-veinte-g20>

⁵⁹ *Ídem*.

Países cuyos nombres son bien conocidos y no puede negarse su importancia en la economía mundial puesto que ésta representa el 90% de ella y el 80% del comercio internacional⁶⁰. Y tal es su importancia que implica la participación de siete Organismos Internacionales, entre los que destacan el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional. Por ello, es evidente que los objetivos del G20 poseen un tinte capitalista que tiende al aprovechamiento de las condiciones del mercado y al desarrollo e implementación de tecnologías y políticas económicas para los países que forman parte de éste.

En esa misma línea, México participó como miembro de la OCDE y del G20 en el desarrollo e implementación de las medidas que surgieron del Proyecto contra la Erosión de la Base Imponible y el Traslado de Beneficios (BEPS por sus siglas en inglés), el cual deviene en 15 acciones contra la evasión y la elusión fiscal que buscan “combatir las estrategias de planificación fiscal utilizadas para cambiar de manera artificial los beneficios económicos a lugares de escasa o nula tributación, lo que permite eludir casi por completo el pago del ISR en México”⁶¹. Problema constante al que se enfrentan diversos países que se han sumado a las acciones del proyecto.

Por su parte, las acciones antes mencionadas son: “Acción 1 Economía Digital; Acción 2 Mecanismos Híbridos; Acción 3 Normativa Sobre Compañías Foráneas Controladas (CFC); Acción 4 Deducciones De Intereses; Acción 5 Prácticas Fiscales Perniciosas; Acción 6 Abuso De Convenios Fiscales; Acción 7 Establecimientos Permanentes; Acción 8 Precios De Transferencia, y Acción 9 Precios De Transferencia”⁶²; de las cuales resulta relevante sobre el resto, el punto número siete puesto que sirve de base para el análisis de los motivos que inspiraron la reforma en materia fiscal.

⁶⁰ *Ídem.*

⁶¹ Cámara de Diputados, *op. cit.*

⁶² OCDE, “Marco Inclusivo sobre BEPS de la OCDE y el G-20”, consultado el 12 de junio de 2020 en <http://www.oecd.org/tax/beps/folleto-marco-inclusivo-sobre-beps.pdf>

Éste se enfoca en términos generales, a “evitar el uso de estrategias de elusión fiscal que buscan impedir que se configure [un establecimiento permanente], entre las que se encuentran casos en que personas distintas de los agentes independientes actúan por cuenta de un residente en el extranjero”⁶³; haciendo evidente el objetivo de sujetar a dichos agentes al pago de impuestos.

En suma, la cuestión principal para que se diera una reforma a la LISR, fue la necesidad de combatir los mecanismos de planeación fiscal agresiva y la urgencia y probable presión internacional por implementar medidas que garantizaran el efectivo cumplimiento de estas obligaciones. Con ello es de considerarse además el concepto de activos intangibles, los cuales son de difícil identificación debido a la dificultad para señalar la jurisdicción a la que pertenecen. En ese sentido, para buscar cubrir vacíos en la Ley, se adicionó la sección III de la ley del ISR que, de acuerdo con la exposición de motivos:

En atención al principio de neutralidad, y siguiendo congruentes con los fines que se persiguieron con la RMF, lo que se pretende es que aquellos contribuyentes en situaciones análogas, que efectúen operaciones similares, se encuentren a niveles impositivos parejos; [además] tiene como propósito adecuar el marco tributario para facilitar el cumplimiento de las obligaciones fiscales de los participantes de la economía colaborativa.⁶⁴

Sin embargo, deja de un lado todo aspecto técnico y regulatorio de la economía digital en el ámbito laboral y mercantil ya que no contempla ningún sustento ajeno a la materia fiscal, que termine por definir el tipo de trabajo realizado por los conductores de empresas como Uber, y obvia la naturaleza jurídica de las relaciones existentes, dejando en una especie de limbo conceptual y regulatorio a las consecuencias derivadas de lo planteado por la materia fiscal; y por eso es deficiente.

⁶³ Cámara de Diputados, *op. cit.*

⁶⁴ *Ídem.*

LEY DEL IVA

Como en el caso de la LISR, la presente ley en comento también sufrió reformas y adiciones. Dentro de los puntos principales se encuentran, como era de esperarse, un aspecto económico que se comprueba al considerar que, de acuerdo con los datos vertidos en la exposición de motivos, “el IVA en 2018 fue la segunda fuente de ingresos tributarios en México, con una recaudación equivalente al 3.9% del Producto Interno Bruto (PIB)⁶⁵. Dejando en claro que dicho impuesto cobra relevancia e importancia como una fuente de ingresos.

Sin embargo, dentro del mismo documento se menciona también que “la recaudación del IVA en México se compara desfavorablemente en el plano internacional”⁶⁶, pues cuando se hace una comparación con algunos de los países de la OCDE como Argentina, Chile y Uruguay, México se queda bastante corto; por tal motivo se ha visto al IVA como una mina que debe ser explotada.

Aunado a ello, como se expuso en el capítulo anterior, se trata de un impuesto de traslado, es decir, se traslada (valga la redundancia) hasta el consumidor final, empero ni la exposición de motivos o las reformas se preocuparon en plantear el impacto social del cobro del IVA o la manera en que las empresas adaptarían sus modelos de negocios a tal situación; puesto que su objetivo se limitó a garantizar que los montos fuesen efectivamente pagados en territorio nacional.

Lo anterior considerando que, con el esquema anterior, los llamados bienes intangibles no se hallaban dentro de la categoría de importaciones que pudieran identificarse como tales puesto que no entraban por aduana, sino mediante una plataforma tecnológica, eso ocasionaba que no podían gravarse a la tasa del 16%, y por lo tanto representaban una pérdida.

⁶⁵ *Ídem.*

⁶⁶ *Ídem.*

Aquella fue la principal razón que motivó al surgimiento de un criterio vinculatorio para los llamados residentes en el extranjero sin establecimiento en México, sobre la base de que “si bien es cierto el emisor no es residente en México y tampoco tiene establecimiento en él, el servicio digital se proporciona a un receptor ubicado en territorio nacional y las contraprestaciones que obtiene tienen su origen en México”⁶⁷.

En suma, a pesar de que en términos fiscales es acertada la premisa y el criterio vinculatorio resulta lógico; como en el caso de la LISR, la reforma no se ocupó de aspectos técnicos y mucho menos teóricos de las plataformas tecnológicas. Se limitó a mencionar los aspectos tributarios del IVA, y por esta razón, también es deficiente.

2.2 REGULACIÓN DE LOS IMPUESTOS DERIVADOS DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA EN CONCRETO

Tal y como se hizo mención en el capítulo anterior, la actividad económica de prestación de servicio de transporte terrestre de pasajeros a través de una plataforma tecnológica se halla sujeta al pago de ISR e IVA, y en ese contexto es necesario recurrir a las leyes que regulan estos impuestos para conocer la forma en que los contribuyentes que se han ubicado en el supuesto planteado por la norma deben de tributar; ello considerando el ámbito de estudio de la presente investigación.

Con ello, es de decirse que realmente no se pensó en el impacto que las reformas tendrían sobre aquellos contribuyentes personas físicas que desempeñan la actividad mencionada en el párrafo anterior, puesto que si bien es cierto su esquema de tributación se vio modificado, también lo es que dichos cambios no son

⁶⁷ *Ídem.*

más que un aspecto secundario o una consecuencia de las modificaciones en torno a los residentes en el extranjero sin establecimiento permanente en México.

Lo anterior considerando que las leyes en materia de impuestos no buscan regular las relaciones de trabajo ni exponer modelos de negocio o estudiar la forma, el objeto y los sujetos que llevan actos de comercio, pues para ello se encuentran otro tipo de cuerpos normativos, pero resulta imprescindible para la correcta planeación, elaboración, aplicación y entendimiento de las diversas leyes, la interdependencia de las distintas materias que conforman el universo del Derecho, así como la colaboración con otras disciplinas

Empero por lo que hace a la materia fiscal, el objetivo consiste únicamente en la regulación de la forma y los esquemas de tributación. En ese sentido es claro que resultaría necesario aplicar reformas en otras materias que complementasen a aquellas en materia de contribuciones.

2.2.1 DISPOSICIONES DE LA SECCIÓN III DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA

Las reformas para la Ley del ISR planteadas en la exposición de motivos antes mencionada, fueron publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 9 de diciembre de 2019 y de acuerdo con el artículo segundo fracción tercera del apartado de los artículos transitorios correspondientes a dicha reforma; “la Sección III, denominada De los ingresos por la enajenación de bienes o la prestación de servicios a través de Internet, mediante plataformas tecnológicas, aplicaciones informáticas y similares, del Capítulo II del Título IV de la Ley del Impuesto Sobre la Renta, [entró en vigor] el 1 de junio de 2020”.

En ese sentido, el periodo previo al inicio de vigencia de la reforma tenía como objetivo preparar los medios e instrumentos necesarios para que tanto las oficinas de recaudación como los contribuyentes (ya sea las empresas a cargo de las plataformas tecnológicas o las personas físicas prestadoras del servicio de

transporte), pudiesen prever y diseñar mecanismos legales y eficientes para cumplir correctamente con las disposiciones correspondientes.

Ahora bien, lo primero que se debe decir es que la sección antes mencionada, pertenece al capítulo segundo “De Los Ingresos por Actividades Empresariales y Profesionales”. Denotando así que todos los contribuyentes que se hallan en ese supuesto son considerados trabajadores independientes.

Así pues, el artículo 113-A de la sección tercera comienza enunciando el carácter vinculatorio de las “personas físicas con actividades empresariales que enajenen bienes o presten servicios a través de Internet, mediante plataformas tecnológicas, aplicaciones informáticas y similares”, cuando éstas, de acuerdo con el artículo 18-B fracción II de la Ley del IVA, desempeñen un papel de “intermediación entre terceros que sean oferentes de bienes o servicios y los demandantes de los mismos.”, es decir; retoma el concepto de economía colaborativa donde existe una plataforma, un prestador de servicio y un usuario.

En esa tesitura, derivado de tal situación surgió un nuevo régimen fiscal, que como se verá más adelante, se había esbozado desde las disposiciones de carácter general que precedieron a las vigentes para 2021. En adición, puede notarse la diferencia con otros regímenes al tomar como ejemplo que el artículo 111 fracción VI del mismo ordenamiento señala que las personas físicas ubicadas en dicho supuesto no pueden pagar el ISR como lo hacen el resto de los contribuyentes inscritos al RIF por sobre sus ingresos obtenidos mediante el uso de una plataforma tecnológica.

Además, lo anterior ocurrió a la par del desarrollo de un nuevo grupo de actividades económicas nombradas por el Anexo 6 de la Primera Resolución de Modificaciones a la Resolución Miscelánea Fiscal para 2020, publicada el 12 de mayo de 2020, como “Plataformas Tecnológicas” con subgrupos aplicados a cada actividad prestada a través de ellas.

Por otro lado, en relación con la forma en que se cumple con la obligación relativa al pago del ISR, en el artículo 113-A se lee que se paga “mediante retención que [efectúan] las personas morales residentes en México o residentes en el extranjero con o sin establecimiento permanente en el país, así como las entidades o figuras jurídicas extranjeras que proporcionen, de manera directa o indirecta, el uso de las citadas plataformas tecnológicas, aplicaciones informáticas y similares”. Y dicha retención en términos de la misma disposición, se aplica sobre el total de los ingresos obtenidos sin considerar el IVA.

Para tal efecto, se hace mención, además, de las tasas de retención aplicables a las actividades consistentes en la prestación de servicios de transporte terrestre de pasajeros y de entrega de bienes, la prestación de servicios de hospedaje, y la enajenación de bienes y prestación de servicios. Siendo para el caso en concreto, es decir el primero de ellos, una tasa de retención equivalente al 2.1%.

Por otro lado, las retenciones efectuadas, pueden ser consideradas como pagos definitivos por concepto de ISR siempre que se encuentren en los supuestos del artículo 113-B que pueden resumirse de la siguiente manera:

- Cuando sus ingresos no rebasen, hayan rebasado o puedan rebasar la cantidad de \$300,000.00.
- Obtengan adicionalmente ingresos por un trabajo personal subordinado o por el cobro de intereses.

Y debe de aclararse que la LISR señala que los contribuyentes “podrán optar” por dicha posibilidad, lo cual significa al menos gramaticalmente que es opcional optar o no por ella y la persona física que se ubica en los supuestos ya mencionados puede continuar presentando por sí mismo la declaración de ISR, acreditando en su caso las cantidades retenidas por las personas morales residentes en México o residentes en el extranjero con o sin establecimiento permanente en el país.

Al respecto cabría la duda sobre si es conveniente o no optar por dicha opción, y las respuestas serán variadas. Lo cierto es que aquellos que deciden optar por la posibilidad de considerar las retenciones como pagos definitivos, en términos del artículo 113-B:

- No pueden efectuar deducciones personales
- Deben conservar los CFDI expedidos por las personas morales residentes en México o residentes en el extranjero con o sin establecimiento permanente en el país donde consten los ingresos efectivamente cobrados y las retenciones efectuadas.
- Deben expedir CFDI que acrediten los ingresos que hayan sido percibidos.
- Deben manifestar ante el SAT su voluntad de optar por el esquema de tributación ya mencionado, dentro de los 30 días siguientes a su primer ingreso con motivo de la prestación de servicios a través de plataformas tecnológicas.
- Deben proporcionar a la persona moral residente en México o residente en el extranjero con o sin establecimiento permanente en el país la información a la que refiere el artículo 18-J fracción III de la Ley del IVA consistente en datos como el Nombre, Domicilio, RFC y CURP.

Y resulta interesante lo antes mencionado toda vez que la ley parece hacer referencia a ciertos elementos propios del esquema de tributación del régimen del trabajo personal y subordinado; pero esta similitud será cuestión de un análisis posterior.

Por ahora, continuando con desarrollo del presente subtema, se procede a señalar las obligaciones propias de las personas morales residentes en México o residentes en el extranjero con o sin establecimiento permanente en el país; las cuales consisten, de acuerdo con el artículo 113-C de la LISR en:

- Cumplir con las obligaciones mencionadas en el artículo 18-D fracciones I, VI y VII; y artículos 18-J fracción II inciso d) de la LIVA:

- Inscribirse al RFC dentro de los treinta días posteriores a que se presten servicios digitales por primera vez.
- Designar un representante legal y un domicilio en Territorio Nacional para efectos de notificación y vigilancia del cumplimiento de obligaciones.
- Tramitar Firma Electrónica.
- Inscribirse al RFC como personas retenedoras.
- Proporcionar CFDI donde consten el pago y el impuesto retenido dentro de los cinco días posteriores a la fecha en que se efectúe la retención.
- Proporcionar al SAT la información que refiere el artículo 18-J fracción III de la Ley del IVA consistente en datos como el Nombre, Domicilio, RFC y CURP de cada persona física que presta servicios a través de sus plataformas.
- Retener y enterar el ISR mediante declaración que debe presentarse dentro de los 17 días del mes inmediato a la fecha en que se efectúe la retención.
- Conservar la contabilidad que ampare los puntos anteriores.

Así pues, éstas poseen un doble aspecto ya que derivado de ellas, surgen obligaciones para las personas físicas que se ubican en los supuestos de la ley en comento, y para ello debe considerarse el esquema de tributación por el cual se opta; resultando así que a todas luces la regulación de las personas físicas trabajadoras de empresas como Uber, fue una consecuencia y no una causa.

Al respecto, además debe decirse que, aunque el tema del ISR ya estaba regulado, debía de adecuarse al contexto legal y tributario que se esbozaba en las disposiciones de carácter general emitidas por el SAT e ir a la par de las modificaciones de la Ley del Impuesto al Valor Agregado.

2.2.2 DISPOSICIONES DEL CAPÍTULO III BIS DE LA LEY DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO

Las reformas para la ley del IVA planteadas en la exposición de motivos antes mencionada, fueron publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 9 de diciembre de 2019 y de acuerdo con el artículo cuarto fracción primera del apartado de los artículos transitorios correspondientes a dicha reforma, “las adiciones del artículo 1o.-A BIS, un cuarto párrafo al artículo 16 y el Capítulo III BIS a la Ley del Impuesto al Valor Agregado [entraron] en vigor el 1 de junio de 2020”.

Como en el caso anterior, el periodo previo al inicio de vigencia de la reforma tenía como objetivo preparar los medios e instrumentos necesarios para que tanto las oficinas de recaudación como los contribuyentes (ya sea las empresas a cargo de las plataformas tecnológicas o las personas físicas prestadoras del servicio de transporte), pudiesen prever y diseñar mecanismos legales y eficientes para cumplir correctamente con las disposiciones correspondientes.

Y al respecto, debe señalarse que probablemente las disposiciones del IVA fueron de mayor trascendencia ya que plantearon un nuevo paradigma en torno a la forma de tributar de las personas morales residentes en México o residentes en el extranjero con o sin establecimiento permanente en el país al establecer criterios que los vincularon al pago de dicho impuesto y que anteriormente no existían. Con ello, al considerar los puntos vertidos en la exposición de motivos, fue de importancia diferenciar las distintas formas en las cuales la economía colaborativa se lleva a cabo, señalándose los siguientes en el artículo 18-B:

- I. La descarga o acceso a imágenes, películas, texto, información, video, audio, música, juegos, incluyendo los juegos de azar, así como otros contenidos multimedia, ambientes multijugador, la obtención de tonos de móviles, la visualización de noticias en línea, información sobre el tráfico, pronósticos meteorológicos y estadísticas.
No se aplicará lo dispuesto en esta fracción a la descarga o acceso a libros, periódicos y revistas electrónicos.
- II. Los de intermediación entre terceros que sean oferentes de bienes o servicios y los demandantes de los mismos.

No se aplicará lo dispuesto en esta fracción, cuando se trate de servicios de intermediación que tengan por objeto la enajenación de bienes muebles usados.

- III. Clubes en línea y páginas de citas.
- IV. La enseñanza a distancia o de test o ejercicios.

Siendo objeto de estudio de la presente investigación la fracción segunda puesto que es a raíz de dicha consideración que se regula la manera en que las personas físicas que prestan el servicio de transporte terrestres de pasajeros a través de plataformas tecnológicas cumplen con el pago del IVA. Debiendo ser precisos al señalar que la regulación de estos, como en el caso de la LISR, se da a consecuencia de la regulación en materia fiscal de empresas como Uber.

En esa misma línea debe agregarse el hecho de que para que el impuesto pueda ser trasladado al consumidor final se siguen criterios establecidos por la misma Ley dentro del artículo 18-C en la cual se señalan los casos en que se considera que el receptor del producto o servicio se encuentra en territorio nacional y son los siguientes:

- I. Que el receptor haya manifestado al prestador del servicio un domicilio ubicado en territorio nacional.
- II. Que el receptor del servicio realice el pago al prestador del servicio mediante un intermediario ubicado en territorio nacional.
- III. Que la dirección IP que utilicen los dispositivos electrónicos del receptor del servicio corresponda al rango de direcciones asignadas a México.
- IV. Que el receptor haya manifestado al prestador del servicio un número de teléfono, cuyo código de país corresponda a México.

Al analizarlos, puede notarse que se pretendió abarcar distintos supuestos para vincular a los consumidores finales con el pago del IVA derivado de la prestación de servicios a través de la plataforma tecnológica. Sin embargo, es evidente que hace falta una legislación efectiva que vaya más allá de la mera regulación del pago del impuesto y se involucre en los aspectos mercantiles apoyados en el derecho informático. De otro modo resulta complicado vislumbrar la manera en que se desenvuelve la economía colaborativa y el papel de los consumidores finales dentro de ésta.

Por otra parte, de acuerdo con los artículos 18-D y 18-J de la LIVA, las personas morales residentes en México o residentes en el extranjero con o sin establecimiento permanente en el país, para el caso en concreto, objeto de la presente investigación, están obligadas a:

- Inscribirse al RFC dentro de los treinta días posteriores a que se presten servicios digitales por primera vez.
- Publicar en la página de internet, aplicación, plataforma o similar, el IVA cobrado de manera conjunta con el precio de los servicios digitales indicando el monto que corresponde al impuesto ya sea con el impuesto incluido o no, siempre que hagan la mención correspondiente.
- Proporcionar al SAT la información sobre el número de servicios y operaciones realizadas cada mes con los receptores en territorio nacional y mantenerlos registros de dichas operaciones. Debe ser presentada de manera trimestral.
- Calcular mensualmente el IVA aplicando tasa del 16% y efectuar la declaración electrónica correspondiente.
- Emitir CFDI a los receptores del servicio cuando estos así lo soliciten.
- Designar un representante legal y un domicilio en Territorio Nacional para efectos de notificación y vigilancia del cumplimiento de obligaciones.
- Tramitar Firma Electrónica.
- Retener a las personas físicas que prestan el servicio, el 50% del IVA cobrado y el 100% si éstos no proporcionan su RFC a los retenedores.
- Retener y enterar el IVA mediante declaración que debe presentarse dentro de los 17 días del mes inmediato a la fecha en que se efectúe la retención.
- Emitir CFDI a las personas físicas que prestan el servicio, donde conste la retención e información de pagos dentro de los cinco días posteriores a la fecha en que se efectúe la retención.
- Inscribirse al RFC como personas retenedoras.
- Proporcionar al SAT la siguiente información de cada persona física que presta el servicio a través de la plataforma tecnológica proporcionada por la empresa:

- Nombre completo.
- RFC.
- CURP.
- Domicilio fiscal.
- Institución financiera y clave interbancaria estandarizada en la cual se reciben los depósitos de los pagos.
- Monto de las operaciones celebradas con su intermediación durante el período de que se trate.

Ahora bien, como en el caso de la LISR, las obligaciones a cargo de las personas físicas que prestan servicios de transporte terrestre de pasajeros a través de plataformas tecnológicas derivan de aquellas propias de las empresas como Uber. Y al respecto, los primeros pueden optar de acuerdo con la LIVA por aplicar el esquema de retenciones del 8% por concepto del Impuesto materia de su regulación. Ello se desprende de los artículos 18-L y 18-M donde se señala que se puede elegir dicha opción siempre que:

- Cuando sus ingresos no rebasen, hayan rebasado o puedan la cantidad de \$300,000.00.
- No obtengan adicionalmente ingresos por otros conceptos, con excepción del trabajo personal subordinado o por el cobro de intereses.

Y el porcentaje antes mencionado por concepto de IVA, al ser retenido por empresas como Uber, puede ser considerado como pago definitivo quedando el contribuyente libre de la presentación de las declaraciones de este impuesto, aun si se dedica a otras actividades económicas como trabajador independiente en términos de la Resolución Miscelánea Fiscal para 2021 que se analizará con posterioridad. Además, las personas físicas antes mencionadas que opten por dicho esquema, de acuerdo con el artículo 18-M de la LIVA:

- Deben inscribirse en el RFC.
- No pueden efectuar acreditamiento o deducciones respecto del impuesto calculado al 8%.
- Deben conservar los CFDI expedidos por las personas morales residentes en México o residentes en el extranjero con o sin establecimiento permanente en el país donde consten los ingresos efectivamente cobrados y las retenciones efectuadas.
- Deben expedir CFDI a los adquirientes de bienes o servicios.
- Deben manifestar ante el SAT su voluntad de optar por el esquema de tributación ya mencionado, dentro de los 30 días siguientes a su primer ingreso con motivo de la prestación de servicios a través de plataformas tecnológicas.
- Quedan relevados de presentar declaraciones informáticas de IVA.
- Proporcionar a la persona moral residente en México o residente en el extranjero con o sin establecimiento permanente en el país la información a la que refiere el artículo 18-J fracción III de la Ley del IVA consistente en datos como el Nombre, Domicilio, RFC y CURP.

Con lo anterior, se establecen diversos requisitos tal y como en el caso del ISR y es debatible la cuestión relativa a si dicho esquema beneficia o no a los contribuyentes personas físicas o a las retenedoras, pero lo cierto es que la cuestión no solo depende de la ley fiscal sino del modelo de negocios de empresas como Uber y sin duda de las nuevas técnicas de planeación fiscal que se modifican en la misma medida en que lo hacen las leyes. Sin embargo, quedando sentadas las bases de la LIVA y de la LISR, es turno ahora de analizar la Resolución Miscelánea Fiscal, la cual es incluso más importante por su carácter técnico y adjetivo.

2.3 RESOLUCIÓN MISCELÁNEA FISCAL

La Resolución Miscelánea Fiscal es emitida anualmente por el SAT y contiene las disposiciones encaminadas a proporcionar de alguna manera, la parte adjetiva de

las Leyes fiscales. Ello es evidente cuando los preceptos que las conforman hacen referencia a que se estará a lo dispuesto por “las reglas de carácter general que emita el Servicio de Administración Tributaria”, y como lo menciona la propia Resolución Miscelánea Fiscal vigente para el 2021:

En esta Resolución se agrupan aquellas disposiciones de carácter general aplicables a impuestos, productos, aprovechamientos, contribuciones de mejoras y derechos federales, excepto a los relacionados con el comercio exterior, y que para fines de identificación y por el tipo de leyes que abarca, es conocida como la Resolución Miscelánea Fiscal.

Lo anterior, encuentra su fundamento legal en el artículo 33 fracción I inciso g) del Código Fiscal de la Federación con relación al artículo 7 fracción XVI de la Ley del Servicio de Administración Tributaria donde se le atribuye a dicha autoridad la capacidad para emitir las “disposiciones de carácter general necesarias para el ejercicio eficaz de sus facultades, así como para la aplicación de las leyes, tratados y disposiciones que con base en ellas se expidan”.

Acto seguido como se puede notar, al hablar de la aplicación de las normas jurídicas en sentido lato, refiere indudablemente al carácter adjetivo de las leyes fiscales; es decir, dentro del compendio de reglas y anexos que la acompañan, señala la forma en que son aplicadas las disposiciones, así como los procedimientos para llevar a cabo los trámites administrativos correspondientes, pero también se encarga de fijar cantidades, detallar aspectos no comprendidos en el resto de normas fiscales, e incluso de complementar los existentes; todas de carácter vinculante.

2.3.1 ANTECEDENTES DE LA REGULACIÓN EN LA RESOLUCIÓN MISCELÁNEA FISCAL

Previo al análisis en concreto de la Resolución Miscelánea Fiscal para el 2021 (RMF 2021) en conjunto con los esquemas de tributación surgidos en 2020, es importante conocer los antecedentes de la regulación de la actividad económica en concreto,

la cual se ha ido desarrollando hasta culminar en los conceptos actuales que se hallan presentes en la normatividad vigente.

Así bien, es de decirse que, a partir del año 2018, se buscó regular la forma en que tributaban los conductores de empresas como Uber, aun sin contar con bases concretas que tomaran en cuenta el fenómeno de la economía colaborativa y por lo tanto aquellos esfuerzos se limitaron a incrustar dicha actividad en los regímenes y esquemas de tributación existentes en aquel año.

Dicho lo cual, en los puntos subsecuentes serán abarcados los principales aspectos que existieron antes del planteamiento actual de la situación de los contribuyentes personas físicas que prestan el servicio de transporte terrestre de pasajeros a través de una plataforma tecnológica en la Ciudad de México.

2.3.1.1 CUARTA RESOLUCIÓN DE MODIFICACIONES A LA RESOLUCIÓN MISCELÁNEA FISCAL PARA 2018

Resulta relevante analizar la Cuarta Resolución de Modificaciones a la Resolución Miscelánea Fiscal para 2018 (4taRMRMF2018) puesto que es en ese año que se da origen a la Regla 3.11.12 en donde se habló por primera vez de las plataformas tecnológicas y del esquema de retenciones que debía ser aplicado a los trabajadores de dicha actividad.

Pese a ello, la actividad antes mencionada no tenía por nombre: servicio de transporte terrestre de pasajeros a través de una plataforma tecnológica; y a pesar de que en la 4taRMRMF2018 se hacía referencia a ésta, se continuaba empleando la actividad de “alquiler de automóviles con chofer”, la cual fue publicada en el anexo 6 de la segunda Resolución de Modificaciones a la Resolución Miscelánea Fiscal para 2014 con la clave 699 como parte del subgrupo de Servicios Relacionados con el Autotransporte y del grupo de Transporte, señalando que incluía el “alquiler de

automóviles con chofer, con tarifas basadas en la distancia recorrida, el tiempo empleado o el destino específico”⁶⁸.

Es decir, al inicio se trató de ajustar la actividad de conductores de empresas como Uber a las disposiciones ya existentes; y debe tomarse en cuenta que de acuerdo con su blog oficial en internet “la plataforma de Uber llegó a México en 2013 como una opción de movilidad diferente, segura y confiable; [y] desde entonces, se ha expandido a más ciudades mexicanas y hoy está disponible en 41 ciudades del territorio nacional”⁶⁹. Entre ellas la Ciudad de México, capital del país.

Tomando en cuenta eso, suena lógico que al año siguiente se haya publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 21 julio de 2014, el anexo 6 del que se habló anteriormente.

Ahora bien, en lo que refiere a la regla 3.11.12, puede decirse que fue en ese entonces que comenzaron a esbozarse los esquemas de tributación que hoy en día son aplicables y se encuentran vigentes, puesto que a la letra se leía:

Las personas morales residentes en México o residentes en el extranjero con o sin establecimiento permanente en el país, así como las entidades o figuras jurídicas extranjeras que proporcionen el uso de plataformas tecnológicas a personas físicas para prestar de forma independiente el servicio de transporte terrestre de pasajeros o entrega de alimentos preparados, podrán efectuar la retención por concepto del ISR e IVA⁷⁰

Y con ello es de mencionarse que incluso se planteó la aplicación de tasas de retención con base en los ingresos obtenidos por los contribuyentes, resultando lo siguiente:

⁶⁸ Anexo 6 de la Segunda Resolución de Modificaciones a la Resolución Miscelánea Fiscal 2014, México, 2014.

⁶⁹ Uber Portier México, “Descubre qué es Uber y cómo puede ayudarte”, consultado el 12 de junio de 2020 en <https://www.uber.com/es-MX/blog/que-es-uber-mexico/#:~:text=La%20plataforma%20de%20Uber%20lleg%C3%B3,que%20ha%20simplificado%20sus%20viajes>.

⁷⁰ Cuarta resolución de modificaciones a la resolución miscelánea fiscal para 2018, México, 2018.

Monto del ingreso mensual	Tasa de retención (%)	
	ISR	IVA
\$		
Hasta \$25,000.00	3	8
Hasta \$35,000.00	4	8
Hasta \$50,000.00	5	8
Más de \$50,000.00	9	8

71

Porcentajes que resultan superior a aquellas mencionadas en la RMF 2020 así como por el texto del actual artículo 113-A fracción I de la LISR.

Por otro lado, la 4taRMRMF2018 señalaba que “las personas físicas que presten de forma independiente el servicio de transporte terrestre de pasajeros o entrega de alimentos preparados a través de las citadas plataformas tecnológicas, [debían] estar inscritas en el RFC en el Régimen de las Personas Físicas con Actividades Empresariales y Profesionales, o bien, en el RIF”⁷², haciendo evidente que al inicio se buscó adaptar la actividad dentro de los regímenes fiscales existentes y no así la creación de uno nuevo.

En ese sentido, también es necesario mencionar que la elección de los contribuyentes sobre optar o no por el esquema de tributación planteado estaba a su criterio, sin embargo, no existía en ese entonces un sustento en la LIVA ni en la LISR, y, además, el SAT no poseía las condiciones técnicas necesarias para la aplicación del esquema.

Ello es evidente al considerar que no podían emitirse los CFDI de retenciones a los que se hacía referencia en la regla 3.11.12 y que debía entrar en vigor a partir del 1 de abril de 2019; además tampoco se establecían aún los mecanismos para

⁷¹ *Ídem.*

⁷² *Ídem.*

que los contribuyentes pudiesen cumplir cabalmente y en forma con lo señalado por la misma.

Por tal motivo, se señaló en el cuarto transitorio de la Décima Resolución de Modificaciones a la RMF 2018 que “la regla 3.11.12., [sería] aplicable una vez que se [publicase] el complemento “viajes plataformas tecnológicas” en el Portal del SAT”⁷³. Y dicha situación se aplazó hasta la emisión de la RMF del 22 de abril de 2019, sobre la cual se hablará en el siguiente punto.

2.3.1.2 RESOLUCIÓN MISCELÁNEA FISCAL DEL 22 DE ABRIL DE 2019

La Resolución Miscelánea Fiscal del 22 de abril de 2019 entró en vigor de acuerdo con el primer transitorio de la misma “al día siguiente al de su publicación y [estaría] vigente hasta el 31 de diciembre de 2019”⁷⁴. Sin embargo, lo cierto es que la regla 3.11.12 de la cual se habló anteriormente y cuyo contenido permaneció casi sin cambios para la RMF 2019, continuó vigente incluso al iniciar el año 2020 y hasta el 31 de mayo de ese año.

En esa tesitura, esta RMF buscó de alguna forma continuar con la regulación tributaria en materia de plataformas tecnológicas y pretendió poder aplicar el modelo de retenciones que se planteó desde la 4taRMRMF2018 resolviendo lo referente a los CFDI que debían ser emitidos con motivo de las retenciones, señalando en el noveno transitorio que las personas morales a las que se mencionan en la regla 3.11.12, podrían “expedir el CFDI de Retenciones marcando la clave de retención 25 Otro tipo de retenciones, y sin incorporarle el complemento Servicios Plataformas Tecnológicas, hasta en tanto [entrarse] en vigor el mismo”⁷⁵.

⁷³ Décima resolución de modificaciones a la resolución miscelánea fiscal para 2018, México, 2018.

⁷⁴ Resolución miscelánea fiscal para 2019, México, 2019.

⁷⁵ *Ídem*.

Logrando de esa manera que hubiera una forma de dejar constancia de las retenciones efectuadas a las personas físicas prestadoras de servicios como el de transporte terrestres de pasajeros a través de una plataforma tecnológica y se mencionó que “el complemento Servicios Plataformas Tecnológicas [entraría] en vigor 30 días después de que el SAT lo [publicase] en su portal”⁷⁶. Sin embargo, dicho complemento no entró en vigor sino hasta el año 2020 como se verá más adelante.

Con ello, debe agregarse que se designó formalmente a la actividad motivo del presente estudio como servicio de transporte terrestre de pasajeros a través de una plataforma tecnológica y se incluyó como parte del grupo de transporte y del subgrupo de servicios relacionados con el autotransporte. Empero la información que se brindó en el anexo 6 de la RMF para el 2019 fue deficiente puesto que se señaló únicamente que dentro de sus actividades se incluía la “prestación de un servicio de transporte a usuarios de una aplicación tecnológica”,⁷⁷ en la cual, si bien es cierto, podía deducirse la significación del concepto, no se brindó información adecuada que englobase su significación.

Además, también resulta oportuno decir que en la regla 3.11.12 de la RMF 2019 se estableció la obligación de expedir CFDI a aquellos receptores de actividades como la mencionada en el párrafo anterior y se hizo mención del aviso de actualización de actividades que debían de presentar los contribuyentes en tal situación, empero aun no surgía el nuevo régimen fiscal, sino que todavía se continuaba tributando en el RIF o en el régimen de actividades empresariales según fuera el caso.

De esa manera, inició la actual regulación de las empresas como Uber pudiéndose observar los verdaderos cambios no en 2018 ni en 2019 sino hasta finales de la primera mitad del año 2020, cambios con implicaciones tributarias que

⁷⁶ *Ídem.*

⁷⁷ Anexo 6 de la resolución miscelánea fiscal para 2019, México, 2019.

pese a haberse advertido, impactaron en el contexto legal, tributario e incluso en el ámbito social, por ser el parteaguas de un nuevo paradigma.

2.3.2 RESOLUCIÓN MISCELÁNEA FISCAL DEL 28 DE DICIEMBRE DE 2019

La Resolución Miscelánea Fiscal publicada en el Diario Oficial de la Federación del 28 de diciembre de 2019 entró en vigor el primero de enero del 2020 de acuerdo con su primer transitorio, sin embargo, las disposiciones referentes a la plataformas Tecnológicas, de acuerdo con el mismo numeral, señalaron que “el Título 12. denominado “De la prestación de servicios digitales” y las fichas de trámite 1/PLT a 5/PLT, contenidas en el Anexo 1-A, [entrarían] en vigor a partir del 1 de junio de 2020”⁷⁸

Ahora bien, es de mencionarse que la presente RMF para 2020 representó grandes cambios para todos aquellos trabajadores de empresas como Uber, imponiendo obligaciones que como se mencionó anteriormente, son consecuencia de la propia regulación tributaria de las llamadas personas morales residentes en México o residentes en el extranjero con o sin establecimiento permanente en el país, que no ocurrió de manera espontánea sino como resultado de un proceso iniciado en 2018.

En ese orden de ideas, comenzando por el análisis de la RMF 2020, es oportuno decir que en virtud de que las disposiciones antes mencionadas entraron en vigor el primero de junio de 2020; durante los primeros cinco meses del año continuaron vigentes las disposiciones de la RMF 2019 respecto a este tema.

Aunado a ello debe advertirse también que los complementos de servicios de plataformas tecnológicas de los que se hablaba desde inicios de la pretendida aplicación del esquema de retenciones; entraron finalmente en vigor en la misma fecha de acuerdo con el material aportado por el SAT , quien adicionalmente señala:

⁷⁸ Resolución miscelánea fiscal para 2020, México, 2019.

[Dichos complementos amparan] operaciones de residentes en México y en el extranjero con o sin establecimiento permanente en el país que, proporcionen servicios digitales de intermediación entre terceros a personas físicas que enajenen bienes, presten servicios independientes u otorguen el uso o goce temporal de bienes realizadas con anterioridad y posterioridad a esta fecha, siempre y cuando el comprobante se emita a partir del 1 de junio de 2020.⁷⁹

Es decir, los CFDI que se expiden por dicho concepto, tienen la misma función que cualquier otro comprobante, incluidos los recibos de nómina; la cual consiste en amparar alguna operación, y en este caso solo se consideran validos aquellos emitidos con posterioridad al inicio de la aplicación de la reforma. Gracias a ello, finalmente fue posible cumplir cabalmente con uno de los requisitos planteados desde la 4taRMRMF2018.

En adición, cabe destacar que se modificaron los porcentajes de las tasas de retención, siendo éstas las mismas que las expuestas por la LISR vigente en ese entonces. Sin embargo, tomando como base el hecho de que las reformas y adiciones entraron en vigor a partir del 1 de junio, durante casi medio año se aplicaron tasas de retención mayores a las que debieron ser aplicadas en ese momento.

Por otro lado, un aspecto más a considerar es la modificación del nombre de la actividad de transporte terrestre de pasajeros a través de una plataforma tecnológica por el de “servicio de transporte terrestre de pasajeros a través de Internet, mediante plataformas tecnológicas, aplicaciones informáticas y similares” planteada así en el anexo 6 de la RMF 2020, integrándola como parte del subgrupo de servicios relacionados con el autotransporte, en el grupo de plataformas tecnológicas. Hecho que era innecesario puesto que se trató de ampliar el concepto de la actividad, pero se omitieron las definiciones de los términos empleados.

⁷⁹ Servicio de Administración Tributaria, “Preguntas frecuentes sobre el CFDI de retenciones y Complemento Servicios Plataformas Tecnológicas”, México, 2020, consultado el 12 de junio de 2020 en <http://omawww.sat.gob.mx/plataformastecnologicas/Paginas/documentos/01PreguntasFrecuentesComplementoPlataformas.pdf>

El objetivo no debió ser volver más complejo o largo el nombre para pretender englobar el significado de “plataforma tecnológica” el cual como ya se mencionó puede ser entendido bajo distintos sinónimos y lo que importa no es su denominación sino aquello sobre lo que versa. En ese contexto lo que debía hacerse era brindar una definición correcta de la misma o bien señalar de manera más precisa aquello que engloba el nombre de la actividad, pero en lugar de ello se optó por dejarlo como sigue:

Grupo: Plataformas tecnológicas		
Subgrupo: Servicios relacionados con el autotransporte		
Clave	Descripción de la actividad	Actividades que incluye
2407	Servicio de transporte terrestre de pasajeros a través de Internet, mediante plataformas tecnológicas, aplicaciones informáticas y similares	Prestación de un servicio de transporte a usuarios a través de Internet, mediante plataformas tecnológicas, aplicaciones informáticas y similares.

Es decir, tal y como se hizo en el anexo 6 de la RMF 2019, al describir las actividades que incluye la actividad se hizo una copia literal de la descripción. Una mejor opción habría sido ampliar la información de éstas para que quedase de la siguiente forma:

Grupo: Plataformas tecnológicas		
Subgrupo: Servicios relacionados con el autotransporte		
Clave	Descripción de la actividad	Actividades que incluye
2407	Servicio de transporte terrestre de pasajeros a través una plataforma tecnológica.	Prestación de un servicio de transporte a usuarios a través de Internet, mediante plataformas tecnológicas, aplicaciones informáticas y similares.

Ello siguiendo la idea de lo que puede entenderse por plataforma tecnológica, sin embargo, a falta de una regulación concreta del tema en el ámbito del comercio electrónico, economía colaborativa y derecho informático; es lógica (más no aceptable) la decisión tomada.

Por otro lado, la RMF 2020 también dio origen al título 12 y con él a reglas de carácter general que detallaron la forma en la cual se llevarán a cabo los tramites y procedimientos de la regla 3.11.11 a la 3.11.17 así como de las disposiciones de la LISR y de la LIVA en lo referente a las plataformas tecnológicas. Empero dichas reglas se suprimieron para la formulación de la Resolución Miscelánea Fiscal para 2021, a pesar de que el objeto de aquellas aún se halla presente en el contenido del actual título 12; y así bien es de todo lo expuesto hasta ahora que se desprenden los esquemas de tributación y el nuevo régimen fiscal actualmente aplicable.

2.3.3 ESQUEMAS DE TRIBUTACIÓN DE LA RESOLUCIÓN MISCELÁNEA FISCAL 2020

Analizados ya los puntos referentes a la LIVA, y a la LISR, así como los aspectos generales de las RMF previas a aquella aplicable para el 2021, resulta obligatorio exponer los esquemas de tributación que trajo consigo la RMF 2020 para las personas físicas que prestan el servicio de transporte terrestre de pasajeros a través de una plataforma tecnológica, a pesar de que dicha denominación ha dejado de ser la empleada para describir la actividad.

En ese contexto, se diferencian dos formas de abordar el tema puesto que puede analizarse desde la perspectiva de las personas morales como UBER o desde la perspectiva de los conductores; aunque hablar de uno necesariamente implica hablar del otro por el carácter interdependiente de sus derechos y obligaciones. Pese a ello, en concordancia con el objeto de estudio, se abordará desde la posición de las personas físicas, es decir, de los prestadores del servicio.

Pero antes de examinar los esquemas de tributación es importante retomar el hecho de que estos forman parte del nuevo régimen fiscal denominado régimen de las actividades empresariales con ingresos a través de plataformas tecnológicas. En esa tesitura y recordando que un régimen fiscal incluye los supuestos y las reglas o directrices que definen la manera de tributar, resulta evidente que los contribuyentes ubicados en la situación jurídica antes mencionada no son la excepción.

Al respecto, dentro de la regla 3.11.11 de la RMF 2020 se señalaba que las empresas como UBER “[podrían] efectuar la retención por concepto del ISR e IVA por los ingresos obtenidos en efectivo, en crédito, mediante cualquier otro medio electrónico o de cualquier otro tipo”⁸⁰. En ella, se entendía que, si bien es cierto, era obligación de las personas morales efectuar la retención de impuesto en caso de que se optara por dicha opción, lo era también que el pago de dichas contribuciones era obligación de los contribuyentes personas físicas a quienes se les aplicaban las retenciones.

Ahora bien, pese a que la RMF 2021 no considera dicho texto, del capítulo 12.3 del título 12 se desprenden dos esquemas de tributación que tienen su origen en la regla 3.11.11 de la RMF 2020 y en las disposiciones de la LIVA y la LISR vigentes en ese mismo año. Estos son: el esquema de retenciones provisionales y el esquema de retenciones definitivas; las cuales el SAT describe como sigue:

Retenciones definitivas: Si obtienes o estimas que los ingresos anuales que obtendrás mediante plataformas tecnológicas son o serán menores de 300 mil pesos, podrás elegir esta opción. Estarás exento de presentar declaraciones provisionales o definitivas tanto para ISR como para IVA por tus ingresos mediante plataformas tecnológicas.

Pagos provisionales: Si los ingresos anuales que obtienes mediante plataformas tecnológicas son o serán mayores de 300 mil pesos, la retención de impuestos que realice la plataforma tecnológica tendrá el carácter de pago provisional, por lo que deberás presentar tus declaraciones provisionales y definitivas en materia de IVA e ISR de forma mensual y podrás realizar las deducciones personales con la presentación de la Declaración Anual del ISR.

⁸⁰ Resolución miscelánea fiscal para 2020, México, 2019.

También podrás elegir esta opción si es tu voluntad realizar pagos provisionales del ISR, aun y cuando estimes que tus ingresos no excederán los 300 mil pesos anuales.⁸¹

Acto seguido, se puede decir que la diferencia entre ambos esquemas de tributación radica en que el esquema de pagos provisionales obliga al contribuyente persona física a presentar declaraciones mensuales por concepto de ISR e IVA, así como la posibilidad de presentar declaración anual de ISR en donde es posible aplicar deducciones personales. Dichas declaraciones en caso de optar por presentarlas tendrían que presentarse a más tardar el día 17 del mes siguiente al que corresponda el cobro del servicio prestado.

Ahora bien, hay que hacer ciertas especificaciones para cada uno de los esquemas puesto que a pesar de que el 1 de Junio de 2020 entraron en vigencia las disposiciones relativas a los esquemas de tributación y el nuevo régimen fiscal, el SAT no había actualizado aun la plataforma de internet para efectuar el trámite de aumento y disminución de obligaciones o el aplicativo para optar por uno u otro esquema, es por esa razón que la Primera Resolución de Modificaciones a la RMF 2020 previó en su transitorio segundo que hasta en tanto no se actualizara el cuestionario en la página de internet del SAT para la realización correcta de los trámites, era necesario presentar un caso de aclaración.

Dicho escrito debía enviarse desde la aplicación de “Mi Portal” con la etiqueta “ingresos a través de plataforma”; y en él, debían hacerse las manifestaciones siguientes:

- Que los ingresos anuales a través de plataformas tecnológicas, aplicaciones informáticas y similares, serían superiores a los 300 mil pesos o viceversa.

⁸¹ Servicio de Administración Tributaria, “Preguntas frecuentes. Inscripción y actualización al RFC de personas físicas”, *op. cit.*

- La fecha a partir de la cual comenzarían o comenzaron a obtener ingresos a través de las plataformas tecnológicas, debiendo indicar la razón social y el RFC de las empresas que les retenían impuestos.
- Las actividades que llevaban o llevarían a cabo a través de la plataforma tecnológica.
- En caso de obtener ingresos por otras actividades, el porcentaje que representaría cada una respecto del total.

Siendo estos algunos de los datos que tendrían que proporcionarse al dar de alta cualquier actividad desde la página del SAT, sin embargo, como se ha dicho, aún no estaba habilitada la opción y por ello era necesario presentar el aviso antes mencionado. No fue sino hasta algunos meses después de la entrada en vigor de las reformas y adiciones en materia de plataformas tecnológicas en 2020, que el problema se resolvió cuando fue actualizado el catálogo de actividades económicas en la página de internet del SAT.

En esa tesitura, dentro la actual regla 12.3.2 de la RMF 2021, se lee que los “las personas físicas que enajenen bienes, presten servicios, concedan hospedaje o el uso o goce temporal de bienes, a través de plataformas tecnológicas, aplicaciones informáticas y similares, deberán presentar el aviso de actualización de actividades económicas y obligaciones (...), señalando las actividades económicas realizadas a través de plataformas tecnológicas”, de la misma forma que con cualquier otra actividad.

Por otro lado, para optar por la opción de considerar las retenciones efectuadas como definitivas, se señalaba en la fracción tercera del transitorio segundo de la 1raRMRMF 2020, que era necesario presentar un caso de aclaración desde el mismo sitio (Mi Portal) pero con la etiqueta “retención definitiva plataforma”; sin embargo, dicha disposición fue suprimida y actualmente la regla 12.3.3 de la RMF 2021 remite al anexo 1 A y a la ficha de trámite 5/PLT para llevar a cabo dicho

procedimiento, el cual sigue los mismos pasos que un trámite de aumento y disminución de obligaciones.

Así bien, en suma, existe un nuevo régimen fiscal que sobra decir, se halla ubicado en el contexto del trabajo independiente y en dicho régimen tributan todas las personas físicas que prestan servicios y obtienen ingresos a través del uso de plataformas tecnológicas proporcionadas por empresas que tienen la obligación de efectuar retenciones a las personas físicas que emplean sus plataformas.

Sobre esa base, existen dos formas en que los contribuyentes prestadores de servicio pueden tributar, el primero considerando las retenciones como pagos definitivos para librarse de las obligaciones relacionadas con la presentación de las declaraciones de impuestos correspondientes, y la segunda considerando las retenciones como pagos provisionales debiendo así presentar las declaraciones mensuales por su cuenta además de una declaración anual dentro de la cual tienen la opción de incluir deducciones personales.

La elección entre uno y otro esquema está supeditada al cumplimiento de las condiciones que prevé el artículo 113-B de la LISR respecto al límite de ingresos obtenidos a través de plataformas tecnológicas, y la realización de otras actividades dentro del trabajo subordinado y el cobro de intereses. Ello sin menoscabo de que el contribuyente aun al hallarse en dichos supuestos puede elegir que las retenciones no sean definitivas sino provisionales.

Sin embargo, hay que considerar que existen dos formas diferentes en que las personas morales participan en la relación jurídica, derivadas del artículo 18-B de la LIVA donde se lee que la prestación de servicios digitales puede versar sobre.

- I. La descarga o acceso a imágenes, películas, texto, información, video, audio, música, juegos, incluyendo los juegos de azar, así como otros contenidos multimedia, ambientes multijugador, la obtención de tonos de móviles, la visualización de noticias en línea, información sobre el tráfico, pronósticos meteorológicos y estadísticas (...).

- II. Los de intermediación entre terceros que sean oferentes de bienes o servicios y los demandantes de los mismos. (...).
- III. Clubes en línea y páginas de citas.
- IV. La enseñanza a distancia o de test o ejercicios.

Resolviendo que en síntesis, las personas morales pueden limitarse a permitir el uso de sus plataformas tecnológicas a las personas físicas para que éstas presten algún servicio y cobren directamente las cantidades a sus clientes; o bien la persona moral puede actuar como un intermediario que efectúa el cobro a los clientes con motivo del servicio prestado, tal y como sucede en el caso de Uber, el cual pone a disposición del conductor su plataforma para la prestación del servicio, sin menoscabo de que como se verá con posterioridad, la empresa no se limita a actuar como un intermediario.

Empero no debe descartarse la posibilidad de la coexistencia de ambas situaciones, es decir, que el contribuyente persona física realice actividades sin la necesidad de un intermediario, y a la vez funja como un prestador de servicios mediante el uso de la plataforma tecnológica de un tercero que se convierte en el nexo entre el prestador del servicio y el cliente.

Al respecto debe considerarse que de acuerdo con las reglas 12.3.13 y 12.3.14 de la RMF 2021, si un contribuyente dentro del régimen de las actividades empresariales con ingresos a través de plataformas tecnológicas obtiene ingresos directamente de los clientes por la prestación de servicios, debe cumplir con la presentación de las declaraciones correspondientes al ISR e IVA, perdiendo así la posibilidad de optar por el esquema de retenciones definitivas.

CAPÍTULO III: PRIMACÍA DE LA REALIDAD APLICADA AL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS A TRAVÉS DEL USO DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS EN LA CIUDAD DE MÉXICO

El presente capítulo tiene por objetivo evidenciar las deficiencias y matices laborales del régimen fiscal aplicable a los conductores del transporte terrestre de pasajeros a través del uso de plataformas tecnológicas, así como la demanda social de éstos, mediante un estudio fáctico basado en el principio de la primacía de la realidad, con el objeto de plantear la necesidad de un nuevo esquema de tributación en la Ciudad de México.

En ese contexto, se abordan cada uno de los subtemas de manera crítica de tal suerte que se pretende cumplir con lo mencionado en el párrafo anterior. Ello sustentado en el principio antes señalado y en los elementos teóricos y normativos analizados en los capítulos precedentes.

Además, desde la perspectiva del caso en concreto (caso Uber) se busca exponer de manera particular el modelo de negocios al que se sujetan los mal llamados “socios” y que impacta directamente en su forma de tributación. Puesto que mientras las reformas mencionadas en la exposición de motivos que dio origen a las disposiciones fiscales para el año 2020, se centraron en las empresas como Uber, la presente investigación pugna por una regulación eficiente en el tema desde la óptica fiscal con matices laborales y repercusiones en el tema de los impuestos pagados por los trabajadores.

De esa manera, se pretende exponer los problemas y contradicciones del régimen actualmente aplicable, así como el impacto social desde una perspectiva fáctica que choca con el aspecto formal de las normas.

3.1 REGÍMENES DEL TRABAJO INDEPENDIENTE VS SERVICIO PERSONAL SUBORDINADO

Con el fin de contextualizar los argumentos que posteriormente serán vertidos, es necesario precisar las diferencias entre los regímenes del trabajo independiente y aquellos del servicio personal subordinado, y para ello se debe tener en cuenta que si bien es cierto la subordinación es el elemento principal del tipo de trabajo al que da origen, los regímenes fiscales no se ocupan de señalar las reglas para distinguirlo del trabajo independiente sino que indican los esquemas de tributación o bien, las obligaciones con las que debe cumplir el contribuyente al que corresponda uno u otro.

Siguiendo esa lógica, no es posible considerar que una reforma en materia fiscal sea suficiente para solucionar las cuestiones referentes a la economía colaborativa pues es por demás necesario tocar otros ámbitos como el derecho laboral, el derecho mercantil, el derecho empresarial y el derecho informático.

Ahora bien, sin menoscabo del comentario anterior, en lo que toca al tema fiscal, es importante hablar de las obligaciones. Y como se hizo mención en el capítulo primero, se habla de los regímenes de incorporación fiscal y del de actividades empresariales y profesionales como parte del trabajo independiente; y del régimen de sueldos y salarios, así como del de asimilados a salarios cuando se refiere a los regímenes del servicio personal subordinado. Debiendo añadir el régimen aplicable a las plataformas tecnológicas cuya verdadera naturaleza es debatible.

En ese contexto al hablar del RIF, el SAT señala que sus obligaciones son las siguientes:

1. Solicita tu inscripción en el Registro Federal de Contribuyentes y genera tu contraseña.
2. Expedir la factura electrónica que corresponda por las ventas o servicios que prestes. Podrás hacerlo a través de “Factura Fácil”.

3. Si realizas ventas a público en general cuyo importe sea inferior a \$250.00 pesos, no se estará obligado a expedir el comprobante fiscal correspondiente cuando los adquirentes de los bienes o receptores de los servicios no los soliciten.
4. Efectuar el pago de compras e inversiones, mediante cheque, tarjeta de crédito, débito o servicios, cuando el importe sea superior a cinco mil pesos.
5. Solicitar factura electrónica a tus proveedores, para deducir los gastos que efectúes.
6. Utilizar el Sistema de Registro Fiscal “Mis Cuentas” para registrar tus ingresos y gastos.
7. Para ventas con público en general, en donde no entregues facturas electrónicas deberás: Entregar nota de venta a tus clientes y realizar una factura electrónica de tus ventas totales a través de “Mis Cuentas” en factura fácil o registrar tus operaciones en este mismo sistema en el apartado de mi contabilidad. Lo anterior se realizará de forma diaria, semanal, mensual o bimestral.
8. Expedir el comprobante fiscal correspondiente por pago de remuneraciones que efectúes en caso de contar con trabajadores.
9. Calcular y enterar de forma bimestral el ISR, IVA e IEPS que corresponda, a través de “Mis Cuentas”, a más tardar el último día del mes inmediato posterior al bimestre que corresponda la declaración.⁸²

Y aunque en inicio pueden parecer complejas, en la práctica se vuelven más sencillas puesto que existen tres reglas básicas a considerar una vez ya inscritos en dicho Régimen:

- **Llevar a cabo contabilidad de Ingresos y Egresos (Compras y gastos):** Pudiendo llevarse a cabo de manera libre para posteriormente registrar los datos en la página de internet de “Mis Cuentas” dentro del apartado de “Mi Contabilidad” (<https://rfs.siat.sat.gob.mx/PTSC/RFS/menu/>).
- **Presentar declaraciones bimestrales:** Éstas se presentan con base en la información anterior respecto a los ingresos y los gastos, debiendo diferenciar entre los ingresos amparados por un CFDI y aquellos que fueron realizados por ventas al público en general. Además, respecto de los gastos únicamente serán deducibles aquellos amparados por un Comprobante Fiscal Digital por Internet; nombre correcto de las llamadas facturas. Estos a su vez deben haber sido pagados por cheque, tarjeta de Débito o crédito y transferencia bancaria.

⁸² Servicio de Administración Tributaria, et al., *op. cit.*, p. 82-83.

La declaración se presenta en la página de internet “Mis Cuentas” dentro del apartado de “Mis declaraciones”.

- **Emitir Facturas en función de los ingresos obtenidos.** En este caso, cada uno de los ingresos deben estar amparados por un CFDI ya sea que el cliente la haya solicitado o bien se expida uno por concepto de ingresos por ventas al público en general empleando un RFC genérico (XAXX010101000).

Además, debe adicionarse una obligación a la que pueden o no ser acreedores las personas inscritas en el RIF, que es la emisión de CFDI por concepto de pago de remuneraciones a trabajadores, pues depende del tipo de actividad y la forma en que se lleva a cabo, es decir, en función de si lo hace por cuenta propia o con trabajadores. En adición, cabe decir que en este régimen la suma de los ingresos no deben ser superiores a dos millones de pesos por año.

Por otro lado, el régimen de personas físicas con actividades empresariales y profesionales, de acuerdo con el SAT, son las siguientes:

1. Solicitar su inscripción en el Registro Federal de Contribuyentes.
2. Llevar contabilidad en el programa Mis Cuentas, siempre que tus ingresos en el ejercicio anterior no excedieron de dos millones de pesos.
3. En caso de que tus ingresos excedan de dos millones de pesos deberás llevar tu contabilidad en sistemas electrónicos.
4. Expedir y conservar comprobantes con requisitos fiscales, cuando realicen operaciones con el público en general expedirán comprobantes simplificados o ticket de venta. Presentar declaraciones provisionales de ISR, mensuales de IVA, Declaración Informativa de Operaciones con Terceros, y la Declaración Anual.
5. Formular un estado de posición financiera y levantar inventario de existencias al 31 de diciembre de cada año.
6. Efectuar la retención del impuesto sobre la renta cuando se paguen sueldos o salarios a trabajadores
7. Si tienes trabajadores deberás entregarles constancia de sus percepciones y retenciones a más tardar en el mes de febrero de cada año.
8. Llevar un registro específico de las inversiones por las que se tomó la opción de deducción inmediata.⁸³

⁸³ *Ibidem*, p. 80-81.

Obligaciones que como en el caso anterior, pueden resumirse en tres aspectos principales:

- **Llevar a cabo Contabilidad de ingresos y gastos.** Ello se hace en función de dos posibilidades ya sea que los ingresos del ejercicio hayan sido mayores o menores de dos millones de pesos. Para el primer caso debe hacerse por medios electrónicos, sin embargo, el SAT facilita de alguna forma esta obligación al llevar un registro en su base de datos de los CFDI que amparan las compras y los gastos. Para el segundo caso, sin embargo, se menciona la necesidad de llevar la contabilidad como se hace en el caso del RIF.
- **Presentación de Declaraciones mensuales y declaración anual.** En este caso se habla de tres declaraciones que deben de ser presentadas, siendo estas una declaración mensual de ISR, IVA y IEPS en su caso; una declaración Informativa de Operaciones con Terceros y una declaración anual.
- **Emisión de facturas que ampare ingresos obtenidos.** Dicho requisito queda satisfecho de alguna forma a la par de llevar la contabilidad electrónica, sin embargo, es necesaria la emisión (en caso de existir), de CFDI por concepto de ventas al público en general como ocurre en el RIF.

Sin menoscabo de ello, es importante decir que en función del tipo de actividad económica o “giro comercial” que se tenga, así como de la manera de llevarla a cabo (de forma independiente o con trabajadores), nacen obligaciones como la emisión de recibos de nómina.

Y cabe mencionar que en términos de la regla 2.8.1.21 de la Resolución Miscelánea Fiscal para 2021, hay una facilidad para los contribuyentes de este régimen consistente en que siempre que sus ingresos no superen un límite de cuatro millones de pesos, queden relevados de cumplir con las obligaciones de “enviar la contabilidad electrónica e ingresar de forma mensual su información

contable en términos de lo señalado en el artículo 28 del CFF [y] Presentar la Información de Operaciones con Terceros (DIOT) a que se refiere el artículo 32, fracción VIII de la Ley del IVA.”

Siguiendo esa línea, en lo que respecta a los sueldos y salarios, así como los asimilados a salarios, las obligaciones consisten en:

1. Entregar al patrón tu acta de nacimiento para que te inscriba en el Registro Federal de Contribuyentes, si ya estás inscrito, debes proporcionarle tu RFC.
2. Solicitar su constancia de percepciones y retenciones.
3. Informar por escrito a tu patrón antes de que te haga el primer pago si prestas servicios a otro empleador y éste te aplica el subsidio para el empleo, a fin de que ya no se aplique nuevamente.
4. Presentar Declaración Anual de impuestos en los siguientes casos:
 1. Si percibe ingresos que se acumulen a otras actividades.
 2. Cuando hubiera recibido ingresos por salarios de fuente de riqueza ubicada en el extranjero.
 3. Cuando deje de prestar servicios antes del 31 de diciembre del año fiscal vigente, o cuando hubiera obtenido ingresos de más de un empleador.
 4. Cuando sus ingresos anuales por salarios excedan de 400,000 pesos.⁸⁴

Obligaciones que de algún modo no son tan complejas como en el caso del trabajo independiente, puesto que los requisitos de los puntos uno y tres ocurren en la mayoría de los casos de facto al momento de entregar la documentación al posible patrón antes de iniciar labores para él o ella. Por otro lado, el segundo punto tiende a ser una obligación del patrón y el punto cuatro únicamente ocurre cuando se presenta tal caso y a pesar de que se prevén supuestos dentro de los cuales exclusivamente se deben de realizar declaraciones, lo cierto es que el SAT solicita el cumplimiento de ésta y en algunos casos resulta beneficiosa para los trabajadores en el sentido de que tienen la posibilidad de solicitar la devolución de saldos a favor.

En suma, las diferencias fiscales entre ambos grupos de regímenes fiscales, radica en el manejo de la contabilidad y en la forma de presentar las declaraciones de impuestos pues mientras que en el trabajo independiente los contribuyentes manifiestan el total de sus ingresos y gastos, en el régimen fiscal de las actividades

⁸⁴ *Ibidem*, p. 78.

subordinadas, los patrones manifiestan el total de ingresos de los trabajadores y efectúan retenciones sobre estos, las cuales son presentadas en una sola declaración anual, es decir, los trabajadores al servicio de un patrón, tienen un esquema de tributación más sencillo.

Además, debe considerarse que en el trabajo subordinado no se llevan a cabo declaraciones de IVA como ocurre en los regímenes del trabajo prestado de manera independiente. Por otro lado, sobre el tema de las deducciones personales, ambos grupos poseen la opción de hacerlo con sus particularidades y tipo de deducciones autorizadas por la LISR para cada caso en concreto.

Sin embargo, en el nuevo régimen fiscal aplicable a las plataformas tecnológicas, se llevan a cabo retenciones de impuestos a los trabajadores de empresas como Uber, como ocurre en el trabajo subordinado sin importar que se opte por un esquema de retenciones provisionales o definitivo condicionando a los contribuyentes a optar por un esquema provisional si quieren gozar de beneficios como las deducciones personales.

3.2 ACTIVIDAD ECONÓMICA DE LOS CONDUCTORES COMO TRABAJO INDEPENDIENTE

Se ha mencionado ya que el nuevo régimen fiscal aplicable a aquellas personas físicas que desempeñan la prestación de servicio terrestre de pasajeros a través de una plataforma tecnológica como aquella puesta a disposición por Uber, es el régimen de las actividades empresariales con ingresos a través de plataformas tecnológicas; y este supuesto se encuentra inserto en la fracción segunda del artículo 18-B de la LIVA donde se hace mención de los grupos de la economía colaborativa que en resumen son:

- Plataformas para descarga de contenido multimedia.
- Empresas de intermediación entre terceros.

- Clubes en línea y páginas de cita.
- Enseñanza a distancia.

Empero siguiendo una concepción tradicionalista y con base en la idea de que el aspecto fiscal en lo que respecta a las contribuciones se encarga de señalar reglas para la forma de tributación, resulta difícil mencionar una categorización de la economía colaborativa que debería estar inserta en otro ordenamiento legal, o bien desde otra perspectiva más relativista, debería estar especificado y definido en otro cuerpo normativo acorde con la materia para que de esa manera fuese posible identificar las diferencias entre cada uno.

Por ese motivo las reformas y adiciones a la LIVA y a la LISR debieron entrar en vigor en conjunto con aquellas necesarias en otras materias que permitiesen darle sustento y sirvieran de base para las definiciones y conceptos empleados por los esquemas de tributación del nuevo régimen fiscal. Sin embargo, pese a ello al menos en un aspecto formal, los trabajadores de empresas como Uber son trabajadores independientes, situación que se repite no solamente en México sino en países como en España, pues de acuerdo con Philippe Auvergnon:

Con el fin de ejercer su actividad, el trabajador digital tiene la posibilidad de crear una sociedad mercantil. De hecho, recurre principalmente -o la plataforma lo anima a que recurra- a dos tipos de sociedad: la «empresa unipersonal de responsabilidad limitada» (EURL) o la «sociedad por acciones simplificada unipersonal» (SARL), o la «sociedad por acciones simplificada unipersonal» (SASU), que es, en realidad, una sociedad por acciones simplificada (SAS) con un solo socio. Estas dos estructuras sociales responden al compromiso de una actividad «en solitario».⁸⁵

Es decir, se da por hecho que la actividad se lleva a cabo de manera independiente y se recurre a aspectos formales como la conformación de una sociedad mercantil la cual reviste de un carácter empresarial totalmente opuesto a

⁸⁵ Auvergnon, Philippe, “Angustias de uberización y retos que plantea el trabajo digital al derecho laboral”, Revista Derecho Social y Empresa, núm. 6, diciembre 2016, p.5, consultado el 28 de julio de 2020 en <https://www.dykinson.com/cart/download/articulos/8057/>

la idea de un trabajo personal y subordinado; y no se cuestiona la materialidad de los actos sino hasta en tanto se llega a instancias jurisdiccionales encargadas de verificar el estatus de trabajadores independientes, que como se verá con posterioridad, ha ocurrido en países como Inglaterra, Francia y Uruguay sin menoscabo del estado de California en Estados Unidos.

Y aunado a ello, considerando las ideas expuestas por la Unión Europea es de analizarse aquella que señala que “todo nuevo marco reglamentario debería aprovechar al máximo la capacidad de autogestión de las plataformas y los mecanismos de revisión inter pares, dado que ambos han demostrado su eficacia y capacidad de tener en cuenta la satisfacción de los consumidores con respecto a los servicios colaborativos”⁸⁶; esto porque se trata de una concepción liberalista que deja en manos de las empresas la fijación de las reglas para su regulación, es decir un libre tratamiento del mercado de la economía colaborativa, lo cual es debatible.

Pero también se hace mención de que “la capacidad de autorregulación de las plataformas colaborativas no elimina la necesidad de las normas existentes, como la Directiva de servicios y la Directiva sobre el comercio electrónico, la legislación de la Unión en materia de protección de los consumidores y otras normas posibles”⁸⁷. Señalamiento que es acertado y por demás necesario; y si bien México tomó ideas de la Unión Europea para la realización de la exposición de motivos que dio origen a las reformas y adiciones a la LIVA y a la LISR, debió igualmente de seguir dicha recomendación y regular no solo el tema de los impuestos.

Por su parte, el Centro de Investigación en Política Pública señaló en 2018, tiempo de transición al actual esquema de tributación, que “para facilitar el cumplimiento de los contribuyentes, las empresas [como Uber] podrían tomar la responsabilidad de calcular y enviar los impuestos que deban de pagar los

⁸⁶ Parlamento Europeo, *op. cit.*, p. 9.

⁸⁷ *Ídem.*

anfitriones o conductores de manera individual”⁸⁸, es decir desde ese momento se vislumbraba la posibilidad de plantear los esquemas de retenciones definitivas con el fin de “Incrementar la base tributaria e incentivar a los proveedores para pagar impuestos”⁸⁹.

Lo anterior cobra sentido considerando que los contribuyentes que optan por el esquema de retenciones definitivo no pueden efectuar deducciones personales de ningún tipo y por lo tanto no existe una devolución de impuestos en función de los gastos realizador por aquellos conductores del transporte terrestre de pasajeros de empresas como Uber y por el lado de los proveedores de la plataforma, éstos a pesar de sus obligaciones tributarias, siguen sin verse en la necesidad de correr con las cargas que representaría considerar a los conductores como trabajadores subordinados.

En esa línea, el mismo instituto antes mencionado señaló que “no debería interpretarse como una modificación de la relación laboral entre los proveedores individuales y la plataforma”⁹⁰, pero si no hubiera lugar a duda, no habría sido necesario hacer tal especificación en su argumento.

3.3 NATURALEZA JURÍDICA Y ACTIVIDAD DE LA EMPRESA UBER

Como se vio con anterioridad, los regímenes fiscales y las obligaciones derivadas de estos, se asignan en virtud de la actividad que desempeñan los contribuyentes y los impuestos se calculan con base en los ingresos que se obtienen mediante esa actividad.

⁸⁸ Instituto Mexicano para la Competitividad, “Una mirada a los beneficios y oportunidades de la Economía Colaborativa”, México, 2018, p.24, consultado el 28 de julio de 2020 en https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2018/10/AQuickAnalysis-ESPA%C3%91OLNew_Final.pdf

⁸⁹ *Ídem.*

⁹⁰ *Ídem.*

En virtud de lo anterior, cobra relevancia el análisis de dichos elementos y es importante decir que la empresa Uber es una persona moral cuyo nombre completo es Uber Technologies Inc. Ello en contraste con la legislación de la Ciudad de México, halla su fundamento en el artículo 25 del código de civil de la entidad donde se señala que son personas morales:

- I. La Nación, el Distrito Federal, los Estados y los Municipios;
- II. Las demás corporaciones de carácter público reconocidas por la ley;
- III. Las sociedades civiles o mercantiles;
- IV. Los sindicatos, las asociaciones profesionales y las demás a que se refiere la fracción XVI del artículo 123 de la Constitución Federal;
- V. Las sociedades cooperativas y mutualistas;
- VI. Las asociaciones distintas de las enumeradas que se propongan fines políticos, científicos, artísticos, de recreo o cualquiera otro fin lícito, siempre que no fueren desconocidas por la ley.
- VII. Las personas morales extranjeras de naturaleza privada, en los términos del artículo 2736.

Clasificación en la que se encuentra ubicada dentro de la fracción séptima puesto que se trata de una persona moral extranjera de naturaleza privada. Además, en concordancia con la LIVA, la LISR y la RMF, Uber entra en la categoría de personas morales residentes en México o residentes en el extranjero con o sin establecimiento permanente en el país.

A ello hay que considerar que de acuerdo con el llamado “contrato de servicios tecnológicos”, en virtud del cual se da origen a la relación entre los conductores de Uber y la empresa, se hace mención de que en México opera “Uber Portier México”, la cual es una “Sociedad de Responsabilidad Limitada de Capital Variable constituida en los Estados Unidos Mexicanos, con domicilio en la Ciudad de México,

debidamente inscrita en el Registro Público de Comercio”, aclarando que toda referencia a Uber en México se refiere a dicha empresa⁹¹.

Ahora bien, de acuerdo con su página oficial, se señala que su “servicio principal es desarrollar tecnología que conecte a los conductores con los usuarios a pedido”⁹², lo que significa que no se define a sí misma como una empresa de transporte sino como un desarrollador de tecnología al menos como actividad principal, tal y como lo menciona Cesar Augusto Carballo Mena, al señalar que “se asumen como simples proveedoras de una plataforma tecnológica diseñada exclusivamente para facilitar, en el ámbito del negocio de transporte privado, la conexión entre conductores y pasajeros”⁹³.

Sin embargo, en la práctica la empresa interviene de una manera más activa y no se limita a permitir el uso de su plataforma para facilitar el negocio del transporte privado; y sin abordar tal cuestión que será motivo de un análisis posterior, resulta conveniente diferenciar a los participantes de la economía colaborativa, es decir a los usuarios, a la plataforma y a los prestadores de servicios.

Para ello, debe considerarse que los usuarios del servicio de transporte terrestre de pasajeros a través de plataformas tecnológicas no necesariamente son aquellas personas físicas que han descargado la aplicación de Uber, han creado una cuenta y requieren dicho servicio, pues no es lo mismo hablar de persona solicitante y de usuario o consumidor final; cuestión que resulta necesario entender para conocer la identidad de este último, en casos como el pago de IVA.

⁹¹ Uber Technologies Inc, “Contrato de servicios tecnológicos”, 2020, adjunto al presente trabajo como anexo 3.

⁹² Uber Technologies Inc, “Cómo usar la app de Uber”, consultado el 28 de julio de 2020, disponible en <https://www.uber.com/mx/es/about/how-does-uber-work/>

⁹³ Carballo Mena, Cesar Augusto, “Vestigios del trabajo dependiente a propósito del escrutinio judicial de Uber Technologies, Inc. y Dynamex Operations West, Inc”, Revista latinoamericana de derecho social, México, núm. 28, enero a junio de 2019, p. 11, consultado el 28 de julio de 2020 en <http://www.scielo.org.mx/pdf/rlds/n28/1870-4670-rlds-28-3.pdf2>

Prueba de ello son las ocasiones en que el solicitante del servicio de transporte terrestre de pasajeros a través de la plataforma tecnológica de Uber requiere que le sea emitido un CFDI y éste le es emitido a su nombre sin importar que sea una persona física o una persona moral, y puede o no ser la misma persona que ha utilizado el servicio. Además, si bien es cierto que para acceder a la plataforma se necesita registrar una cuenta, también lo es que el titular de ésta y el pasajero pueden no coincidir. Por tal motivo, al menos en un sentido factico, existe una diferencia clara.

Por otro lado, respecto a la plataforma tecnológica, hay que hacer la aclaración de que no se habla de lo mismo al referirse a Uber y a la aplicación tecnológica de la empresa, pues la primera es una persona moral y la segunda es el medio por el cual se prestan los servicios. Resultaría ilógico pensar lo contrario pues sería tanto como imaginar que alguna empresa como *Coca-Cola* se define como “latas de refresco” únicamente porque la venta de este producto se lleva a cabo en esa presentación.

Sin embargo, como se mencionó al inicio, Uber no se define a sí misma como una empresa que proporciona servicios de transporte terrestre de pasajeros sino como un intermediario. Incluso el contrato de servicios tecnológicos dispone que “Portier México ofrece los servicios de Uber (...) con el fin de captar clientes potenciales para proveedores independientes”⁹⁴. Ello sería acertado si su injerencia y control empresarial no existiera o fuera diferente.

Y finalmente, sobre el tercer elemento, los prestadores de servicios, habría que cuestionarse quién realmente presta los servicios de transporte y si tal papel le corresponde a Uber, a los conductores o quizá a ambos; pues debe señalarse que aun aceptando que la actividad principal de la empresa sea la prestación de servicios de transporte, no lo hace de una manera directa, sino que lo lleva a cabo

⁹⁴ Uber Technologies Inc, "Contrato de servicios tecnológicos", 2020, adjunto al presente trabajo como anexo 3.

a través de sus conductores que finalmente son quienes prestan dicho servicio, tal y como ocurre con otras empresas donde la persona moral no vende y ofrece personalmente sus productos o servicios sino a través de personas físicas.

En ese sentido, la cuestión no recae en conocer si los conductores prestan o no un servicio sino en el control que tienen sobre éste, pues estos, como ocurre con otras empresas, son la fuerza de trabajo que cumple con el servicio ofertado por la persona moral; y no considerar este hecho dentro del esquema de tributación actualmente aplicable a las plataformas tecnológicas, es un error.

3.3.1 CONTRATO DE SERVICIOS TECNOLÓGICOS

Con motivo de formular argumentos que permitan definir y elegir el régimen fiscal que debe ser aplicable a la actividad del servicio transporte terrestre de pasajeros a través del uso de plataformas tecnológicas, es conveniente analizar el contrato que da origen a la relación. De esa manera será posible cuestionar la naturaleza de la relación jurídica y definir si realmente se habla de una actividad llevada a cabo de manera independiente o bien, se trata de una actividad subordinada.

Lo anterior en el entendido de que el régimen debe asignarse en función del tipo de relación y la manera de obtención de ingresos. Dicho lo cual, resultaría incompleto e incluso imposible tratar de argumentar la asignación de un régimen fiscal sin tomar en cuenta estos aspectos; y por tal motivo, en este punto se analiza el “contrato de servicios tecnológicos”, el cual vincula jurídicamente a Uber con sus mal llamados socios.

En ese contexto, dicho documento corresponde a la actualización del día 6 de abril de 2020 y lo primero a denotar es la capacidad y personalidad de la persona moral, la cual, tal y como se ha mencionado, en el país lleva a cabo operaciones mediante Uber Portier México S de R.L de C.V con domicilio en la Ciudad de México.

Por otro lado, en lo respecta al tipo de contrato, es un contrato atípico toda vez que no se encuentra regulado en la legislación aplicable en la Ciudad de México; y tomando en consideración las palabras de Soyla H. Leon Tovar quien menciona que:

Entre los contratos atípicos están los contratos innominados, en sentido estricto, cuya denominación no es reconocida por la ley (...) y aunque no son reconocidos como tales por [ésta], la práctica los identifica y quedan sujetos a los principios generales del derecho, a las normas generales de los contratos, a las particulares del contrato con el que guarden mayor analogía y a lo previsto por las partes.⁹⁵

Pudiéndose destacar que, en ningún momento, el acuerdo de voluntades puede ir más allá de lo previsto por las leyes mexicanas y los tratados internacionales de los cuales México forma parte.

En esa tesitura, al recurrir a la legislación aplicable en la entidad (Ciudad de México) no es posible hallar regulado o mencionado este tipo de contrato, pero si es posible hallar el contrato de prestación de servicios profesionales el cual es aquel cuyo contenido en teoría se asemeja más al contrato objeto de estudio. Aquel es definido como un “contrato por el que una persona llamada profesional o profesor se obliga a prestar determinados servicios científicos, técnicos, artísticos que requieren una preparación y a veces un título profesional, a otra llamada cliente o contratante”⁹⁶.

Empero, recordando que Uber es una persona moral, es necesario redefinir un poco el concepto anterior tal y como lo sugieren los Tribunales Colegiados de Circuito al mencionar que debido a la realidad en que se vive y a los cambios sociales a lo largo del tiempo, es ineludible analizar y actualizar los medios

⁹⁵ Leon Tovar, Soyla H., *Contratos mercantiles*, 2da ed., México, Editorial Oxford University Press, 2016, p. 68.

⁹⁶ C. Mejan, Luis Manuel, *Contratos civiles ayuda de memoria*, 1ra ed., México, 2004, Editorial Oxford University Press, p. 108.

tendientes a garantizar la eficacia de las normas en casos como éste, sobre el que refieren:

No puede concebirse como desde un inicio la naturaleza *intuitu personae* del contrato de prestación de servicios profesionales, cuando en la realidad, tal acto jurídico se celebra con una persona moral en su carácter de prestadora, ya que sin hacer desaparecer esa naturaleza, debe atenuarse para permitir el fin perseguido por el contrato, como es la prestación del servicio profesional que es lo que interesa a ambos contratantes.⁹⁷

Es decir, es jurídicamente posible la existencia de un contrato de prestación de servicios profesionales por parte de una persona moral, más allá de la consideración tradicional que refiere a que solo corresponde a las personas físicas el papel de prestadores de servicios.

Bajo esa lógica, es de suponerse también la naturaleza mercantil del contrato pues se llevan a cabo actos de comercio; concepto que de acuerdo con Soyla H. Leon Tovar, consiste en “aquel que se realiza por un operador de comercio (comerciante o empresario) por o para los fines de su actividad, en relación con esta o con propósito de especulación comercial, y aquel que tiene por objeto cosas mercantiles (por ejemplo, acciones)”⁹⁸, tomando en consideración que por lo menos Uber es un operador del comercio y su propósito claro es la especulación comercial.

Pese a ello, aunque lo anterior sea en teoría posible, no significa que el contenido del contrato o bien sus efectos atendiendo al principio de primacía de la realidad, correspondan a una relación comercial donde las partes actúan como contratistas independientes obligándose a desempeñar actividades que tienen el mismo carácter.

Además, es de señalarse que cada una de las cláusulas ha sido fijada por Uber, es decir se trata de un contrato de adhesión que se hace llegar a cada uno de

⁹⁷ Tesis I.110.C.43 C (10a.) Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Décima Época, t. IV, enero de 2014, p. 3037.

⁹⁸ Leon Tovar, Soyla H, *op. cit.* p.67.

los conductores que se ven imposibilitados para acordar algo diferente a lo ahí establecido, pues si desean trabajar para la empresa Uber, necesitan aceptar o comprometerse a aceptar las condiciones del contrato. Evidencia de ello es el siguiente extracto:

Usted reconoce y declara que ha aceptado o aceptará términos y condiciones para el uso específico de la Aplicación de Proveedor con la Afiliada de Portier México titular de los derechos de la aplicación, mismos que le otorgan una licencia personal, no exclusiva, no transferible, no sublicenciable y no sujeta a pago alguno o de regalías para instalar y utilizar la Aplicación de Proveedor en su Dispositivo únicamente con el propósito de prestar Servicios de Entrega y/o Compra. El uso continuado por Usted de la Aplicación de Proveedor constituirá la aceptación a dichos términos y condiciones.⁹⁹

En él, puede entenderse lo antes mencionado puesto que resulta imposible llevar a cabo la prestación del servicio de transporte terrestre de pasajeros a través de la plataforma de Uber sin que el conductor se encuentre en el entendido de haber aceptado todas y cada una de las cláusulas del contrato pues en este caso la empresa hace referencia a que, atendiendo a la materialidad de los actos, el conductor acepta tácitamente el contrato.

Acto seguido, luego del preámbulo del acuerdo de voluntades, se puede leer un apartado de definiciones que tiende a cubrir conceptos empleados a lo largo del contrato y posteriormente un apartado llamado "Uso de los Servicios Uber", el cual de manera general nombra ciertos aspectos relativos a la forma en que el conductor debe de prestar su servicio, es decir, se menciona la manera en que opera el esquema de trabajo.

En adición, se señala también la asignación de un número de identificación para cada conductor y se mencionan las indicaciones o protocolos que debe seguir, tales como cumplir con la hora límite para completar el servicio, seguir las

⁹⁹ Uber Technologies Inc, "Contrato de servicios tecnológicos", 2020, adjunto al presente trabajo como anexo 3.

indicaciones del usuario y esperar por él determinado tiempo; además de ciertos puntos relativos a las relaciones interpersonales y tratamiento de datos personales.

Pese a ello, la empresa menciona que es responsabilidad del conductor elegir la mejor forma de prestar su servicio. Esto último es debatible pues más allá de otorgar dicha libertad, la supedita a las consideraciones de Uber, situación similar a lo ocurrido en el trabajo subordinado.

Empero dentro del mismo apartado se insiste en que la relación entre las partes es meramente comercial y no está sujeta al control de la empresa, afirmando que sus mal llamados socios tienen la posibilidad de determinar el horario y la zona de trabajo; pero si bien es cierto el conductor tiene la posibilidad de elegir la duración de su “jornada de trabajo” y no se obliga a cumplir con un tiempo máximo, es innegable el hecho de que durante el tiempo de conexión del conductor a la plataforma, se encuentra prestando sus servicios exclusivamente para dicha plataforma pues sería ilógico pensar que al mismo tiempo se realizara un viaje a nombre de Uber y otro por una segunda empresa en el mismo ramo de servicios.

Al respecto resulta interesante la idea planteada por el artículo 58 de la LFT la cual reza que una jornada de trabajo es “el tiempo durante el cual el trabajador está a disposición del patrón para prestar su trabajo”, donde lo sustancial no es la cantidad de tiempo sino el elemento de la subordinación, es decir el momento en que de facto una persona física o moral tiene capacidad de decisión por sobre las acciones y decisiones de otra. Además, en la misma ley no se establece una jornada mínima sino máxima.

Por otro lado, en lo que se refiere al lugar de trabajo, pese al señalamiento de la libertad que poseen los conductores para elegir la zona para desempeñar su actividad; siguiendo las ideas de Julio Tellez sobre el llamado “teletrabajo móvil” al mencionar que “se considera como tales a aquellos trabajadores que desarrollan la

mayor parte de su actividad en diferentes lugares (nómadas)”¹⁰⁰, es de considerarse una redefinición del concepto “lugar de trabajo” el cual no debe entenderse como un lugar fijo sino como el ámbito donde el trabajador desempeña su labor y cumple con las instrucciones y protocolos del patrón.

Ello se entiende mejor al considerar que si el conductor de Uber elige la zona norte de la Ciudad de México es aquella su lugar de trabajo y si posteriormente se traslada al Estado de México, será éste; como lo menciona Julio Tellez, es un nómada. Además, sin importar el lugar que elija, mientras se halle dentro de la plataforma de Uber, continúa llevando a cabo viajes a nombre de la empresa.

Otro aspecto importante es el aspecto del pago, es decir la contraprestación con motivo del servicio prestado y para tal efecto la empresa señala en el contrato que el conductor la autoriza como “agente de cobros limitados” es decir, se autoriza a la empresa para fijar montos y cobrar al usuario del servicio de transporte terrestre de pasajeros. Es decir, la contraprestación es definida por Uber y no por el conductor pese a que el contrato señala que estos en todo momento pueden negociar un monto diferente siempre que sea inferior al preestablecido por la persona moral.

En complemento, derivado de una encuesta realizada a 100 personas para la presente investigación, el 100% de los encuestados¹⁰¹ señaló que la empresa es quien fija las tarifas sin que ellos tengan opción de fijar una mayor o menor; y, por el contrario, Uber puede cambiar los montos incluso con base en cuestiones y decisiones tomadas por los conductores como la elección de una ruta poco práctica.

Además, cabe señalar que de esas cantidades solo una parte es de los conductores puesto que se debe descontar la llamada “cuota de suscripción” con

¹⁰⁰ Tellez Julio, “Teletrabajo”, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, México, p.735 consultado el 28 de julio de 2020, disponible en: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/5/2458/43.pdf>

¹⁰¹ Resultados de la encuesta para trabajadores de Uber, adjuntos al presente trabajo como anexo 2.

motivo del uso de la plataforma, y las retenciones de ISR e IVA que efectúa Uber en su carácter de empresa retenedora y en términos de la LISR y de la LIVA. Esta situación podría suponer una forma de pago por viaje completado como en el caso previsto por el artículo 257 del apartado de trabajos especiales de la LFT, debiendo recordar que la misma ley señala que el salario puede calcularse prácticamente de cualquier manera.

Con ello, es de mencionarse el tema de la facturación pues dentro del mismo contrato se señala que Uber ofrece el servicio de facturación en el sentido de que es éste quien emite los CFDI por concepto de cada uno de los viajes realizados siempre que el usuario del servicio de transporte terrestre de pasajeros así lo solicite. Sin embargo, dichos comprobantes son emitidos a nombre del conductor por la cantidad total cobrada aun cuando dichos montos no representan realmente la cantidad que percibe el conductor luego de los descuentos y retenciones de la empresa.

Esta situación debería de cambiar puesto que es la empresa quien efectivamente recibe los cobros y en ese sentido es ésta quien debería de emitir los CFDI a su nombre; además tomando en cuenta que la RMF 2021 con relación a la LISR y la LIVA, hace referencia a la emisión de un CFDI donde se señalan los ingresos y las retenciones efectuadas al conductor; quedarían definidas las cantidades y diferenciados los ingresos obtenidos y pagados. Sin embargo, como hasta ahora se considera a los conductores como trabajadores independientes, dicha opción no se supone factible.

Por otro lado, un aspecto más a considerar consiste en el pronunciamiento que hace Uber respecto al derecho a “desactivar” a aquellos que incumplen el contrato, es decir a quienes dejan de observar y acatar las condiciones ahí señaladas o bien llevan a cabo acciones como las tendientes a desprestigiar la marca; malas calificaciones de los usuarios (que cabe mencionar son públicas); o bien, en función del carácter discrecional de Uber.

Lo anterior sin menoscabo de otras causales como la falta de entrega de documentos requeridos por la empresa (entre ellos su documentación fiscal y de identificación personal así como vehicular) pudiendo examinarla previa solicitud de manera discrecional; y la falta de atención a los protocolos de actuación y de calidad, por ejemplo, en lo referente al vehículo empleado para la prestación del servicio, el cual pese a ser proporcionado por el conductor, debe necesariamente de cumplir con los estándares de calidad mínimos proporcionados por la empresa.

En ese orden de ideas, cabe decir que Uber no precisa dentro de sus cláusulas ningún tipo de capacitación y mucho menos prestaciones sociales para los conductores pues por el contrario hace referencia a que el conductor debe contratar con alguna aseguradora y mantener el seguro vigente durante el tiempo de duración del contrato.

Sin embargo, quizá la más controversial de las cláusulas sin perjuicio de aquellas que hacen referencia al carácter independiente del prestador del servicio de transporte; es aquella que dispone que éste se compromete a no considerarse empleado, trabajador ni representante autorizado de Uber o sus afiliadas y por el contrario “conviene indemnizar, defender y exonerar (...) a Portier México y a sus Afiliadas de toda reclamación que presente cualquier persona, entidad, organismo regulador o autoridad gubernamental y que se fundamente en el empleo, la agencia o la relación de representación implícitos”¹⁰².

Es decir, los conductores se comprometen a defender a la empresa frente a cualquier discrepancia relacionada con el tipo de relación existente entre ellos y Uber; y no pueden considerarse subordinados, además de que con base en lo hasta ahora mencionado, el incumplimiento de tal cláusula representa la rescisión del contrato por parte de la empresa; lo cual de alguna manera equivale a un despido.

¹⁰² Uber Technologies Inc, "Contrato de servicios tecnológicos", 2020, adjunto al presente trabajo como anexo 3.

Ello, en adición, violenta el principio de libertad de expresión y de pensamiento y supone una carga que atenta contra los Derechos Humanos puesto que es prerrogativa del conductor la ideología o visión personal sobre el trabajo que desempeña y no puede prohibírsele o bien, obligársele a defender a Uber contra cualquier señalamiento hecho por un tercero. Es absurdo indicar que si un conductor se considera trabajador subordinado pueda ser “despedido”, pues en ese sentido, de acuerdo con la encuesta realizada con motivo de esta investigación, el 31% de los conductores encuestados¹⁰³ deberían ser despedidos.

3.3.2 PAPEL DE LOS CONDUCTORES EN LA RELACIÓN

Analizados ya algunos aspectos de la naturaleza jurídica de Uber, así como del contrato de prestación de servicios tecnológicos, es importante, continuando con esa línea, describir el papel que desempeñan los conductores de la empresa toda vez que de lo contrario la argumentación no estaría completa y es sobre la actividad de estos y su relación jurídica, que se plantean los esquemas de tributación actualmente aplicables.

Dicho lo cual, lo anterior puede ser visto desde dos perspectivas generales; una de ellas estrictamente formal tomando como base la regulación de las leyes aplicables en la Ciudad de México y los puntos vertidos dentro del contrato que vincula a Uber con sus conductores; y la segunda atendiendo a la realidad, es decir a la materialidad de los actos.

Siguiendo la primer vertiente, la investigación se limitaría a señalar que la relación jurídica es meramente comercial como lo detalla el señalamiento dentro del contrato que reza: “usted reconoce y acepta que la prestación de Servicios de Entrega y/ Compra por su parte a los Usuarios crea una relación comercial directa

¹⁰³ Resultados de la encuesta para trabajadores de Uber, adjuntos al presente trabajo como anexo 2.

entre el Usuario y Usted”¹⁰⁴. Con ello se diría además que los conductores son trabajadores independientes porque así lo han acordado y atendiendo al artículo 1851 del código civil de la Ciudad de México, “si los términos de un contrato son claros y no dejan duda sobre la intención de los contratantes, se estará al sentido literal de sus cláusulas”.

En ese contexto, se advertiría que, en virtud de la prestación de un servicio de manera independiente por parte de los conductores, sobre los ingresos que estos obtienen deben calcularse los impuestos respectivos de acuerdo con los esquemas de tributación que las leyes fiscales ya descritas imponen para tal efecto. Siendo así no habría mayor problema al momento de decir que corresponde a la actividad del transporte terrestre de pasajeros un régimen fiscal del trabajo independiente.

Sin embargo, desde la perspectiva material, habría que cuestionar cual ha sido la verdadera intención de las partes contenida en sus cláusulas más allá del sentido literal que de ellas se expone desde el punto de vista de los efectos que se ven reflejados en la realidad y una vez analizados dichos aspectos es necesario determinar a qué tipo de relación corresponden dichos aspectos puesto que tal y como lo señala el Parlamento Europeo “todos los trabajadores de la economía de las plataformas son, o bien empleados o bien autónomos, según una primacía de circunstancias”¹⁰⁵, es decir se encuentran en un extremo o en otro.

Acto seguido, luego de señalar los detalles de la relación que da origen a la actividad del transporte terrestre de pasajeros a través de la plataforma de Uber, debe señalarse un régimen fiscal que se adecue a la situación analizada, con un esquema de tributación que contemple dichos aspectos, ya sea dentro del grupo de actividades independientes o bien subordinadas.

¹⁰⁴ Uber Technologies Inc, “Contrato de servicios tecnológicos”, 2020, adjunto al presente trabajo como anexo 3.

¹⁰⁵ Parlamento Europeo, *op. cit.*, p. 12.

Atendiendo a lo anterior, se ha visto que Uber no actúa únicamente como una empresa que proporciona el uso de su plataforma tecnológica, sino que impone condiciones a los conductores, así como protocolos de seguimiento y estándares de calidad con los cuales debe cumplir, como lo son la contratación de un seguro; la entrega de documentos de identificación y datos fiscales; y la aportación de los materiales de trabajo de acuerdo con los requisitos de la empresa (teléfono móvil y vehículo).

Aunado a ello, Uber lleva a cabo una tarea de vigilancia y monitoreo constante de los conductores mediante la observancia de su servicio a través de la opinión de los usuarios; y no debe perderse de vista que es la empresa quien establece cuotas y se reserva el derecho de desconectar o mejor dicho “despedir” a los conductores incluso discrecionalmente.

Por su parte, estos últimos al elegir prestar sus servicios a través de la plataforma tecnológica se comprometen a cumplir con lo señalado en el contrato y pese a que éste otorga la opción de rescindirlo con siete días de anticipación, se ven imposibilitados para ejercer un control directo y total por sobre la forma en que prestan su servicio.

Con ello, es de mencionarse que el único papel que desempeñan los “contratantes” de los servicios tecnológicos, es conducir; es decir, prestar el servicio de transporte terrestre de pasajeros y su libre toma de decisiones termina donde comienzan las facultades de Uber, concedidas por la misma dentro del contrato, pero cabe decir que, a pesar de ello, se insiste en que “no es un contrato laboral, ni genera ninguna relación de empleador-empleado (incluido desde la perspectiva del derecho laboral, derecho fiscal o derecho de la seguridad social) entre Portier México (o sus Afiliadas) y [el conductor]”¹⁰⁶; lo cual es un error.

¹⁰⁶ Uber Technologies Inc, "Contrato de servicios tecnológicos", 2020, adjunto al presente trabajo como anexo 3.

3.3.3 TEST DE LABORALIDAD APLICADO AL CASO EN CONCRETO

Continuando con la línea que se ha manejado hasta ahora en lo que respecta a la identificación de la naturaleza de la relación entre Uber y los conductores, para de esa manera determinar el régimen fiscal que debe asignarse a dicho tipo de vínculo contractual; es necesario considerar aquellos aspectos que sirven de base para determinar la existencia de una relación laboral.

En esa tesitura, es de subrayarse que es preciso redefinir ciertos conceptos y matizar algunas situaciones, sin perder de vista que tal y como lo menciona Cesar Carballo, “la contracara de la subordinación es la autonomía. No existe término medio. Por lo tanto, si se sostiene que un trabajador no presta servicios bajo subordinación y que, por tal virtud, deviene desechada la existencia de una relación de trabajo, se estará afirmando (...) que actúa en condiciones de autonomía o independencia” ¹⁰⁷.

De esa manera, es de suponerse que al descartar los indicios que denotan una u otra actividad, es posible hallar la verdadera naturaleza de la relación, pero para ello es imprescindible tomar en consideración el principio de la primacía de la realidad, pues de acuerdo a lo señalado por Íñigo Sagardoy de Simón y Pilar Núñez-Cortés Contreras; “la existencia de una relación de trabajo se determina por los hechos y no basándose en cómo las partes describen la relación” ¹⁰⁸, es decir, más allá de las palabras vertidas en el contrato cuyas cláusulas son impuestas unilateralmente, debe de atenderse a los hechos derivados del mismo.

¹⁰⁷ Carballo Mena, Cesar Augusto, “Indicios de la relación de trabajo y empresas digitales. Ensayo sobre la ceguera”, Trabajo y derecho, Editorial Wolter Kluwer, núm. 65, mayo de 2020, p. 6.

¹⁰⁸ De Simón, Sagardoy y Núñez-Cortés, Contreras Pilar, “Economía colaborativa y relación laboral ¿un binomio conflictivo?”, faes Fundación, enero a marzo de 2017, p. 97, consultado el 28 de julio de 2020 en https://fundacionfaes.org/file_upload/publication/pdf/20170130123132economia-colaborativa-y-relacion-laboral-a-un-binomio-conflictivo.pdf

Así pues, es acertado indicar que “persisten en [los hechos] factores que pueden hacer dudar de la presencia de una relación laboral subyacente (recepción de instrucciones y directrices internas de trabajo, fijación de un precio por hora de trabajo, etc.)”¹⁰⁹ de tal suerte que, para determinar su naturaleza, es necesario llevar a cabo un test de laboralidad a la luz del principio de la primacía de la realidad.

Al respecto, diversos autores plantean rasgos que le son comunes a las relaciones de trabajo subordinado. De manera sencilla, Ana Victoria Albareda Soberón señala que “para determinar si hay una relación laboral, se deben dar tres elementos esenciales: **1.** La prestación de un servicio otorgado de forma personal. **2.** Que derive una remuneración por el servicio, independientemente como se le nombre (...), y **3.** El más importante, que es el que haya una subordinación, elemento que determina que se trata de un trabajador”¹¹⁰.

Ella engloba las definiciones proporcionadas por la LFT en lo que se refiere al trabajo, el salario y la subordinación; aunados a la primacía de la realidad. Sin embargo, es preciso ampliar el tercero de los puntos antes mencionados y al respecto la jurisprudencia francesa define a las relaciones de subordinación como el desempeño de “la realización de un trabajo bajo la autoridad de un empleador que tiene la facultad de dar órdenes e instrucciones, controlar su cumplimiento y sancionar las faltas de su subordinado”¹¹¹. De ello se desprenden tres elementos fundamentales que son satisfechos como a continuación se describe.

- **Facultad de dar instrucciones:** Derivado del contrato previamente analizado, los conductores se someten a una serie de protocolos e instrucciones generales

¹⁰⁹ *Ibidem*, p. 96.

¹¹⁰ Albareda Soberón, Ana Victoria, “Ingresos asimilados a salarios En qué supuestos forman parte de la base para el ISN”, México, Colegio de Contadores Públicos de México, p. 26-27 consultado el 28 de julio de 2020 en <https://www.ccpm.org.mx/avisos/2018-2020/ingresos-asimilados-a-salarios-paf.pdf>

¹¹¹ Cour de Cassation, “Sentencia n° 374 FP- P+B+R+I”, Francia, marzo de 2009, consultado el 28 de julio de 2020 en https://www.courdecassation.fr/IMG/20200304_arret_UBER_espanol.pdf

para la prestación de su servicio que cabe mencionar son impuestos de manera unilateral por la empresa.

- **Facultar de controlar la ejecución:** Para el correcto cumplimiento de las instrucciones y ordenes Uber hace referencia a la forma en la cual debe realizarse, así como los estándares de calidad con los cuales debe de cumplir el vehículo y la ruta más conveniente a recorrer, pudiendo ajustar la tarifa unilateralmente por el no acatamiento de la misma.
- **Facultad de sancionar su incumplimiento:** Derivado de lo anterior, la empresa Uber tiene la posibilidad de desconectar a los conductores ya sea de manera temporal o definitiva dependiendo del tipo de incumplimiento que tengan, así como el ajuste de las tarifas de manera discrecional en caso de elegir una ruta distinta, y el señalamiento de tasas de cancelación.

Derivado de ello, es evidente que “la marca, tiene interés en que el servicio se preste correctamente, dado que su marca distintiva depende de ello”¹¹², como bien lo menciona Adrián Todolí Signes, puesto que de otra manera Uber se limitaría a prestar el servicio de plataforma tecnológica y se desvincularía de todo el proceso comercial de tal suerte que los usuarios del servicio de transporte no relacionarían al conductor con la empresa.

Por otro lado, retomando el tema de la subordinación, y de acuerdo con las tendencias actuales del trabajo a través de medios telemáticos como las plataformas tecnológicas, y que dan origen al teletrabajo; es posible referirse al tema de la telesubordinación como una derivación del concepto original, que en palabras de Paula Lenguita y Amalia Miano “tiende a despersonalizar la relación laboral, la

¹¹² Todolí Signes, Adrián, “El impacto de la “Uber economy” en las relaciones laborales: los efectos de las plataformas virtuales en el contrato de trabajo”, 2015, p.6, consultado el 25 de febrero de 2020 en <https://core.ac.uk/download/pdf/39042693.pdf>

dirección se vuelve difusa y el control sobre el trabajo “aparentemente” más autónomo del trabajador” ¹¹³ .

Es decir, no es posible encajar la idea tradicional del trabajador que acude a la empresa y desempeña ahí su actividad en favor de su patrón durante una jornada definida a cambio de una contraprestación; puesto que en estos casos el trabajador se halla fuera de las oficinas de la empresa y por ende posee cierto control sobre algunos aspectos como el manejo del tiempo y el lugar de trabajo, haciéndolo parecer hasta cierto punto más independiente.

Sin embargo, la subordinación existe en virtud de que el trabajo prestado se desempeña bajo las instrucciones y calidades exigidas por el empleador, quien en el caso de Uber ejerce su facultad de vigilancia mediante la implantación de un sistema de comentarios y opiniones de los usuarios.

De esa forma se denota que pese a pretender aparentar la entelequia de una relación subordinada, ésta existe; empero resultaría carente de sustento si no se considerasen los puntos mencionados en la recomendación 198 de la OIT, la cual señala en el párrafo trece aquellos indicios que podrían ayudar a determinar la existencia de una relación de trabajo. Estos son:

(a) el hecho de que el trabajo: se realiza según las instrucciones y bajo el control de otra persona; que el mismo implica la integración del trabajador en la organización de la empresa; que es efectuado única o principalmente en beneficio de otra persona; que debe ser ejecutado personalmente por el trabajador, dentro de un horario determinado, o en el lugar indicado o aceptado por quien solicita el trabajo; que el trabajo es de cierta duración y tiene cierta continuidad, o requiere la disponibilidad del trabajador, que implica el suministro de herramientas, materiales y maquinarias por parte de la persona que requiere el trabajo, y

(b) el hecho de que se paga una remuneración periódica al trabajador; de que dicha remuneración constituye la única o la principal fuente de ingresos del trabajador; de que incluye pagos en especie tales como alimentación, vivienda, transporte, u otros; de que se reconocen derechos como el descanso semanal

¹¹³ Lenguita, Paula y Miano, Amalia, “Las relaciones laborales invisibles del trabajo a domicilio”, 2005, p. 11, consultado el 28 de julio de 2020 en <https://www.aacademica.org/amalia.miano/39>

y las vacaciones anuales; de que la parte que solicita el trabajo paga los viajes que ha de emprender el trabajador para ejecutar su trabajo; el hecho de que no existen riesgos financieros para el trabajador.¹¹⁴

Derivado de lo anterior y al analizarlo en conjunto con las particularidades teóricas de los conceptos aplicables al caso en concreto a la luz de la primacía de la realidad, es posible señalar los siguientes puntos que sirven de base para deducir si una relación es o no subordinada:

- **Existencia de Subordinación:** Implica las tres facultades de la jurisprudencia francesa: facultad de dar instrucciones, facultad de controlar la ejecución y facultad de sancionar su incumplimiento
- **Integración del trabajador en la organización de la empresa:** Debe ser parte del modelo de negocios y participar activamente en el proceso económico en nombre de la empresa.
- **Fijación de las condiciones de trabajo:** Deben señalarse de manera contractual, fáctica o jurisprudencial, los elementos básicos previstos por la legislación laboral como lo son el lugar de trabajo, el salario, el horario y las prestaciones sociales. Sin menoscabo de que la falta de alguna de ellos no significa el incumplimiento del principio sino el establecimiento de malas condiciones de trabajo.
- **Falta de independencia económica:** Los empleadores son los encargados de administrar los montos pagados a los trabajadores con motivo de la prestación de su trabajo personal y subordinado.
- **Falta de control sobre el modelo de negocios:** Los trabajadores se encuentran impedidos para determinar la forma en que el negocio debe de desempeñarse, así como para tomar decisiones en torno a la empresa más allá de lo permitido por los empleadores.

¹¹⁴ R198 - Recomendación sobre la relación de trabajo, 2006 (núm. 198).

Y como se ha visto, derivado del llamado contrato de prestación de servicios tecnológicos, dichos aspectos se ven satisfechos uno a uno puesto que:

1. Uber señala condiciones e instrucciones a cumplir para la prestación del servicio; vigila y controla su realización; y en caso contrario, sanciona.
2. Dentro de la estructura de la empresa, resulta fundamental el servicio prestado por los conductores de Uber quien forman parte de ésta y no se desvincula del modelo de negocios que plantea la economía colaborativa y gracias al trabajo desempeñado por estos, la empresa obtiene ingresos.
3. Uber señala las condiciones de trabajo en el contrato que la vincula con los conductores y pese a que omite temas como las prestaciones sociales, dando a notar malas condiciones de trabajo; hace referencia a otros como el salario, el lugar y el horario.
4. Los ingresos de los conductores están supeditados a las tarifas y descuentos planteados y realizados por Uber, sin que los prestadores del servicio posean una injerencia real en estas decisiones.
5. Los conductores de Uber desconocen la forma en que funciona el modelo de negocios y aun conociéndolo, se hayan imposibilitados para establecer por cuenta propia la manera de llevar a cabo la prestación del servicio más allá de lo permitido en el contrato elaborado unilateralmente.

En esa misma línea, la jurisprudencia francesa menciona que los conductores “lejos de decidir libremente cómo organizar su negocio, buscar clientes o elegir sus proveedores, ha integrado así un servicio de transporte creado y enteramente organizado por Uber BV, que existe únicamente gracias a dicha plataforma, un servicio de transporte a través del cual no constituye su propia clientela no fija libremente sus tarifas o las condiciones de ejercicio de su servicio de transporte”¹¹⁵.

Visto así, los “clientes” no tienen en algún momento algún tipo de relación directa con el conductor previo a iniciar la prestación del servicio más allá de elegir

¹¹⁵ Cour de Cassation, *op. cit.*

si acepta o no el viaje; y por su parte, el usuario al elegir al proveedor del servicio terrestre de pasajeros no elige a su conductor en virtud de sus aptitudes o su reputación en el negocio, tal y como ocurriría en un trabajo independiente, sino con base en la reputación de la empresa que permite el uso de la plataforma.

Además, como bien lo menciona Adrián Todoli “las empresas confían en las evaluaciones de los clientes para asegurarse unos estándares altos de prestación de servicios. De esta forma, las empresas, en vez de dar instrucciones y controlar el proceso de ejecución para asegurar su calidad, delegan estas funciones en los clientes”¹¹⁶. Ello es claro ejemplo de la facultad de control ejercía por Uber pero que llega a despersonalizarse por las características propias de la económica colaborativa.

Acto seguido, pese a que la empresa no se define como una empresa que preste servicios de transporte, los conductores sobre los cuales ejerce control lo hacen en su nombre pues estos representan la imagen de Uber como una empresa que presta servicios en este ramo. Además, no puede ni debe ignorarse la injerencia de la empresa por sobre la decisión de los conductores en lo que respecta a la forma en que deben desempeñar su trabajo.

En suma, considerando el cumplimiento del análisis respectivo a la relación laboral entre los conductores y Uber, resulta que se trata de un trabajo personal y subordinado al que le corresponde sin lugar a dudas un régimen fiscal que se adapte a tal supuesto.

Y aunado a ello, es necesario dilucidar no solo el encubrimiento de la relación de trabajo sino también el encubrimiento de un régimen fiscal propio del trabajo subordinado dentro de la legislación fiscal aplicable en la Ciudad de México.

¹¹⁶ Todolí Signes, Adrián, *op. cit.*, p.10.

3.4 ENCUBRIMIENTO DEL REGIMEN PERSONAL SUBORDINADO EN LA LEGISLACIÓN FISCAL APLICABLE

Se han analizado ya las cláusulas del contrato que vincula a Uber con los prestadores del servicio de transporte terrestre de pasajeros a través de la plataforma tecnológica que proporciona la empresa, y con ello se ha señalado que en efecto se trata de una relación de subordinación encubierta bajo el nombre de contrato de prestación de servicios tecnológicos, empero la propia legislación fiscal parece dar pie a dicho encubrimiento de manera tal que basa el esquema de tributación actualmente aplicable en el esquema del trabajo prestado de manera subordinada aun cuando lo agrupa dentro del trabajo independiente.

Prueba de ello es el carácter que poseen las empresas como en el caso de Uber, de personas morales retenedoras, en el entendido que de acuerdo al artículo 18-J fracción II inciso d de la LIVA, y 113-C fracción I de la LISR; es obligación de éstas inscribirse ante el SAT como persona retenedora; situación similar a lo mencionado por el artículo 96 de la LISR al señalar que “quienes hagan pagos por los conceptos a que se refiere [el capítulo de los Ingresos por Salarios y en general por la prestación de un servicio personal subordinado] están obligados a efectuar retenciones y enteros mensuales que tendrán el carácter de pagos provisionales.”

Dichos pagos provisionales, a su vez contrastan con el carácter provisional de aquellas realizadas por empresas como Uber, plantadas así por el esquema de retenciones provisionales del régimen fiscal actualmente aplicable al trabajo a través de plataformas tecnológicas; con la salvedad de que si el contribuyente opta por éste, se encuentra obligado a que aun cuando empresas como Uber, efectúen y enteren las cantidades retenidas, debe éste de presentar su declaración mensual no solo por ISR sino también por IVA.

De esa forma, a pesar de que se trata de la misma consideración, la ley fiscal impone obligaciones que de alguna forma pretenden simular el carácter independiente de los prestadores del servicio de transporte terrestre de pasajeros a

través de una plataforma tecnológica. Siendo necesario precisar que para el caso en comento se toma en consideración a Uber como una empresa de intermediación entre terceros donde los conductores no efectúan cobros directos aun cuando estos reciban cantidades en efectivo pues es la empresa quien lleva un control de los ingresos y efectúa pagos semanales a sus mal llamados socios.

Ahora bien, tanto en los regímenes del trabajo subordinado como en el del trabajo prestado a través de plataformas tecnológicas al optar por el esquema de retenciones provisionales, se lleva a cabo una declaración anual de ISR en la cual los contribuyentes en uno u otro caso tienen la posibilidad de efectuar deducciones personales.

Lo anterior sin menoscabo de que, en el trabajo personal subordinado, de acuerdo con el artículo 97 de la LISR, “las personas obligadas a efectuar retenciones en los términos del artículo 96 de esta Ley, calcularán el impuesto anual de cada persona que le hubiere prestado servicios personales subordinados”, de tal suerte que estos al presentar su declaración de impuestos desde la página del SAT, cuentan con toda la información necesaria incluyendo sus deducciones personales.

Es decir, aquel es un beneficio que se restringe en el esquema de retenciones provisionales del régimen fiscal del trabajo prestado a través de plataformas tecnológicas; y a su vez, es una obligación menos para las empresas retenedoras como Uber pues los contribuyentes del nuevo régimen fiscal no cuentan con la información precargada al momento de presentar su declaración anual.

Además, en lo que respecta al esquema de retenciones definitivas, se pretende señalar que es un beneficio para los contribuyentes la opción de no presentar una declaración anual al elegir dicho esquema, empero dentro de los regímenes del trabajo subordinado también existe dicha opción contemplada en el artículo 98 fracción III inciso e), pues al interpretarse en sentido contrario, se entiende que siempre que los ingresos no sean mayores a cuatrocientos mil pesos, el contribuyente no está obligado a presentar su declaración anual.

Sin embargo, las leyes fiscales no se limitan a señalar lo anterior, sino que se hace referencia a que con motivo de las retenciones; las empresas retenedoras de acuerdo con la regla 12.2.2 de la RMF 2021, deben expedir “un CFDI de Retenciones e información de pagos, en el que conste el monto del pago y el impuesto retenido, al cual se le deberá incorporar el complemento “Servicios Plataformas Tecnológicas””.

Sin menoscabo de aquellos elementos presentes en todos los CFDI que de acuerdo con el artículo 29-A del Código Fiscal de la Federación son:

- I. La clave del registro federal de contribuyentes de quien los expida y el régimen fiscal en que tributen conforme a la Ley del Impuesto sobre la Renta.
- II. El número de folio y el sello digital del Servicio de Administración Tributaria, (...) así como el sello digital del contribuyente que lo expide.
- III. El lugar y fecha de expedición.
- IV. La clave del registro federal de contribuyentes de la persona a favor de quien se expida.
- V. La cantidad, unidad de medida y clase de los bienes o mercancías o descripción del servicio o del uso o goce que amparen.

Al respecto, resulta interesante llevar a cabo un análisis entre dichos aspectos y el contenido de los recibos de nómina emitidos en virtud de una relación laboral al considerar que de acuerdo con el SAT estos últimos deben incluir:

- Datos del emisor y receptor (RFC, CURP)
- Datos del recibo (cantidades, unidades, fechas)
- Conceptos (en este caso “pago de nómina”)
- Impuestos (ISR retenido al trabajador o asimilado)¹¹⁷

Ello sin perder de vista los datos referentes a las deducciones consideradas para la emisión de los recibos de nómina y aquellos que sirven para la identificación del puesto del trabajador dentro de la empresa. Empero su ausencia dentro de los

¹¹⁷Servicio de Administración Tributaria, “CFDI nómina”, México 2017, consultado el 28 de julio de 2020 en https://www.coparmex.org.mx/downloads/ENVIOS/Lic_German_Primer_Panel.pdf

CFDI emitidos en el régimen fiscal actualmente aplicable tanto para el esquema de retenciones definitivas como para el de retenciones provisionales, no plantea en realidad una diferencia sino una deficiencia pues hace notar una desventaja clara de los contribuyentes de dicho régimen puesto que éstas se traducen en aportaciones de seguridad social por ejemplo; mismas que no le son proporcionadas al conductor por parte de la empresa sino que debe obtener a través del régimen voluntario del IMSS.

Así pues, al buscar encajar los elementos de los CFDI emitidos a los contribuyentes que obtienen ingresos a través de una plataforma tecnológica, dentro de aquellos propios de un recibo de nómina, las similitudes son más que claras y evidentes ya que:

- Ambos contienen datos del emisor y del receptor del CFDI.
- En ambos se precisan las cantidades que ampara el comprobante, así como las fechas, periodo, lugar y unidades.
- En ambos se precisa el concepto o servicio de la operación pese a que en el recibo de nómina se precisa únicamente el puesto del trabajador, así como la indicación de ser un pago por razón de nómina.
- En ambos se precisa la cantidad total de los ingresos sobre los cuales se llevan a cabo las retenciones de impuestos.
- En ambos se precisan las cantidades retenidas por concepto del pago de Impuestos, sin menoscabo de que en el trabajo subordinado solamente se precisa la retención de ISR.

En suma, derivado de la comparativa entre los esquemas de tributación del régimen fiscal del trabajo subordinado y el del trabajo prestado a través de plataformas tecnológicas; puede decirse que las similitudes son claras en un aspecto fáctico puesto que se cumple con obligaciones tributarias distintas en un aspecto formal pero con los mismos resultados materiales como lo son las cuestiones del periodo de tributación, el periodo de emisión de CFDI que ampara

los ingresos del trabajador/conductor, y la existencia de un retenedor, así como los efectos de las retenciones.

Y sobre el último punto, es de plantearse que la obligación de las empresas como Uber referente a la retención de impuestos, pone en evidencia el nivel jerárquico que existe entre la empresa retenedora y el conductor cuyo trabajo consiste en el servicio de transporte terrestre de pasajeros mediante la plataforma proporcionada por la misma puesto que es ésta quien ejerce cierto control por sobre sus ingresos y conoce los datos referentes a su contabilidad como ocurre en el trabajo subordinado.

De esa manera cuando las leyes fiscales plantean que en virtud de los depósitos que la empresa hace al conductor se realizan las retenciones, admite que existe un pago de la empresa hacia el conductor por la prestación del servicio; y en adición, hay que señalar que la misma normatividad menciona que el contribuyente debe proporcionar al empleador sus datos personales tales como la CURP y el RFC y esto demuestra cierta jerarquía que termina de matizarse con el aviso que debe presentar el contribuyente respecto a optar por uno u otro esquema.

Resultando así que el régimen no funciona en un plano de igual sino en virtud de una clara subordinación, pues el conductor no se comporta como un socio ni tampoco como un trabajador independiente que por su cuenta toma decisiones fundamentales en torno a su actividad y lleva un claro control sobre su contabilidad y sus ingresos, o el entero de estos para fines fiscales.

En consecuencia, se encuentra entonces en un plano distinto y propio del grupo de los ingresos por salarios y en general por la prestación de un servicio personal subordinado; aun cuando las leyes en la materia pretendan matizarla desde la perspectiva del trabajo independiente para que se encuentre acorde con el modelo de negocios de la economía colaborativa, y de contratos como el de Uber que como se analizó, encubre una clara relación laboral.

3.5 PRINCIPIOS TRIBUTARIOS DEL ESQUEMA DE TRIBUTACIÓN ACTUAL

Habiendo analizado los elementos anteriores, así como las características propias del régimen fiscal actualmente aplicable a las personas físicas que desempeñan la actividad de transporte terrestre de pasajeros a través de una plataforma tecnológica, así como los esquemas de tributación que derivan de ésta, es importante mencionar que pese a que uno de los puntos expuestos por la exposición de motivos era cumplir cabalmente con los principios tributarios aplicables a los regímenes fiscales, esto no se vio plasmado de manera clara en las reformas y adiciones a leyes en la materia.

Dicho lo cual, los principios a los que se hace referencia son aquellos acordados por la OCDE en la conferencia de Ottawa de octubre de 1998, los cuales son retomados por el documento antes mencionado, de la manera siguiente:

- **Neutralidad:** “los contribuyentes en situaciones similares que realicen transacciones similares deberían estar sujetos a tasas de impuestos similares”¹¹⁸.

Pese a ello, con base en el principio de la primacía de la realidad, y tal como se ha expuesto hasta ahora, se ha verificado que, aunque la actividad desempeñada por los conductores corresponde a una relación laboral subordinada, se les asigna un régimen dentro del trabajo independiente. Además, debe entenderse que el principio reza que basta que las situaciones sean similares más no idénticas.

- **Eficiencia:** “los costos de cumplimiento para los contribuyentes y los costos de administración para los gobiernos deben de ser los mínimos posibles”¹¹⁹.

Al respecto no se puede negar que se buscó reducir la actividad de los contribuyentes personas físicas dentro del cumplimiento de sus obligaciones tributarias en lo que respecta a la presentación de sus declaraciones, delegando

¹¹⁸ Cámara de Diputados, *op. cit.*

¹¹⁹ *Ídem.*

dicha tarea a las empresas que proporcionan el uso de la plataforma tecnológica, pero no significa que los costos se hayan reducido sino redefinido.

- **Certeza y simplicidad:** “con ello se facilita que los contribuyentes comprendan sus obligaciones y derechos y por ende mejore el cumplimiento fiscal”¹²⁰.

Es inexacto decir que dicho principio se ha cumplido si se toma en consideración que la falta de cultura fiscal presente en los contribuyentes personas físicas que tributan en el nuevo régimen fiscal aplicable a su actividad mediante el uso de plataformas tecnológicas. Y ello es relevante si se toma en cuenta que aun sin conocer los esquemas anteriores migraron a uno nuevo; prueba de ello es el dato obtenido por la encuesta realizada para la presente investigación con relación a que el 27%¹²¹ de ellos desconocían el régimen en el que estaban inscritos.

- **Efectividad:** “se deben establecer las tasas de impuestos en niveles óptimos, evitar en todo momento la doble tributación y combatir con todas las herramientas disponibles la evasión y elusión fiscales. Adicionalmente, se debe considerar que la exigibilidad en el pago de impuestos para los sujetos obligados es crucial para garantizar la eficiencia del sistema tributario”¹²².

Al respecto debe decirse que dicho principio se halla incompleto, pues pese a la imposición de tasas que aumentan en proporción a los ingresos obtenidos en el caso de ISR y una tasa del 8% en lo que toca al IVA; se obviaron los mecanismos para garantizar la eficacia del sistema tributario y no se planearon bases sólidas para los conceptos empleados. Es decir, no existe una base laboral ni mercantil y mucho menos en lo que toca al derecho informático; aspecto del cual se ha hablado anteriormente.

- **Equidad:** “ésta tiene dos componentes principales: equidad horizontal y equidad vertical. La equidad horizontal sugiere que los contribuyentes en circunstancias

¹²⁰ *Ídem.*

¹²¹ Resultados de la encuesta para trabajadores de Uber, adjuntos al presente trabajo como anexo 2.

¹²² Cámara de Diputados, *op. cit.*

similares deberían soportar una carga tributaria similar. La equidad vertical sugiere que los contribuyentes en mejores circunstancias deberían soportar una mayor parte de la carga tributaria como proporción de sus ingresos”¹²³.

Principio que refiere a las tasas de retención se aplican a los contribuyentes con base en sus ingresos obtenidos, y pese a que en esencia se da cumplimiento a éste; al considerar la similitud del trabajo prestado por los conductores de empresas como Uber y los contribuyentes del trabajo subordinado, los primeros, así como los segundos, deberían estar relevados de las retenciones de IVA sobre sus ingresos para que de esa manera existiera equidad.

- **Flexibilidad:** “con ello se facilita que el marco tributario se mantenga actualizado con el desarrollo tecnológico y comercial, asegurando su evolución paralela; también permite adecuarlo rápidamente para satisfacer las necesidades de ingreso del Estado”¹²⁴.

En este punto sería necesario analizar la evolución que tuviese el marco tributario para adecuarse al desarrollo mencionado, sin embargo, debe decirse que para que sea cumplido debe de tomar en consideración el aspecto factico y adecuarse al tipo de relación existente entre los conductores y la empresa.

Dicho lo cual, es de observarse no la omisión de todos y cada uno de los principios, pero si la deficiencia de las leyes fiscales al procurar incluirlos en sus preceptos; ello, producto de la escasa regulación en el tema y el rechazo de la inclusión de materias de estudio distintas a la materia fiscal.

¹²³ *Ídem.*

¹²⁴ *Ídem.*

CAPÍTULO IV: NUEVO ESQUEMA TRIBUTARIO DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS A TRAVÉS DEL USO DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS EN LA CIUDAD DE MÉXICO

El presente capítulo tiene por objeto esbozar un nuevo esquema de tributación aplicable a las personas físicas cuya actividad económica consiste en la prestación del servicio de transporte terrestre de pasajeros a través del uso de plataformas tecnológicas, mediante el análisis de los fundamentos teóricos y fácticos de esta investigación, con el fin de llevar a cabo su implementación en la Ciudad de México.

Además, se busca señalar la demanda social de los conductores de empresas como Uber para de esa forma terminar de esquematizar la necesidad de un cambio en su manera de tributar, así como la necesaria inclusión de temas en materia laboral.

Bajo esa óptica, retomando los elementos expuestos en capítulos anteriores, se pretende dar una alternativa al régimen fiscal actualmente aplicable en lo que respecta al objeto de estudio, e indicar los aspectos relevantes de éste y algunas de las consecuencias que podría tener al ser implementado en la Ciudad de México en el contexto de un cambio de perspectiva en lo que respecta a la relación existente entre empresas como Uber y los conductores que prestan servicios en su nombre.

Así bien, se verán plasmados los resultados de la investigación y se dará a conocer una posible solución al problema planteado. Todo fundamentado en lo expuesto hasta ahora e inspirado en la lógica de que el hecho de que las cosas sean de una forma no significa que no puedan ser diferentes.

4.1 DEMANDA SOCIAL DE UN NUEVO RÉGIMEN FISCAL APLICABLE

Es importante conocer la necesidad actual de replantear los argumentos que dieron origen al régimen fiscal aplicable a los trabajadores de empresas como Uber toda vez que derivado del análisis de ésta es que es posible argumentar las razones por las cuales un cambio representaría un beneficio para los contribuyentes y aunado a ello, la aceptación de éste.

Así bien, es claro que pretender separar la materia laboral del objeto de estudio, sería un error pues aquel necesita de los fundamentos que proporciona el derecho laboral para de esa manera justificarse, prueba de ello es lo analizado respecto a la primacía de la realidad tanto en el esquema de tributación como en la naturaleza de la relación. Acto seguido, un cambio en el ámbito fiscal debe hallarse sustentado en un cambio en materia laboral para que de esa manera exista correcta armonía y congruencia entre ambas materias.

En ese contexto, debido a las deficiencias e incongruencias, así como al encubrimiento de la relación de trabajo subordinado, es que sus efectos provocan descontento en el sector de la población cuyos ingresos provienen principalmente de esta fuente.

Derivado de las reformas fiscales en materia de plataformas tecnológicas que entraron en vigor el primero de junio de dos mil veinte, se dio origen a un nuevo paradigma que se había estado gestando desde el 2018 con la pretendida regulación de los ingresos obtenidos a través de una plataforma tecnológica. Aquel no solo repercutió en la forma de tributar, sino que fue incapaz de poner fin al debate en torno a la naturaleza de la relación contractual, y generó dudas e incertidumbre sobre todo a los contribuyentes personas físicas. Algunos de ellos aun sin comprender los esquemas previos a la reforma, se enfrentaron a un completo cambio.

Para evidenciarlo, se llevó a cabo una encuesta previa al inicio de vigencia de las reformas en los meses de abril a junio de 2020, a 100 personas trabajadoras como conductores de la empresa Uber¹²⁵; cuyos resultados revelaron que hasta antes del inicio de la reforma, el 27% de los encuestados desconocía el régimen fiscal al que pertenecían, el 83% prefería que existiera un modo más sencillo de cumplir con sus obligaciones fiscales, el 45% desconocía lo referente a las deducciones personales y solo el 23% de ellos presentaba declaraciones por su cuenta ya fueran mensuales o bimestrales¹²⁶.

Ello revela que los contribuyentes carecían y aún carecen de una cultura fiscal eficiente que permita comprender la manera en que están tributando pues en el entendido de que “el desconocimiento de la ley no exime de su cumplimiento”, los contribuyentes se están viendo afectados por leyes que desconocen y pagan un impuesto cuyo origen y motivo no comprenden. Dicho lo cual, se necesitaba emplear un mecanismo que permitiera simplificar la manera de llevar la contabilidad; sin embargo, la respuesta del gobierno mexicano fue la creación de un nuevo régimen fiscal dentro del trabajo independiente, ignorando por completo el papel del derecho laboral dentro de sus decisiones.

Aunado a ello, deben precisarse dos puntos de vista; dos perspectivas desde las cuales analizar el tema de los impuestos pues recordando que el IVA es un impuesto que se traslada al consumidor final, queda la pregunta de quién o quiénes deberían de pagar dicho impuesto. La lógica, diría que los usuarios del servicio tendrían que pagar los montos; tal y como ocurrió con varias de las empresas cuyas actividades encajan con el artículo 18-B de la LIVA.

Sin embargo, en el caso de Uber de acuerdo con una nota publicada en el sitio de internet de El Financiero, la empresa indicó en su momento que “las nuevas disposiciones fiscales, derivadas de la Iniciativa de Reforma Fiscal presentada por

¹²⁵ Encuesta para trabajadores de Uber, adjuntos al presente trabajo como anexo 1.

¹²⁶ Resultados de la encuesta para trabajadores de Uber, adjuntos al presente trabajo como anexo 2.

el Ejecutivo Federal y aprobadas por el Congreso a finales del año pasado, las cuales entran en vigor el próximo 1 de junio, no se verán reflejadas en un aumento en los precios a usuarios en los viajes realizados a través de la aplicación de Uber”¹²⁷. Ello, desde la perspectiva del usuario es un beneficio pues los precios no se ven afectados, pero para los conductores representó una reducción en sus ingresos, pues como es evidente, la empresa no iba a perder.

Al respecto, la misma fuente señala que tras un análisis de uno de los recibos emitidos por Uber a sus conductores sobre uno de los viajes efectuados y completados, “se le cobraron al usuario 280.17 pesos (IVA incluido), [y] la plataforma se quedó con un monto de 103.07 pesos, y el operador 177.10 pesos”¹²⁸. Cabe destacar que Uber afirma que los montos que cobra corresponden a la contraprestación por permitir el uso de la plataforma, aunque el conductor no tiene control por sobre los montos cobrados a los usuarios. De ser así lo más seguro es que éste decidiera trasladar el IVA.

Derivado de ello, ocurrió un escenario interesante que vale la pena mencionar toda vez que como era de esperarse, el descontento y la inconformidad entre los trabajadores que obtienen ingresos a través de una plataforma tecnológica, aumentó y no dudaron en protestar, pero dicha protesta tiene ciertos matices que hacen suponer una huelga, que aunque breve, libre de formalidades y sin éxito alguno, se llevó a cabo; y de acuerdo a una nota publicada en el sitio de internet del diario Milenio, uno de los conductores mencionó:

Vamos a realizar una caravana pacífica y tratar de ir al Zócalo, queremos dejar bien claro que no queremos afectar a la ciudadanía, este es un movimiento pacífico para mejorar nuestras condiciones laborales como trabajadores de

¹²⁷ Mera, Isaid, “Uber no trasladará a usuarios el IVA a servicios digitales... lo pagarán los conductores”, El Financiero, Tech, 07 mayo 2020, consultado el 28 de julio de 2020 en <https://www.elfinanciero.com.mx/tech/uber-no-trasladara-a-usuarios-el-iva-a-servicios-digitales-lo-pagaran-los-conductores#:~:text=Puedes%20desuscribirte%20en%20cualquier%20momento,los%20conductores%20de%20la%20plataforma.>

¹²⁸ Ídem.

aplicación y buscar una reducción de las comisiones que hoy nos están cobrando¹²⁹

Es de notarse así que los conductores lejos de pensar en el aspecto fiscal que conlleva su relación laboral, solicitaron mejores condiciones de trabajo, tal y como ocurriría en un proceso de huelga cuando un grupo de trabajadores lleva a cabo un paro de labores con tal fin; y por otro lado, se menciona en el sitio de internet de Infobae que “entre otras de sus demandas destacan el 15% de comisión, filtros de seguridad, revisión de los términos y condiciones, tarifas claras y justas, inscripción al seguro social, así como tarifa mínima de 35 pesos”¹³⁰.

Situación que contrasta, retomando la encuesta realizada para el presente trabajo, con el dato de que el 88 % de los encuestados se sienten desprotegidos en materia de Seguridad Social y al 84% le gustaría contar con prestaciones sociales tales como vacaciones, prima vacacional, prima de antigüedad, salario mínimo, entre otras¹³¹.

En esa tesitura, y a pesar de que a los contribuyentes parece agradecerles la idea de considerarse trabajadores independientes y no subordinados, es claro que los trabajadores necesitan mejores condiciones de trabajo y una redefinición de los argumentos que le dan origen a su esquema de tributación pues es de mencionarse que el cambio que se dio a raíz del 1 de junio de 2020 no ocurrió como resultado de un cambio en la ley laboral sino en la ley fiscal.

¹²⁹ Velázquez, Cesar, “En Ángel de Independencia, protestan conductores de Uber; prevén marcha a Zócalo”, Milenio, Política/comunidad, 30 de junio de 2020, consultado el 28 de julio de 2020 en <https://www.milenio.com/politica/comunidad/en-reforma-marchan-conductores-de-uber-de-cdmx>

¹³⁰ Infobae, “Operadores de Uber en la Ciudad de México protestaron por malas condiciones laborales”, Infobae, México, 30 de junio de 2020, consultado el 28 de julio de 2020 en <https://www.infobae.com/america/mexico/2020/06/30/operadores-de-uber-en-la-ciudad-de-mexico-protestaron-por-malas-condiciones-laborales/>

¹³¹ Resultados de la encuesta para trabajadores de Uber, adjuntos al presente trabajo como anexo 2.

Dar solución a las demandas de los trabajadores y escoger un esquema acorde a sus necesidades como lo son la facilidad en la presentación de sus declaraciones, el correcto cumplimiento de sus derechos laborales y la seguridad social aunado a la disminución de las cantidades retenidas; es una cuestión que debe de resolverse no únicamente desde un aspecto fiscal sino también laboral para no colocar al trabajador como un mero instrumento ni violar sus Derechos Humanos.

La consideración de un régimen fiscal aplicable debe atender a la realidad social en que se encuentra dicho sector, así como a los principios plasmados en las leyes mexicanas y en los tratados internacionales de los que el país forma parte. Dejar de observar lo anterior deviene en el problema actual y en el estado de indefensión en que se coloca al conductor.

No se ha mencionado que se pretenda que empresas como Uber no deban declarar o pagar impuestos, sino que el tratamiento de los conductores debe ser distinto y no debe tender al encubrimiento de la relación de trabajo ni a la complicidad para el desarrollo de un modelo de negocios perjudicial para éstos últimos

4.2 ACTIVIDAD ECONÓMICA DE LOS CONDUCTORES COMO TRABAJO PERSONAL SUBORDINADO

Tomando como base lo mencionado hasta ahora, es evidente que se necesita una correcta regulación que involucre aspectos no solo fiscales para de esa manera lograr construir una argumentación lógica y teórica cuyo impacto en la realidad se encuentre acorde con los Derechos Humanos de los conductores. Dicho lo cual, la asignación del régimen fiscal debe seguir esa misma línea y cumplir con todos los principios tributarios de manera idónea y no incompleta.

Bajo esa lógica, se propone que la actividad económica de los conductores sea considerada como un trabajo personal subordinado, pues tomando como base

el test de laboralidad llevado a cabo al caso en concreto, y siguiendo el principio de la primacía de la realidad sobre la apariencia de las formas, aunado al examen aplicado a las características propias del régimen actualmente aplicable, es de entenderse y recalcar que los matices laborales son evidentes y se ven opacados por argumentos y elementos que solo tienen tintes de trabajo independiente en un aspecto formal.

Siguiendo esa línea, esta consideración no solo es producto de un caso aislado y tampoco es difícil de imaginar su implementación ya que diversos países como Francia, Inglaterra, España, Estados Unidos, Uruguay y Alemania han estado de acuerdo en la necesidad regulatoria del trabajo prestado a través de una plataforma tecnológica; y pese a que es observado desde una perspectiva laboral, las implicaciones fiscales son evidentes y necesarias para lograr un correcto cambio en el modelo de negocios de empresas como Uber.

Al respecto, nace el documento llamado “Frankfurt paper on platform-based work” que engloba las ideas de “Copenhague, Dinamarca / Frankfurt, Alemania / Seattle, EE. UU. / Estocolmo, Suecia / Viena, Austria / Washington, DC, EE. UU. - Una red de sindicatos, confederaciones laborales y organizaciones de trabajadores de Europa y América del Norte”¹³² y que tuvo a bien evidenciar la preocupación de los conductores y otros trabajadores dentro de la economía colaborativa sobre las condiciones de trabajo y las acciones urgentes a emprender, entre las que destacan como punto principal, su consideración como empleados y no como trabajadores independientes.

Evidencia de ello es el acertado pronunciamiento que refiere a que “muchos operadores de las plataformas de trabajo online niegan ser empleadores, y buscan trabajadores que estén de acuerdo con ser “contratistas independientes” o

¹³² IG Metall, “Documento de Frankfurt sobre el trabajo basado en plataformas”, Alemania, consultado el 10 de agosto de 2020 en: <http://crowdwork-igmetall.de/>

“autoempleados” en lugar de empleados”¹³³ pues como se ha mencionado existe una cierta resistencia de las empresas como Uber a cumplir con tal consideración y un apoyo casi incondicional del Estado por encubrir y apoyar tal situación con reformas y adiciones que lejos de procurar los intereses de los conductores, buscaron ofrecer beneficios a las empresas y seguir la idea de la Unión Europea sobre buscar que los operadores de la economía colaborativa regulen el tema.

Ello resulta un error pues no hay un equilibrio real de intereses y tampoco hay matices que evidencien lo anterior y es cierto que como lo menciona el documento citado anteriormente, “entre más control ejerza la plataforma sobre los trabajadores, es más factible que sea considerado como un empleado bajo la ley”¹³⁴ además de que “los trabajadores, Organizaciones de trabajadores, los encargados de hacer política y los operadores de las plataformas tienen que trabajar juntos para asegurar que los trabajadores de cualquier plataforma quienes en la práctica son empleados, sean clasificados como empleados”¹³⁵.

Es decir, debe existir un equilibrio entre las partes que integran la economía colaborativa y al mismo tiempo debe haber una participación estatal para que ésta se encargue de garantizar que los derechos de los trabajadores que a su vez son contribuyentes, sean cumplidos y observados. En ese sentido el mismo documento llama a reunir esfuerzos para:

- Asegurar que las empresas de plataformas cumplan con las leyes nacionales y las convenciones internacionales relevantes, en lugar de utilizar la tecnología para evitarlas;
- Aclarar la situación laboral de los trabajadores basados en plataformas;
- Asegurar que los trabajadores basados en plataformas que no sean verdaderamente autónomos tengan el derecho de organizar y negociar convenios colectivos con operadores y / o clientes de plataformas;
- Tratar de garantizar que todos los trabajadores basados en plataformas, independientemente de su situación laboral, reciban al menos el salario

¹³³ Austrian Chamber of Labour (Arbeiterkammer), *et al.*, “Frankfurt paper on platform-based work”, traducción propia, Alemania, 2016, consultado el día 10 de agosto de 2020 en: http://crowdwork-igmetall.de/Frankfurt_Paper_on_Platform_Based_Work_EN.pdf

¹³⁴ *Ídem.*

¹³⁵ *Ídem.*

- mínimo en su jurisdicción (o, en jurisdicciones sin salario mínimo, el salario especificado en el convenio colectivo pertinente) por su trabajo;
- Asegurar que los trabajadores basados en la plataforma tengan acceso a la protección social, como el seguro de desempleo, el seguro por discapacidad, el seguro de salud, las pensiones y la compensación en caso de enfermedad o lesión relacionada con el trabajo, independientemente de la situación laboral;
 - Desarrollar métodos transparentes y responsables para resolver disputas entre clientes y trabajadores, y, según sea necesario, entre trabajadores, en casos, por ejemplo, de impago de clientes o asignación poco clara de derechos de propiedad intelectual; y
 - Aumentar la transparencia en el mundo del trabajo basado en plataformas.¹³⁶

Dichos acuerdos y circunstancias podrían verse cumplidas gracias a las decisiones resultantes de la formulación de acuerdos entre los participantes de la economía colaborativa, siempre que fuese posible la creación de mejores condiciones de trabajo aunado a una mejor gestión y respeto a los derechos laborales que ha costado tanto tiempo construir.

Y en ese sentido, la idea de considerar a los conductores como empleados, se halla constatada no solo por aspectos facticos sino teóricos toda vez que, al ser considerados de esta forma, los contribuyentes gozarían de las prerrogativas propias de los regímenes del trabajo subordinado como el estar exentos de las retenciones de IVA por sobre sus ingresos.

Ello representaría una cuestión importante pues sería posible reestructurar la manera en que son emitidos los CFDI. Éstos los emitirían empresas como Uber a su nombre, identificando así al verdadero receptor de los ingresos cobrados al consumidor final, así como su verdadera actividad económica pues como lo menciona la jurisprudencia uruguaya:

El que los choferes aporten el vehículo y afronten los gastos relativos al mismo no excluye la existencia de una relación de trabajo dependiente. Lo que sucede también en el caso de los viajantes y vendedores de plaza donde es corriente que aporten su vehículo para el desempeño de las tareas, aunque existan

¹³⁶ *Ídem.*

casos en los cuales la empleadora le reintegra los gastos. Ocurre lo mismo en el caso de trabajadores de la construcción, que ponen a disposición del empleador sus propias herramientas de trabajo, sin que se dude que son trabajadores subordinados¹³⁷

Visto así, de esa manera quedarían ubicados correctamente el trabajador y el empleador pues además, existen elementos suficientes para hablar de un trabajo subordinado, aun por encima de los matices que buscan disfrazar un trabajo independiente, pues si incluso la ley fiscal trata de ocultar un esquema de ingresos por salarios, debe terminar por darle tal carácter y con base en ello implementar reglas que permitan identificar las contribuciones y sus principios, así como la manera de cumplir las obligaciones derivadas de éstas.

Además, dicha cuestión no se escapa de la realidad puesto que sentencias europeas han logrado darle sustento. Un breve resumen de ellas es aquel proporcionado por María Luz Rodríguez Fernández quien menciona la idea o argumento central de aquellas a favor de la consideración del trabajo prestado a través de plataformas tecnológicas como un trabajo subordinado, siendo éstas las siguientes:

- **Sentencia sobre conductores de Uber en Reino Unido de 28 de octubre de 2016:** “Los conductores se integran en la actividad productiva de la empresa y prestan sus servicios para ella, no para el mercado”¹³⁸ y por tal motivo aplicado al caso en concreto, sería menester que fuese Uber quien emitiese los CFDI a los usuarios, en su nombre.
- **Sentencia sobre conductores de Uber en Reino Unido de 10 de noviembre de 2017:** “Los contratos se califican de acuerdo con lo que los términos de su ejecución demuestran y no con el nombre que les den las partes; el control

¹³⁷ Tribunal de Apelaciones del Cuarto Turno, “C/ Uber Technologies Uruguay S.A. y otro. Proceso laboral ordinario (Ley 18.572) Ficha 2-3894/2019”, Montevideo, 2019.

¹³⁸ Rodríguez Fernández María Luz, “¿Trabajadores o freelancers? La controvertida naturaleza de las relaciones de trabajo en la platform economy”, TRIPALIUM Justicia Social y Trabajo Decente, Montevideo, vol. 1, núm. 1, febrero, 2019, p. 23.

empresarial se demuestra con la desactivación de la plataforma si se rechazan viajes”¹³⁹.

Para el caso en comento, se ya expuesto ya el análisis del contrato entre Uber y sus conductores, denotando así que, con base en el principio de la primacía de la realidad, debe ajustarse la naturaleza del contrato a dicha cuestión.

- **Sentencia sobre los conductores de Dinamex de la Corte Suprema de California de 30 de abril de 2018:** “El negocio es de la empresa y los riders se integran en el negocio de ella: es ella la que busca clientes, hace propaganda, marca el precio, dice dónde deben recogerse y entregarse los paquetes”¹⁴⁰.

Situación presente en el caso de Uber donde es ésta quien tiene control sobre todos los aspectos del modelo de negocio y por tal motivo debe ajustarse su naturaleza como empleador.

- **Sentencia sobre los riders de Take Eat Easy de la Corte Suprema francesa de 28 de noviembre de 2018:** “Los contratos no dependen de la voluntad de las partes ni del nombre que ellas les den; la geo-localización del trabajador permite el control en tiempo real de su prestación y existe un sistema de sanciones que evoca los poderes de dirección y control empresariales”¹⁴¹.

Al respecto, al ser aplicado al caso en conceto, en el llamado contrato de servicios tecnológicos, se desprenden cuestiones que dan pie a la existencia del control de Uber por sobre los conductores.

- **Sentencia sobre los riders de Deliveroo del Juzgado de lo Social nº 6 de Valencia de 1 de junio de 2018:** “La posibilidad de sustitución de la persona que realiza el servicio, así como la posibilidad de subcontratación del mismo, son irreales y el PSPD carece por completo de organización empresarial”¹⁴².

¹³⁹ *Ibidem*, p. 24.

¹⁴⁰ *Ibidem*, p. 28.

¹⁴¹ *Ibidem*, p. 29-30.

¹⁴² *Ibidem*, p. 30.

Ello cobra sentido al considerar que incluso la posibilidad prevista en el contrato de subcontratar a alguien queda subordinada al control de la empresa y por lo tanto no es un argumento que señale la independencia del mal llamado socio.

- **Sentencia sobre Uber del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 20 de diciembre de 2017:** “Uber proporciona un servicio de transporte y no de la sociedad de la información y ejerce control sobre los conductores”¹⁴³. En términos generales, engloba la idea principal en torno a que Uber no se limita a poner a disposición su plataforma, sino que, mediante los conductores, presta un servicio de transporte terrestre de pasajeros, y estos se hallan supeditados a las decisiones y facultades de la empresa.

En consecuencia, existen argumentos suficientes para señalar que el servicio de transporte terrestre de pasajeros prestados por personas físicas a través de la plataforma tecnológica de empresas como Uber, de acuerdo al principio de la primacía de la realidad, es una actividad que pertenece al grupo del servicio prestado de manera subordinada y por lo tanto su régimen fiscal debe ubicarse dentro del capítulo primero, título cuarto de la LISR llamado: “De los ingresos por salarios y en general por la prestación de un servicio personal subordinado”.

4.2.1 CONSIDERACIÓN COMO TRABAJO ESPECIAL DENTRO DE LA LFT

Una vez propuesta la consideración de la actividad de los conductores de empresas como Uber como un trabajo subordinado, y tomando en cuenta que como se mencionó a lo largo de la investigación, no es posible plantear un régimen fiscal sin que exista un sustento teórico en lo que respecta a la relación entre las partes que intervienen en la prestación del servicio de transporte terrestre de pasajeros a través de una plataforma tecnológica; es menester señalar la forma en que esta actividad debe ubicarse dentro de la LFT que dicho sea de paso, necesita una forma especial de regulación.

¹⁴³ *Ibidem*, p. 31-32.

En ese sentido, Néstor de Buen menciona que “sin contradecirlo abiertamente, el derecho especial modera al derecho común de tal manera que sus normas, sin desviación de su tendencia general, se adaptan a las particulares circunstancias de unos destinatarios determinados”¹⁴⁴, es decir, las reglas aportadas por la parte especial del derecho laboral, sin alejarse de los principios y elementos del trabajo subordinado, se ajusta a las condiciones y particularidades de cierto sector de la sociedad, en este caso, de aquellos conductores que prestan sus servicios a través de una plataforma tecnológica.

Acto seguido, en virtud de esa idea, se proponen dos opciones para su inclusión dentro del apartado de trabajos especiales en le LFT. La primera de ellas aplicable en lo específico al servicio de transporte terrestre de pasajeros a través de una plataforma tecnológica y la segunda más general tomando como base la legislación fiscal.

En lo que respecta al primer caso, se pretende la modificación del artículo 256 párrafo primero el cual reza lo siguiente:

Artículo 256.- Las relaciones entre los choferes, conductores, operadores, cobradores y demás trabajadores que prestan servicios a bordo de autotransportes de servicio público, de pasajeros, de carga o mixtos, foráneos o urbanos, tales como autobuses, camiones, camionetas o automóviles, y los propietarios o permisionarios de los vehículos, son relaciones de trabajo y quedan sujetas a las disposiciones de este capítulo.

La estipulación que en cualquier forma desvirtúe lo dispuesto en el párrafo anterior, no produce ningún efecto legal ni impide el ejercicio de los derechos que deriven de los servicios prestados.

Dicha modificación constaría de la adición del término “servicio privado” y la figura de los conductores a través del uso de plataformas tecnológicas, para quedar de la siguiente forma:

¹⁴⁴ De Buen Lozano, Néstor, *Derecho del trabajo*, 4ta. ed., T. II, México, Porrúa 1981, p. 370.

- **Artículo 256.-** Las relaciones entre los choferes, conductores, operadores, cobradores y demás trabajadores que prestan servicios a bordo de autotransportes de servicio público o privado, de pasajeros, de carga o mixtos, foráneos o urbanos, tales como autobuses, camiones, camionetas o automóviles, así como aquel a través de una plataforma tecnológica; y los propietarios o permisionarios de los vehículos, son relaciones de trabajo y quedan sujetas a las disposiciones de este capítulo.

La estipulación que en cualquier forma desvirtúe lo dispuesto en el párrafo anterior, no produce ningún efecto legal ni impide el ejercicio de los derechos que deriven de los servicios prestados.

De esa manera quedaría comprendido el servicio de transporte terrestre de pasajeros a través de una plataforma tecnológica dentro del trabajo subordinado y a su vez sujeto a los derechos y obligaciones que se prevén en el capítulo VI de la LFT como lo son la forma de fijar el salario sin que sea inferior al mínimo y las prestaciones como vacaciones e indemnizaciones; sin menoscabo de las obligaciones para los trabajadores, que prevén los artículos 261 y 262 del mismo ordenamiento; y las del 263 para los empleadores, es decir, empresas como Uber.

Ahora bien, sin demerito de lo anterior, a pesar de que dicha cuestión lograría vincular a los conductores de empresas como la antes mencionada, esta opción versa únicamente sobre el transporte terrestre de pasajeros sin que sea posible extender su eficacia a otros casos de la economía colaborativa.

Es por ello, que se pretende la adición de un capítulo XII TER al apartado de trabajos especiales, el cual llevaría por nombre “Trabajo a través de plataformas tecnológicas” o bien, empleando la descripción del actual anexo 6 de la RMF 2020, la LIVA y la LISR; “Trabajo a través de Internet, mediante plataformas tecnológicas, aplicaciones informáticas y similares”. De esa manera quedaría comprendido todo tipo de trabajo que se preste por este medio y en su redacción debería indicarse, como lo menciona la LISR en el artículo 113-A, que en dicho supuesto se ubican:

Los contribuyentes personas físicas con actividades empresariales que enajenen bienes o presten servicios a través de Internet, mediante plataformas tecnológicas, aplicaciones informáticas y similares que presten los servicios a que se refiere la fracción II del artículo 18-B de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, por los ingresos que generen a través de los citados medios por la realización de las actividades mencionadas, incluidos aquellos pagos que reciban por cualquier concepto adicional a través de los mismos.

Siendo así que atendiendo a lo anterior y siguiendo la línea de la normativa fiscal, una posible redacción del primer artículo del nuevo capítulo rezaría lo siguiente:

- **Artículo 330-L** Las relaciones entre los trabajadores que enajenen bienes o presten servicios a través de Internet, mediante plataformas tecnológicas, aplicaciones informáticas y similares; y las personas morales residentes en México o residentes en el extranjero con o sin establecimiento permanente en el país, así como las entidades o figuras jurídicas extranjeras que proporcionen, de manera directa o indirecta, el uso de las citadas plataformas tecnológicas, aplicaciones informáticas y similares, siempre que exista subordinación, serán consideradas relaciones de trabajo y quedarán sujetas a las disposiciones de este capítulo.

La estipulación que en cualquier forma desvirtúe lo dispuesto en el párrafo anterior, no produce ningún efecto legal ni impide el ejercicio de los derechos que deriven de los servicios prestados.

Debiendo de incluir en dicho capítulo lo referente a la manera en que se calcula el salario, las vacaciones y las indemnizaciones, así como aspectos esenciales de las condiciones de trabajo sin menoscabo de que tal y como lo menciona José Dávalos “se notará que existen condiciones de trabajo que no se mencionan; no se piense que la Ley no las regula, sino que se aplican supletoriamente las disposiciones generales conferidas a los trabajadores comunes, por lo que solo se hacen resaltar los aspectos y modificaciones más significativos”¹⁴⁵. De esa manera

¹⁴⁵ Dávalos, José, *op. cit.*, p. 324.

quedaría sustentada la parte teórica y los principios laborales de la relación de trabajo existente.

Acto seguido, ya sea optando por una u otra opción, el régimen fiscal aplicable debe ubicarse dentro del grupo del trabajo subordinado, sin menoscabo de que como se indicará en temas posteriores, éste debe poseer reglas específicas en virtud de las particularidades de la economía colaborativa.

4.2.2 CONSIDERACIÓN COMO TRABAJO ASIMILADO A SALARIO

Sin menoscabo de lo expuesto hasta ahora en lo que respecta a la consideración de la actividad de los conductores del servicio de transporte terrestre de pasajeros a través de una plataforma tecnológica, como un trabajo personal y subordinado cuya regulación debe estar sujeta a un capítulo especial dentro de la LFT con repercusiones en el tema del cumplimiento de obligaciones fiscales; se propone una alternativa más ante la posible resistencia de los entes involucrados en la economía colaborativa a dejar de ser considerados como trabajadores independientes.

Ella versa sobre la posibilidad de considerar a estos contribuyentes como sujetos a un régimen de asimilados a salarios, tomando como base lo mencionado por el artículo 94 de la LISR, donde se mencionan los casos en los que se toma en cuenta que el contribuyente lleva a cabo una actividad que le aporta ingresos asimilados. Siendo estos:

- I. Las remuneraciones y demás prestaciones, obtenidas por los funcionarios y trabajadores de la Federación, de las entidades federativas y de los municipios, aun cuando sean por concepto de gastos no sujetos a comprobación, así como los obtenidos por los miembros de las fuerzas armadas.
- II. Los rendimientos y anticipos, que obtengan los miembros de las sociedades cooperativas de producción, así como los anticipos que reciban los miembros de sociedades y asociaciones civiles.
- III. Los honorarios a miembros de consejos directivos, de vigilancia, consultivos o de cualquier otra índole, así como los honorarios a administradores, comisarios y gerentes generales.

- IV.** Los honorarios a personas que presten servicios preponderantemente a un prestatario, siempre que los mismos se lleven a cabo en las instalaciones de este último [y] los ingresos que hubiera percibido de dicho prestatario en el año de calendario inmediato anterior representen más del 50% del total de los ingresos obtenidos (...).
- V.** Los honorarios que perciban las personas físicas de personas morales o de personas físicas con actividades empresariales a las que presten servicios personales independientes, cuando comuniquen por escrito al prestatario que optan por pagar el impuesto en los términos de este Capítulo.
- VI.** Los ingresos que perciban las personas físicas de personas morales o de personas físicas con actividades empresariales, por las actividades empresariales que realicen, cuando comuniquen por escrito a la persona que efectúe el pago que optan por pagar el impuesto en los términos de este Capítulo.
- VII.** Los ingresos obtenidos por las personas físicas por ejercer la opción otorgada por el empleador, o una parte relacionada del mismo, para adquirir, incluso mediante suscripción, acciones o títulos valor que representen bienes, sin costo alguno o a un precio menor o igual al de mercado que tengan dichas acciones o títulos valor al momento del ejercicio de la opción, independientemente de que las acciones o títulos valor sean emitidos por el empleador o la parte relacionada del mismo.

Bajo esa óptica y con base en la tendencia actual de considerar a los conductores que prestan sus servicios a través de la plataforma de Uber como independientes con un régimen de actividades empresariales de acuerdo con la LISR; es posible ubicarlo dentro del supuesto de la fracción sexta puesto que como se analizó, estos obtienen un ingreso a través de la empresa quien dentro del contrato se ha facultado a si misma para fijar montos y cobrar a los usuarios.

De esa manera, además cobraría sentido la solicitud a la que se refiere el artículo 94 previamente citado en comparación con el aviso señalado por la regla 12.3.3 de la RMF 2021, así como por el artículo 113-B inciso d) de la LISR, y artículo 18-M fracción V de la LIVA; puesto que en ambos casos se cumple con la tarea de indicar que se opta por un esquema de tributación que pese a hallarse previsto por regímenes diferentes, materialmente tienen la misma finalidad, la cual consiste en optar porque las retenciones de impuestos mensuales sean declaradas como definitivas.

Sin embargo, hay que señalar que si se proporcionase esa opción a aquellos contribuyentes personas físicas del actual régimen aplicable a los ingresos

obtenidos mediante plataformas tecnológicas, éstos quedarían libres del pago de IVA y por lo tanto las retenciones por sobre sus ingresos consistirían únicamente en el ISR; representando un beneficio para los trabajadores fiscalmente hablando.

Acto seguido, dicha posibilidad representaría un cambio positivo para los conductores del caso en concreto; y pese a que aquella se aparta de la idea de considerar las relaciones entre empresas como Uber y las personas físicas que prestan el servicio, como laborales; quedarían igualmente sujetas al grupo del trabajo personal y subordinado como una posibilidad planteada por la propia ley en materia de ISR.

Empero debe recalarse que dicha opción no representa el resultado final de la investigación sino tan solo una alternativa ante la resistencia de empresas como Uber a los fallos jurisdiccionales como aquel adoptado por el Tribunal Británico que consideró a los conductores como empleados; pues de acuerdo con la página de “Sin Embargo” en internet, la empresa señala que “no refleja las razones por las cuales la vasta mayoría de conductores elige usar la app de Uber”¹⁴⁶, evidenciando no solo la postura de Uber sino también la de cierto sector de los prestadores de servicios.

Aunado a ello cabe mencionar que uno de los datos proporcionados por la encuesta realizada para la presente investigación reveló que el 69% de los encuestados se consideraban trabajadores independientes, sin menoscabo de que solo el 47% del total, considera que Uber no tiene capacidad para decidir por sobre la forma en que presta su servicio¹⁴⁷. Demostrando así que a los conductores les gusta la idea de ser trabajadores independientes, pero desdeñan el concepto más básico del trabajo subordinado que, valga la redundancia, es la subordinación y ésta

¹⁴⁶ A.P, “Tribunal británico falla contra UBER y lo obliga a reconocer a sus choferes como empleados”, Sinembargo.mx, diciembre 19, 2018, consultado el 10 de agosto de 2020 en <https://www.sinembargo.mx/19-12-2018/3512869#.XBrlbyVmUVg.facebook>

¹⁴⁷ Resultados de la encuesta para trabajadores de Uber, adjuntos al presente trabajo como anexo 2.

incluye la capacidad del patrón para decidir por sobre la forma en que se presta el servicio e imponer sanciones en caso de no acatamiento.

Siendo así, en puntos subsecuentes se abordarán los beneficios que traería consigo la consideración de la actividad consistente en la prestación del servicio de transporte terrestre de pasajeros a través de una plataforma tecnológica, como subordinada, así como la propuesta final de la redefinición y creación de un nuevo régimen fiscal aplicable.

4.3 RÉGIMEN DE SUELDOS Y SALARIOS OBTENIDOS EN ENTORNOS TECNOLÓGICOS

Una vez planteada la regulación de la actividad de los conductores a través de una plataforma tecnológica, como un trabajo personal subordinado y protegido por la LFT y en consecuencia por los tratados internacionales ratificados por México en la materia; es necesario señalar la propuesta de un nuevo régimen fiscal aplicable a tal situación, cuando de ella se desprendan elementos suficientes para señalar la existencia de subordinación.

Aquel se presenta como un régimen perteneciente al grupo del trabajo subordinado, que llevaría por nombre: “Régimen de sueldos y salarios obtenidos en entornos tecnológicos”; ello agrupando los conceptos que envuelven a la economía colaborativa, así como los empleados por la propia ley fiscal y siguiendo la idea de que, si una actividad no se considera independiente, es subordinada y viceversa.

Ahora bien, en dicho régimen tributarían los contribuyentes que obtengan algún tipo de ingreso mediante un entorno tecnológico como puede ser una plataforma de ese tipo; con la salvedad de que se hallaría restringido a aquellas relaciones de cuyo estudio se desprendan elementos suficientes para determinar la existencia de un vínculo de subordinación; tal y como ocurre en el caso de los conductores de servicio de transporte terrestre de pasajeros a través del uso de la plataforma tecnológica de Uber.

Así pues, al existir una regulación en la LFT como trabajo especial y habiendo señalado y definido en dicha ley cuales serían los casos en que una relación es considerada laboral, para la ley fiscal resultaría sencillo agruparlos o asignarles el régimen que se propone.

Por otro lado, en lo que respecta a la denominación y siguiendo los términos conceptuales de la LFT, ampliados por el autor Mario de la Cueva, se entiende como sueldo “la retribución que debe percibir el trabajador por su trabajo, a fin de que pueda conducir una existencia que corresponda a la dignidad de la persona humana, o bien una retribución que asegure al trabajador y a su familia, una existencia decorosa”¹⁴⁸, debiendo aclarar que independientemente de la forma en que haya sido pactada la contraprestación, ésta existe y debe garantizar ciertos derechos básicos como la seguridad social.

Acto seguido, luego de mencionar en el primer capítulo la amplitud conceptual del término “plataformas tecnológicas”, resulta más sencillo englobarlas junto a los términos empleados por la ley fiscal como lo son las aplicaciones informáticas y similares; dentro del grupo de entornos tecnológicos.

En adición, no se puede negar la necesidad clara de una regulación especial que sin llegar a romper con los principios tributarios o a contravenir disposiciones en otros ordenamientos, regule lo referente a la economía colaborativa cuando exista un vínculo de subordinación.

Por tal motivo, y como ocurre con la existencia del RIF dentro del régimen del trabajo independiente como un régimen fiscal que sin dejar de observar los principios teóricos de dichas actividad, emplea un esquema de tributación diferente con reglas distintas a aquellas propias de las actividades profesionales y empresariales; el nuevo régimen fiscal propuesto, tendría que incluirse como una

¹⁴⁸ De la Cueva, Mario, *El nuevo derecho mexicano del trabajo*, t. I, 6ta. ed. México, Editorial Porrúa, 1980, p. 297.

sección I del capítulo I, título IV de la LISR; con el nombre: “De los ingresos por sueldos y salarios obtenidos en entornos tecnológicos”, y en cuyo primer artículo cabría la posibilidad de indicar:

- **Artículo 99-A.** Se consideran ingresos por sueldos o salarios obtenidos en entornos tecnológicos aquellos obtenidos por la enajenación de bienes o la prestación de servicios a través de Internet, mediante plataformas tecnológicas, aplicaciones informáticas y similares.

Estarán obligados al pago del impuesto establecido en esta sección los contribuyentes personas físicas ubicados dentro de los supuestos planteados por el artículo 330-L de la Ley Federal del Trabajo, por los ingresos que generen a través de los medios mencionados en el párrafo anterior, por la realización de las actividades ahí mencionadas y por las demás prestaciones que deriven de la relación laboral, incluyendo la participación de los trabajadores en las utilidades de las empresas y las prestaciones percibidas como consecuencia de la terminación de la relación laboral.

En ese sentido, el artículo estaría directamente vinculado con la Ley Federal del Trabajo, suponiendo la modificación planteada en subtemas anteriores, y modificaría a su vez el actual artículo 113-A de la LISR complementando su redacción, sin menoscabo de los matices en torno a los esquemas de tributación, de los cuales se hablará más adelante. Así mismo el contenido de la actual sección III del capítulo segundo, título cuarto de la LISR, tendría que trasladarse y adaptarse a la nueva sección propuesta dentro del capítulo del trabajo personal subordinado.

Pese a ello, es de decirse que no se pretende descartar por completo el esquema o negar la necesidad del pago de contribuciones en materia de ISR e IVA sino una redefinición por lo que se refiere a la manera en que deben ser concebidas las obligaciones, pues como se mencionó, la ley fiscal encubre un esquema subordinado y no se busca más que otorgar dicha denominación y naturaleza formal a las reglas tributarias para el caso en concreto.

Sin embargo, no se descarta la preocupación de los participantes en la redacción de documento llamado Frankfurt paper, pues aquellos mencionan que:

Los trabajadores de plataforma quienes son actualmente clasificados como contratistas podrían tener miedo de que la transición al estatus de empleados pudiera significar una pérdida de libertad, especialmente la libertad de elegir tareas y horarios de trabajo. Proponemos entonces que los plataformas de trabajo puedan soportar los arreglos de trabajo que ofrecen a los clientes, plataformas y empleados flexibilidad y libertad dentro de un mínimo de estándares de relaciones laborales. Trabajadores, operadores de plataforma, organizaciones de trabajadores y aquellos que hacen política deben trabajar juntos para hacerlo posible.¹⁴⁹

Y en dicha cita existen cuando menos dos grandes verdades, la primera de ellas basada en el hecho de que el temor a una pérdida de libertad o, mejor dicho, de algunos derechos planteados en el contrato, podría representar un impedimento para la aceptación de la idea plantada.

La segunda consistente en que, para enfrentar tal situación, es necesario que las empresas que ponen a disposición de los trabajadores su plataforma tecnológica puedan soportar los cambios sin necesidad de restar derechos o imponer más obligaciones a los conductores. Y en adición, no es trabajo de un solo sector la formulación de acuerdos sino de un consenso cuatripartito entre los encargados de formular leyes (Estado), las empresas como Uber, los conductores y los clientes.

No es suficiente la consideración de solo uno o dos de los integrantes de la relación, sino de todos para que la construcción de un nuevo modelo y esquema pueda dar resultados y tampoco es suficiente una perspectiva fiscal, sino que debe ser integral e involucrar aspectos de otros ámbitos de estudio para de esa manera plantear correctamente la situación de casos como el de los conductores de Uber.

En esa misma línea, el nuevo régimen fiscal, debe contener en sus fundamentación referencias al principio de la primacía de la realidad, así como un

¹⁴⁹ Austrian Chamber of Labour (Arbeiterkammer), *et al.*, *op. cit.*

planteamiento distinto de los esquemas de retenciones actuales, puesto que resulta problemático el señalamiento de dos maneras de tributar dentro del mismo régimen que lejos de lograr ser eficaz y otorgar libertad a los contribuyentes, complica los tramites y los sujeta a un proceso burocrático. Acto seguido la unificación de estos resulta más prudente.

4.3.1 UNIFICACIÓN DE LOS ESQUEMAS DE TRIBUTACIÓN

Dentro de los aspectos del nuevo régimen fiscal que se propone, se halla ubicado el planteamiento de la unificación de los dos esquemas de tributación actualmente aplicables al régimen del trabajo independiente al que se hayan sujetos los contribuyentes personas físicas que prestan servicios a través de una plataforma tecnológica.

Recapitulando, el primero de los esquemas versa sobre considerar las retenciones como pagos provisionales con la posibilidad de que el propio contribuyente lleve por su cuenta la realización de declaraciones de impuestos mensuales además de una anual. Por lo que respecta al segundo, éste implica considerar las retenciones como pagos definitivos librando así al contribuyente de la presentación de declaraciones de impuestos.

Ahora bien, no se propone que las retenciones desaparezcan ni se descarta la idea de vincular a las empresas como Uber al pago del IVA, pues aquel ha sido un paso acertado para el cumplimiento de las obligaciones tributarias emanadas de la Constitución. Tampoco se planea la derogación de todos los artículos que regulan los esquemas de tributación dentro de la LISR, la LIVA y la RMF 2021 con sus anexos y reformas pues estos ordenamientos tienen a bien regular la manera en que se efectúan las retenciones de impuestos y las obligaciones propias de los trabajadores y las empresas como Uber.

Sin embargo, se señala en primer lugar que el pago correspondiente al IVA sea efectuado por las personas morales residentes en México o residentes en el

extranjero con o sin establecimiento permanente en el país, así como las entidades o figuras jurídicas extranjeras que proporcionen, de manera directa o indirecta, el uso de las citadas plataformas tecnológicas, aplicaciones informáticas y similares; efectuando declaraciones de impuestos por lo que respecta al IVA por sobre sus ingresos obtenidos, así como de sus proveedores.

Acto seguido, debe desaparecer la retención que se haga a los conductores por dicho impuesto, así como las obligaciones derivadas de la misma; quedando así libres estos últimos del pago de IVA y en adición, éste sería trasladado al consumidor final, es decir a los clientes.

Siendo así que en la LIVA debe ser derogada la sección segunda del capítulo III Bis, en lo que se refiere a la intermediación entre terceros, rubro en que se ubican las empresas como Uber. El impuesto ya no sería pagado de esa manera y las reglas ahí previstas, tendrían que complementar la normatividad de la LISR en el tema, pues como puede observarse, en lo que respecta a la documentación que debe ser entregada por los contribuyentes, así como algunas obligaciones fiscales de la empresa y/o de los conductores, en la LISR se hace referencia a ciertos artículos de la LIVA, y por lo tanto al suprimir dichos preceptos, sería necesario que ahora complementasen a la primera.

Ahora bien, no se descarta la posibilidad de la existencia del servicio de intermediación entre terceros que pudiese ser considerado en efecto independiente y donde no se desprendan elementos que denoten subordinación, y para tal caso, el pago del IVA por parte de los prestadores del servicio cuya relación contractual con la empresa no corresponda de ninguna manera a un vínculo de subordinación, sería el mismo que aquel correspondiente al régimen de actividades empresariales o bien RIF, sin necesidad de la asignación de un nuevo régimen.

Por otro lado, por lo que se refiere al pago de ISR, éste tendría que ser pagado de acuerdo con las reglas ya previstas por la actual sección III del capítulo II título IV, con la salvedad de que no habría que elegir entre un esquema de pagos

provisionales o definitivos, sino que se propone la existencia de un solo esquema de tributación en el cual los contribuyentes queden relevados como en el caso del régimen de sueldos y salarios, de la presentación de declaraciones mensuales y se vean obligados únicamente a la presentación de una declaración anual en casos específicos como cuando sus ingresos superen cuatrocientos mil pesos.

Para tales efectos, las tasas de retenciones tendrían que ser redefinidas y señalar en su caso una tabla similar a la empleada por el artículo 96 de la LISR, pero con una tasa fija que garantizare el cumplimiento de los principios tributarios aplicables a los esquemas de tributación.

En consecuencia, tendría que suprimirse el actual artículo 113-B donde se señala la información referente a la opción de optar por el esquema de pagos definitivos para ahora hacer el señalamiento de que es aquel el único esquema aplicable y la mención de una declaración anual; aunado a la consideración de los ingresos por concepto de primas de antigüedad, retiro e indemnizaciones u otros pagos; ello de manera similar a lo previsto por el artículo 95 de la misma legislación.

Por último, en lo que respecta a la RMF, ésta tendría que incluir las nuevas disposiciones y el nuevo esquema a su normatividad para que de esa manera se hallase acorde al esquema de tributación que estaría previsto por la LISR sin menoscabo de los matices de la LIVA, y de las modificaciones necesarias en los anexos de la misma para que de esa forma la parte adjetiva del régimen tuviese un sustento legal.

En suma, los prestadores del servicio de transporte terrestre de pasajeros a través de una plataforma tecnológica, cuando de su relación con la empresa se advierta el elemento de la subordinación, quedarían sujetos solamente al pago de ISR cuyas declaraciones mensuales estarían cubiertas por las retenciones efectuadas por empresas como Uber quienes además tendrían que, como en el caso del régimen de sueldos y salarios, calcular el impuesto anual de cada

conductor para que estos, solo en casos específicos tuvieran que presentar su declaración por cuenta propia.

4.3.2 DEDUCCIONES PERSONALES Y SALDOS A FAVOR

Un aspecto importante que es necesario considerar dentro de cada régimen fiscal es lo relativo a las deducciones personales que devienen en la posibilidad de que en su caso puedan obtenerse saldos a favor.

En esa línea, la página de internet del SAT señala que las deducciones “son los gastos que [el] contribuyente [tiene] derecho a disminuir de [sus] ingresos acumulables en la Declaración Anual del ejercicio [correspondiente]”¹⁵⁰, sin menoscabo de las declaraciones mensuales, bimestrales y trimestrales.

Sin embargo, el esquema de retenciones definitivas dentro del actual régimen aplicable a los contribuyentes personas físicas que obtienen ingresos a través de plataformas tecnológicas; no prevé la posibilidad de aplicar deducciones personales, a menos que se opte por el esquema de pagos provisionales, pues el contribuyente tiene la opción de incluir deducciones personales dentro de la declaración anual, tal y como ocurre en el régimen empresarial y en el de sueldos y salarios con sus respectivas particularidades.

Así bien, antes de mencionar el tipo de deducciones que deberían de permitirse incluir en una única declaración anual que estarían obligados presentar los contribuyentes del nuevo régimen que se propone dentro del grupo del trabajo subordinado; es oportuno señalar las deducciones autorizadas para uno u otro grupo de regímenes.

¹⁵⁰ Servicio de Administración Tributaria, “Conoce las deducciones personales”, consultado el 10 de agosto de 2020 en <https://www.sat.gob.mx/consulta/23972/conoce-las-deducciones-personales>

En esa tesitura, por lo que se refiere a los regímenes del servicio personal subordinado, el SAT hace mención de que son deducciones admitidas las siguientes:

- Gastos médicos, dentales, de enfermeras y gastos hospitalarios, incluido el alquiler o compra de aparatos para rehabilitación, prótesis, análisis y estudios clínicos.
- Lentes ópticos graduados hasta por 2,500 pesos.
- Gastos funerarios.
- Pagos por primas de seguro de gastos médicos.
- Los intereses reales, efectivamente pagados en el ejercicio, por créditos hipotecarios para tu casa habitación.
- Donativos.
- Transporte escolar obligatorio.
- Aportaciones voluntarias al fondo de retiro.
- Impuestos locales por salarios.¹⁵¹
- Colegiaturas en instituciones educativas privadas con validez oficial de estudios. Desde nivel preescolar hasta bachillerato o equivalente, por los montos siguientes (límite anual de deducción):
 - Preescolar: 14,200 pesos.
 - Primaria: 12,900 pesos.
 - Secundaria: 19,900 pesos.
 - Profesional técnico: 17,100 pesos.
 - Bachillerato o su equivalente: 24,500 pesos.¹⁵²

Pudiendo dividir las deducciones en tres ramos principales; salud, educación y vivienda; rubros que como se puede ver, tienen ciertas restricciones o ciertos “topes” pues hay montos máximos deducibles, y hay que considerar que “el monto total de las deducciones personales (excepto gastos médicos por incapacidad y discapacidad, donativos, aportaciones voluntarias y aportaciones complementarias de retiro, así como estímulos fiscales) no puede exceder de cinco Unidades de Medida y Actualización anuales o del 15% total de tus ingresos, incluidos los exentos, lo que resulte menor”¹⁵³ y todos ellos deben estar amparados por un CFDI que dé veracidad y corrobore los gastos realizados.

¹⁵¹ Servicio de Administración Tributaria, et al., *op. cit.*, p.78.

¹⁵² Servicio de Administración Tributaria, *op. cit.*

¹⁵³ *Ídem.*

Por otro lado, en lo que se refiere a los regímenes del trabajo independiente, la misma institución refiere que son deducciones admitidas las siguientes

Gastos mensuales

- Pago de sueldos y salarios.
- Cuotas que hayas pagado como patrón al IMSS.
- Arrendamiento del local que utilices para la prestación de tus servicios.
- Luz y teléfono del local para tus actividades.
- Papelería y artículos de escritorio.
- Inversiones en activo fijo, como equipo de cómputo, de oficina, construcciones o equipo de transporte.

Gastos anuales

- Gastos médicos, dentales, de enfermeras y gastos hospitalarios, incluido el alquiler o compra de aparatos para rehabilitación, prótesis, análisis y estudios clínicos.
- Lentes ópticos graduados hasta por 2,500 pesos.
- Gastos funerarios.
- Pagos por primas de seguro de gastos médicos.
- Los intereses reales, efectivamente pagados en el ejercicio, por créditos hipotecarios para tu casa habitación.
- Donativos.
- Transporte escolar obligatorio.
- Aportaciones voluntarias al fondo de retiro.
- Impuestos locales por salarios.¹⁵⁴
- Colegiaturas en instituciones educativas privadas con validez oficial de estudios. Desde nivel preescolar hasta bachillerato o equivalente, por los montos siguientes (límite anual de deducción):
 - Preescolar: 14,200 pesos.
 - Primaria: 12,900 pesos.
 - Secundaria: 19,900 pesos.
 - Profesional técnico: 17,100 pesos.
 - Bachillerato o su equivalente: 24,500 pesos.¹⁵⁵

Al respecto se puede decir que existen dos momentos en los que pueden ingresarse las deducciones personales y dependiendo de cuál se trate, corresponde algún tipo de gasto. Estos momentos son la declaración mensual y la declaración anual siempre que, como en el caso anterior, sea amparado por un CFDI y el pago sea realizado por cheque, transferencia o con tarjeta de débito o crédito.

¹⁵⁴ Servicio de Administración Tributaria, et al., *op. cit.*, p.81

¹⁵⁵ Servicio de Administración Tributaria, *op. cit.*

Dicho lo cual, la relevancia de citarlas radica en que dentro del régimen fiscal que se propone, tendría que haber la posibilidad no solamente de deducir los gastos propios del trabajo subordinado sino también de algunos propios del trabajo independiente tales como aquellos que integran la gama de enseres indispensables para la realización de su actividad.

Ejemplo de ello son los gastos en el servicio de transporte terrestre de pasajeros a través de la plataforma tecnológica de Uber, consistentes en gasolina y mantenimiento del auto; ello en el entendido de que es el trabajador quien proporciona instrumentos y materiales como el auto y el teléfono celular. Empero ello no implica que el trabajo pierda su naturaleza subordinada, sino que, al deber hacerlo, carece de un beneficio laboral.

En esa tesitura, es importante mencionar la jurisprudencia que tiene a bien señalar que “el legislador puede implementar mecanismos que permitan deducir cierto tipo de gastos que no sean estrictamente necesarios, ya sea en forma total o en parte”¹⁵⁶. Es decir, pese a que hay gastos que no son considerados dentro del grupo de aquellos indispensables, el legislador puede incluirlos dentro del catálogo de deducciones, ampliando la cartera de posibilidades siempre que exista algún sustento legal.

Ejemplo son los previstos por el artículo 151 de la Ley del ISR en lo referente a las donaciones, pago de impuestos locales, transporte escolar obligatorio, gastos funerario, entre otros. Acto seguido, al llevar esta lógica al caso que se plantea sobre la inclusión de deducciones propias del régimen independiente, es de entenderse que siempre que el legislador incluya dicha opción y la fundamente; es posible.

En suma, dentro del régimen de sueldos y salarios obtenidos en entornos tecnológicos, existiría la posibilidad de incluir deducciones personales dentro de la declaración anual y estas versarían sobre aquellas generales del régimen de

¹⁵⁶ Tesis 1a./J. 103/2009 Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, t. XXX, diciembre de 2009, p. 108.

sueldos y salarios además de los gastos indispensables para que el trabajador desempeñe su labor; siendo posible esta opción si es que el legislador lo permite dentro de los límites legales.

Y como ocurre en el resto de los casos, cada gasto tendría que estar amparado por un CFDI que cumpla con todos los requisitos previstos por el artículo 29-A del Código Fiscal de la Federación y al obtener un saldo a favor producto de la presentación de la declaración anual y el ingreso de deducciones personales contra los ingresos obtenidos en el periodo; sería posible solicitar una devolución.

4.3.3 SEGURIDAD SOCIAL

El último de los puntos a mencionar es el tema de la seguridad social de los conductores de Uber, debiendo de mencionar que sobre dicho concepto y en palabras de Alberto Briceño Ruiz citando a Miguel A. Cordini, se dice que “la seguridad Social es el conjunto de principios y normas que, en función de solidaridad social, regula los sistemas y las instituciones destinados a conferir una protección jurídicamente garantizada en los casos de necesidad bioeconomía determinados por contingencias sociales”¹⁵⁷.

En ese sentido, el término se emplea para referirse al conjunto de normatividades e instituciones que se encargan de la protección de las personas físicas ante posibles riesgos calificados de importancia para la sociedad; y tales circunstancias y riesgos que deben ser protegidos se plasman y devienen en la creación de leyes como lo son la Ley del Seguro Social, Ley del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores Del Estado; y los reglamentos emanados de ambas leyes; y surgen además los Institutos encargados de su protección: el IMSS y el ISSSTE.

¹⁵⁷ Briceño Ruiz, Alberto, Derecho de la seguridad social, 2da. ed., México, Editorial Oxford University Press, 2015, p., 11.

Y pese a que ambas leyes prevén una protección similar, el detalle está en los sujetos de aseguramiento, pues en el caso del IMSS y en términos del artículo 12, se protege a las personas físicas:

- Que presten un servicio personal y subordinado,
- Socios de las sociedades cooperativas
- Determinadas así por Decreto del Ejecutivo Federal
- Personas Trabajadoras del Hogar

Quedando comprendidas en su regulación aquellos contribuyentes del grupo de las personas físicas que obtienen ingresos por salarios y en general por la prestación de un servicio personal subordinado, quienes obtienen en términos de la ley en la materia los beneficios de la seguridad social y de acuerdo con el artículo 11 los seguros que forman parte de ésta son los siguientes:

- **Riesgos de trabajo:** Corresponde a una prestación médica y comprende “los aparatos de prótesis y ortopedia y rehabilitación, además de un subsidio y pensión con base en el 70% del último salario”¹⁵⁸. Es decir, aquello necesario para que el trabajador pueda recuperarse sin perder un sustento que le permita satisfacer sus necesidades propias y familiares.
- **Enfermedades y maternidad:** El seguro de enfermedad se limita a “asistencia médica, quirúrgica, hospitalaria y farmacéutica”¹⁵⁹. Aplicado de manera homóloga al caso de maternidad, aunque para nada es una enfermedad.
- **Invalidez y vida:** Para el caso de Invalidez, se otorga una pensión en virtud de que el asegurado “padezca una enfermedad o sufra de un accidente no derivado de riesgo de trabajo”¹⁶⁰ y tiene además el derecho de continuar recibiendo servicios médicos. Para el caso de “vida” se otorga una pensión en virtud de la muerte del trabajador y los beneficiarios son la viuda o viudo, concubina o concubino, hijos y/o ascendientes.

¹⁵⁸ *Ibidem*, p. 187.

¹⁵⁹ *Ídem*.

¹⁶⁰ *Ibidem*, p. 272.

- **Retiro, cesantía en edad avanzada y vejez:** Para el caso de la Cesantía en edad avanzada, se refiere que “es la pensión a que tendrá derecho el asegurado al estar privado de empleo remunerado a partir de los 60 años de edad y haber cotizado 1250 semanas en el IMSS”¹⁶¹ y para el caso de la vejez, se debe de contar con “65 años de edad y haber cotizado 1250 semanas en el IMSS”¹⁶².

Pudiendo existir el caso que el trabajador opte por su retiro antes de llegar a la edad de 60 años, siempre que tenga la posibilidad de obtener una pensión calculada en el sistema de renta vitalicia que supere en más del 30% la pensión garantizada y se halla cubierto la prima del seguro de sobrevivencia para sus beneficiario.

- **Guarderías y prestaciones sociales:** El servicio de guarderías se otorga a los trabajadores en virtud de un espacio designado para el cuidado de sus hijos mientras los primeros desempeñan su trabajo. Las prestaciones sociales por su parte, “son beneficios que el IMSS otorga a toda la población, independientemente de su calidad de asegurado o beneficiario”¹⁶³. Buscando en teoría que la población cuente con mejores herramientas para su desarrollo personal.

No obstante, la protección de la seguridad social no ocurre de la misma manera en el trabajo prestado de manera independiente puesto que las cuotas de seguridad social no son pagadas de manera tripartita como ocurre en el régimen del trabajo subordinado ya que no hay un patrón que pague la parte correspondiente a tal carácter o se halle obligado a la inscripción de los trabajadores.

En ese contexto, los trabajadores independientes deben optar por su inscripción al régimen voluntario para que de esa manera obtengan los beneficios

¹⁶¹ Sánchez-Castañeda, Alfredo y Morales Ramírez, María Ascensión, *Derechos de las personas pensionadas y jubiladas*, 1ra. ed., México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2018, p. 13.

¹⁶² *Ídem*.

¹⁶³ Briceño Ruiz, Alberto, *op. cit.*, p. 312.

de la seguridad social y las cuotas corren por su cuenta. Tal y como lo señala el autor antes mencionado, la ley del IMSS:

Permite [al trabajador independiente] determinar libremente su incorporación, dentro de los límites y las condiciones señalados por el IMSS. Existen tres condiciones para quienes desean incorporarse a este régimen: 1. Solo recibirán los servicios que limitadamente se comprenden en la Ley; 2. Su incorporación está condicionada a que no disminuya la calidad del servicio que se otorga a los trabajadores; 3. Deberán celebrar un convenio con el IMSS, donde se convenga el monto de la cuota, la fecha de inicio de incorporación y la duración del convenio”¹⁶⁴

Por ello, aquellos que optan por la opción de incorporarse voluntariamente, asumen las obligaciones y el papel que le correspondería desempeñar al patrón en una relación de trabajo subordinado, y, así pues, los conductores de Uber que tributan en el actual régimen fiscal que les es aplicable por prestar sus servicios a través de una plataforma tecnológica, deben de cumplir con tales requisitos para gozar de seguridad social.

En ese orden de ideas, en el documento Frankfurt paper se hace mención de que los trabajadores como los conductores de Uber “generalmente son considerados por los operadores de las plataformas como contratistas independientes y por lo tanto normalmente son excluidos de las prestaciones sociales y legales establecidas para los empleados a través de los últimos cientos de años”¹⁶⁵.

Aquello contextualiza a la perfección el problema existente puesto que como se menciona, las prestaciones derivadas de la LFT y del artículo 123, tales como la seguridad social, han sido logros históricos cuya historia se remonta a cientos de años atrás y que ha estado envuelta en huelgas, luchas y largos procesos de negociación. El hecho de negar derechos en virtud del aspecto formal de la ley fiscal ignorando al aspecto fáctico de la relación e inducir a las personas físicas que

¹⁶⁴ *Ibidem*, p. 132.

¹⁶⁵ Austrian Chamber of Labour (Arbeiterkammer), *et al.*, *op. cit.*

prestan sus servicios como conductores de empresas como Uber a recurrir a un régimen voluntario poco favorecedor; vulnera a todas luces sus derechos.

Esto contrasta además con los resultados de la encuesta realizada para la presente investigación la cual indica que el 88% de los contribuyentes se sienten desprotegidos en materia de seguridad social y el 84% desearía contar con las prestaciones sociales de las que goza un trabajador subordinado¹⁶⁶.

Por tal motivo, dentro del nuevo régimen fiscal propuesto, se pretende la inclusión de la seguridad social como un derecho de los contribuyentes al ser considerados trabajadores subordinados; quedando obligadas las empresas como Uber al pago de cuotas patronales que finalmente son deducibles tanto para la empresa como para el trabajador en la proporción de sus aportaciones.

Llevando a cabo esta acción, sería posible garantizar la seguridad de los trabajadores, así como la protección de sus Derechos Humanos amparados no solamente por una ley fiscal que los considere trabajadores sino por un sustento teórico y legal previsto por las leyes laborales y tratados internacionales ratificados por México; pues como se mencionó en repetidas ocasiones; la creación de un nuevo régimen fiscal no implica solamente la modificación, reforma o adición a las leyes en la materia sino también los aspectos que controlan las circunstancias de hecho de la actividad mediante la cual obtienen ingresos y la regulación de ésta en el mercado.

¹⁶⁶ Resultados de la encuesta para trabajadores de Uber, adjuntos al presente trabajo como anexo 2.

CONCLUSIONES

Como resultado de la investigación se ha logrado identificar el fenómeno de la económica colaborativa, dentro de la cual se ubican los conductores de empresas como Uber, y ésta se ha definido como el tipo de economía dentro de la cual una actividad que anteriormente era prestada por un sector en específico ahora es llevada a cabo por aquellos que “atienden el llamado”.

Así mismo se han señalado las partes (sentido amplio) que intervienen en el fenómeno antes mencionado, los cuales son el intermediario que pone a disposición su plataforma tecnológica, los prestadores del servicio y los usuarios de dicho servicio; debiendo hacer hincapié en que es un error tratar como sinónimos de plataforma tecnológica a las empresas como Uber. Acto seguido, el papel de los prestadores de servicio corresponde a los conductores quienes, dicho sea de paso, llevan a cabo dicha actividad en nombre de la empresa para satisfacer la necesidad de transporte de pasajeros o usuarios.

Con base en ello, es posible identificar los elementos tributarios del servicio de transporte terrestre de pasajeros a través de una plataforma tecnológica, como lo es la obligación constitucional del artículo 31 fracción IV de la Constitución que constriñe a todos los mexicanos a contribuir con el gasto público, y de la cual se derivan los principios aplicables a los impuestos y los elementos de estos: Sujeto, objeto; base, tasa, tarifa o cuota; y medio o forma de pago.

Acto seguido, se planteó que los regímenes fiscales son el conjunto de reglas y directrices que regulan los derechos y obligaciones de los contribuyentes personas físicas y morales de acuerdo con la actividad económica que realizan, y éstas se encuentran a su vez señaladas en la legislación fiscal vigente en un tiempo y espacio determinado. En ese sentido, los conductores de empresas como Uber se hallan obligados al pago del IVA e ISR con las peculiaridades que cada ley señala para tal efecto, sin menoscabo de la RMF para el 2021.

Al respecto, dicha legislación aplicable en la Ciudad de México refiere que los conductores de empresas como Uber deben tributar en el régimen de las actividades empresariales con ingresos a través de plataformas tecnológicas, el cual se encuentra dentro del grupo del trabajo independiente a pesar de que las empresas como Uber fungen como personas retenedoras y se engloban matices que ponen en duda la naturaleza de la relación jurídica entre la empresa y el conductor. Además, dicho régimen posee dos esquemas de tributación; el primero consistente en considerar a las retenciones efectuadas como pagos provisionales y la segunda en considerarlas como pagos definitivos.

En esa tesitura y a la luz del principio de la primacía de la realidad sobre la apariencia de las formas, se ha argumentado que el tipo de relación existente entre los conductores de Uber que prestan el servicio de transporte terrestre de pasajeros a través de una plataforma tecnológica, y la empresa; es de naturaleza laboral y aquella se encuentra encubierta dentro del contrato de servicios digitales en donde se plasman elementos que permiten identificarla.

Aunado a ello se ha encontrado que la legislación fiscal aplicable en la Ciudad de México pretende encubrir dentro del régimen de las actividades empresariales con ingresos a través de plataformas tecnológicas, un esquema de tributación propio del trabajo subordinado puesto que, al analizarlo en conjunto con los regímenes propios de uno y otro grupo, se deducen reglas y directrices que lo asemejan al régimen de sueldos y salarios.

En adición, quedaron evidenciadas las deficiencias de la exposición de motivos del 8 de septiembre de 2019 y de las leyes fiscales vigentes en la Ciudad de México en lo que respecta a la regulación de la economía colaborativa, y ello provoca una violación clara a los derechos de estos y los coloca en un estado de indefensión que se ve agravada por la falta de cultura fiscal de los contribuyentes.

Asimismo, se demostró la necesidad de un cambio en la forma en que, los contribuyentes que se hallan en las mismas condiciones que los conductores de

Uber, cumplen con sus obligaciones fiscales, el cual consiste en la conceptualización de su actividad como un trabajo prestado de manera subordinada y por ende la asignación de un régimen acorde a dicho tipo de trabajo.

Acto seguido, la hipótesis planteada sobre que las personas físicas cuya actividad económica consiste en la prestación del servicio de transporte terrestre de pasajeros a través del uso de plataformas tecnológicas en la Ciudad de México, como en el caso de Uber, prestan un trabajo personal y subordinado; y, por lo tanto, les corresponde un régimen fiscal acorde a dicha situación, es correcta y tiene un sustento teórico y fáctico que a pesar de alejarse de la idea tradicional de un trabajador subordinado, no pierden tal esencia.

Ahora bien, para lograr su justificación teórica o formal, tendría que agregarse al capítulo de trabajos especiales en la Ley Federal del Trabajo un artículo expreso que considerase a las personas físicas del caso antes descrito, o bien en situaciones similares donde se pueda deducir la existencia de subordinación, como un tipo de trabajo personal y subordinado.

En ese contexto para regular correctamente la actividad de los conductores de Uber y del resto de las personas físicas que se encuentran en una situación similar a la de éstos dentro de la economía colaborativa, es necesaria la implementación de un nuevo esquema de tributación y una redefinición de los aspectos que integran el nuevo régimen fiscal que debe asignárseles. Éste tendría por nombre: “Régimen de sueldos y salarios obtenidos en entornos tecnológicos” con reglas específicas para las declaraciones, así como sus efectos y alcances jurídicos.

En él, debe señalarse la posibilidad de efectuar deducciones personales y solicitar la devolución de saldos a favor, cuando los contribuyentes así lo ameriten, siempre que existan los supuestos planteados por las leyes fiscales aplicables. En adición, para las personas físicas cuya actividad económica consiste en la prestación del servicio de transporte terrestre de pasajeros a través del uso de plataformas tecnológicas, debe permitirse incluir deducciones propias de los

regímenes independientes en el nuevo régimen subordinado sin que ello modifique su naturaleza.

Así bien, sin menoscabo de lo anterior, la posibilidad de argumentar la consideración del trabajo de los conductores de Uber como asimilados a salarios, podría representar una opción adicional ante la resistencia de ciertos grupos de trabajadores y empresas en lo que respecta a la consideración del trabajo de los contribuyentes antes mencionados como empleados subordinados.

FUENTES CONSULTADAS

BIBLIOGRAFÍA

- Briceño Ruiz, Alberto, *Derecho de la seguridad social*, 2da. ed., México, Editorial Oxford University Press, 2015.
- Chapoy B., Dolores Beatriz y Fernández, y Cuevas, José Mauricio, *Derecho fiscal*, 1ra. ed., México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1991.
- C. Mejan, Luis Manuel, *Contratos civiles ayuda de memoria*, 1ra ed., México, Editorial Oxford University Press, 2004.
- De Buen Lozano, Néstor, *Derecho del trabajo*, 4ta. ed., T. II, México, Porrúa, 1981.
- De La Cueva, Mario, *El nuevo derecho mexicano del trabajo*, t. I, 6ta. ed., México, Editorial Porrúa, 1980.
- León Tovar, Soyla H., *Contratos mercantiles*, 2da ed., México, Editorial Oxford University Press, 2016.
- López Lozano, Eduardo, *432 preguntas y respuestas sobre sueldos y salarios*, 1ra. ed., México, Ediciones fiscales ISEF, 2005.
- Organización Internacional Del Trabajo, *Las plataformas digitales y el futuro del trabajo Cómo fomentar el trabajo decente en el mundo digital*, 1ra. ed., Ginebra, Servicio de producción impresión y distribución de documentos y publicaciones (PRODOC) de la OIT, 2019.
- Reyes Jiménez, María de Lourdes y Nájera Martínez, Alejandro, *Derecho fiscal apuntes*, 1ra ed., México, Tecnológico de estudios superiores del oriente del Estado de México, 2006.
- Rodríguez Lobato, Raúl, *Derecho fiscal*, 2a. ed., México, Editorial Oxford University Press, 2011, Colección textos jurídicos universitarios.

Sánchez-Castañeda, Alfredo y Morales Ramírez, María Ascensión, *Derechos de las personas pensionadas y jubiladas*, 1ra. ed., México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2018.

Servicio De Administración Tributaria, et al., *Guía de estudio para la asignatura formación e información tributaria*, 8va. ed., México, Instituto Nacional de Contadores Públicos, 2018.

Sol Juárez, Humberto, *Derecho fiscal*, 1ra. ed., México, Red Tercer Milenio S.C, 2012.

CIBERGRAFÍA

Albareda Soberón, Ana Victoria, “Ingresos asimilados a salarios En qué supuestos forman parte de la base para el ISN”, México, Colegio de Contadores Públicos de México, consultado el día 28 de julio de 2020 en <https://www.ccpm.org.mx/avisos/2018-2020/ingresos-asimilados-a-salarios-paf.pdf>

Austrian Chamber Of Labour (Arbeiterkammer), et al., “Frankfurt paper on platform-based work”, traducción propia, Alemania, 2016, consultado el día 10 de agosto de 2020 en: http://crowdwork-igmetall.de/Frankfurt_Paper_on_Platform_Based_Work_EN.pdf

Auvergnon, Philippe, “Angustias de uberización y retos que plantea el trabajo digital al derecho laboral”, *Revista Derecho Social y Empresa*, núm. 6, diciembre 2016, consultado el 28 de julio de 2020 en <https://www.dykinson.com/cart/download/articulos/8057/>

Bensusán, Gabriela, “Nuevas tendencias en el empleo: retos y opciones para las regulaciones y políticas del mercado de trabajo”, Santiago, 2016, consultado

el día 25 de febrero de 2020 en
https://www.cepal.org/sites/default/files/document/files/bensusan_1.1.pdf

De Heredia Ruiz, Ignasi Beltran, “Economía de las plataformas (platform economy) y contrato de trabajo”, Catalunya, consultado el día 18 de julio de 2020 en
<http://www.iuslabor.org/wp-content/plugins/download-monitor/download.php?id=386>

Howe, Jef, “The Rise of Crowdsourcing”, consultado el día 12 de abril de 2020 en
<https://www.wired.com/2006/06/crowds/>

Ig Metall, “Documento de Frankfurt sobre el trabajo basado en plataformas”, Alemania, consultado el día 10 de agosto de 2020 en: <http://crowdwork-igmetall.de/>

Instituto Mexicano Para La Competitividad, “Una mirada a los beneficios y oportunidades de la Economía Colaborativa”, México, 2018, consultado el día 28 de julio de 2020 en https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2018/10/AQuickAnalysis-ESPA%C3%91OLNew_Final.pdf

Lenguita, Paula y Miano, Amalia, “Las relaciones laborables invisibles del trabajo a domicilio”, 2005, consultado el día 28 de julio de 2020 en
<https://www.aacademica.org/amalia.miano/39>

OCDE, “Marco Inclusivo sobre BEPS de la OCDE y el G-20”, consultado el 12 de junio de 2020 en <http://www.oecd.org/tax/beps/folleto-marco-inclusivo-sobre-beps.pdf>

OCDE, “Quiénes somos”, consultado el 12 de junio de 2020 en
<https://www.oecd.org/acerca/>

Parlamento Europeo, “Informe sobre una agenda europea para la economía colaborativa (2016/0000(INI)) Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor”, 2017, consultado el día 12 de abril de 2020 en
https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2017-0195_ES.pdf

Procuraduría De La Defensa Del Contribuyente, “Todo lo que el contribuyente debe saber”, consultado el día 18 de julio de 2010 en http://www.prodecon.gob.mx/Documentos/compilado_12numeros.pdf

RAE, “Diccionario de la lengua española”, consultado el día 12 de abril de 2020 en <https://dle.rae.es/?w=servicio>

RAE, “Diccionario de la lengua española”, consultado el día 7 de abril de 2020 en <https://dle.rae.es/?w=tecnolog%C3%ADa>

RAE, “Diccionario de la lengua española”, consultado el día 7 de abril de 2020 en <https://dle.rae.es/tecnol%C3%B3gico>

RAE, “Diccionario de la lengua española”, consultado el día 12 de abril de 2020 en <https://dle.rae.es/?w=servicio>

RAE, “Diccionario de la lengua española”, consultado el día 12 de abril de 2020 en <https://dle.rae.es/?w=terrestre>

RAE, “Diccionario de la lengua española”, consultado el día 12 de abril de 2020 en <https://dle.rae.es/?w=transporte>

RAE, “Diccionario de la lengua española”, consultado el día 29 de abril de 2020 en <https://dle.rae.es/independiente>

RAE, “Diccionario de la lengua española”, consultado el día 12 de abril de 2020 en <https://dle.rae.es/pasajero?m=form>

RAE, “Diccionario de la lengua española”, consultado el día 04 de mayo de 2020 en <https://dle.rae.es/personal>

RAE, “Diccionario de la lengua española”, consultado el día 7 de abril de 2020 en <https://dle.rae.es/plataforma>

RAE, “Diccionario de la lengua española”, consultado el día 04 de mayo de 2020 en <https://dle.rae.es/subordinado>

Raso Delgue, Juan, “La empresa virtual: nuevos retos para el derecho del trabajo”, Revista internacional y comparada de relaciones laborales y derecho del

empleo, México, consultado el 25 de febrero de 2020 en http://ejcls.adapt.it/index.php/rlde_adapt/article/download/454/621

Secretaría De Relaciones Exteriores, “México y el grupo de los veinte (G20)”, consultado el 12 de junio de 2020 en <https://www.gob.mx/sre/fr/acciones-y-programas/mexico-y-el-grupo-de-los-veinte-g20>

Servicio De Administración Tributaria, “CFDI nómina”, México 2017, consultado el día 28 de julio de 2020 en https://www.coparmex.org.mx/downloads/ENVIOS/Lic_German_Primer_Panel.pdf

Servicio De Administración Tributaria, “Conoce las deducciones personales”, consultado el día 10 de agosto de 2020 en <https://www.sat.gob.mx/consulta/23972/conoce-las-deducciones-personales>

Servicio De Administración Tributaria, “Minisitio plataformas tecnológicas” consultado el día 10 de agosto de 2020 en <http://omawww.sat.gob.mx/plataformastecnologicas/Paginas/index.html>

Servicio De Administración Tributaria, “Preguntas frecuentes sobre el CFDI de retenciones y Complemento Servicios Plataformas Tecnológicas”, México, 2020, consultado el 12 de junio de 2020 en <http://omawww.sat.gob.mx/plataformastecnologicas/Paginas/documentos/01 PreguntasFrecuentesComplementoPlataformas.pdf>

Servicio De Administración Tributaria, “Preguntas frecuentes. Inscripción y actualización al RFC de personas físicas”, México, 2020, consultado el 18 de febrero de 2021 en http://omawww.sat.gob.mx/plataformastecnologicas/Paginas/PersonasFisicas/documentos/PreguntasFrecuentes_InscripcionyactualizacionalRFC_personas_fisicas.pdf

Todolí Signes, Adrián, “El impacto de la “Uber economy” en las relaciones laborales: los efectos de las plataformas virtuales en el contrato de trabajo”, 2015,

consultado el 25 de febrero de 2020 en <https://core.ac.uk/download/pdf/39042693.pdf>

Uber Portier México, “Descubre qué es Uber y cómo puede ayudarte”, consultado el 12 de junio de 2020 en <https://www.uber.com/es-MX/blog/que-es-uber-mexico/#:~:text=La%20plataforma%20de%20Uber%20illeg%C3%B3,que%20ha%20simplificado%20sus%20viajes.>

Uber Technologies Inc, “Cómo usar la app de Uber”, consultado el 28 de julio de 2020, disponible en <https://www.uber.com/mx/es/about/how-does-uber-work/>

HEMEROGRAFÍA

A.P, “Tribunal británico falla contra UBER y lo obliga a reconocer a sus choferes como empleados”, Sinembargo.mx, 19 de diciembre de 2018, consultado el día 10 de agosto de 2020 en <https://www.sinembargo.mx/19-12-2018/3512869#.XBrlbyVmUVg.facebook>

Carballo Mena, Cesar Augusto, “Indicios de la relación de trabajo y empresas digitales. Ensayo sobre la ceguera”, Trabajo y derecho, Editorial Wolter Kluwer, núm. 65, mayo de 2020.

Carballo Mena, Cesar Augusto, “Vestigios del trabajo dependiente a propósito del escrutinio judicial de Uber Technologies, Inc. y Dynamex Operations West, Inc”, Revista latinoamericana de derecho social, México, núm. 28, enero a junio de 2019, consultado el 28 de julio de 2020 en <http://www.scielo.org.mx/pdf/rlds/n28/1870-4670-rlds-28-3.pdf2>

De Simón, Sagardoy y Núñez-Cortés, Contreras Pilar, “Economía colaborativa y relación laboral ¿un binomio conflictivo?, faes Fundación, enero a marzo de 2017, consultado el día 28 de julio de 2020 en

https://fundacionfaes.org/file_upload/publication/pdf/20170130123132economia-colaborativa-y-relacion-laboral-a-un-binomio-conflictivo.pdf

Mera, Isaid, “Uber no trasladará a usuarios el IVA a servicios digitales... lo pagarán los conductores”, El Financiero, Tech, 07 mayo 2020, consultado el 28 de julio de 2020 en <https://www.elfinanciero.com.mx/tech/uber-no-trasladara-a-usuarios-el-iva-a-servicios-digitales-lo-pagaran-los-conductores#:~:text=Puedes%20desuscribirte%20en%20cualquier%20momento,los%20conductores%20de%20la%20plataforma>.

Rodríguez Fernández María Luz, “¿Trabajadores o freelancers? La controvertida naturaleza de las relaciones de trabajo en la platform economy”, TRIPALIUM Justicia Social y Trabajo Decente, Montevideo, vol. 1, núm. 1, febrero, 2019.

Tellez Julio, “Teletrabajo”, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, México, consultado el día 28 de julio de 2020, en: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/5/2458/43.pdf>

Velázquez, Cesar, “En Ángel de Independencia, protestan conductores de Uber; prevén marcha a Zócalo”, Milenio, Política/comunidad, 30 junio 2020, consultado el 28 de julio de 2020 en <https://www.milenio.com/politica/comunidad/en-reforma-marchan-conductores-de-uber-de-cdmx>

LEGISLACIÓN

Anexo 1-A de la Resolución Miscelánea Fiscal para 2021

Anexo 6 de la Resolución Miscelánea Fiscal para 2019, 2019, México.

Anexo 6 de la Primera Resolución de Modificaciones a la Resolución Miscelánea Fiscal para 2020

Anexo 6 de la Segunda Resolución de Modificaciones a la Resolución Miscelánea Fiscal 2014, México, 2014.

Código Civil de la Ciudad de México

Código Civil para el Estado de México

Código Fiscal de la Federación

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Cour de Cassation, “Sentencia n° 374 FP- P+B+R+I”, Francia, marzo de 2009, consultado el día 28 de julio de 2020 en https://www.courdecassation.fr/IMG/20200304_arret_UBER_espanol.pdf

Cuarta resolución de modificaciones a la Resolución Miscelánea Fiscal para 2018, México, 2018.

Décima resolución de modificaciones a la Resolución Miscelánea Fiscal para 2018, México 2018.

Cámara de Diputados, *Iniciativas del Ejecutivo Federal que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de la Ley del Impuesto Sobre la Renta, de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, de la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios y del Código Fiscal de la Federación*, México, Gaceta Parlamentaria, 2019.

Ley del Impuesto al Valor Agregado

Ley del Impuesto Sobre la Renta

Ley del Instituto Mexicano del Seguro Social

Ley Federal del Trabajo

Primera Resolución de Modificaciones a la Resolución Miscelánea Fiscal para 2020, México, 2020

R198 - Recomendación sobre la relación de trabajo, 2006 (núm. 198)

Resolución Miscelánea Fiscal para 2019, México, 2019.

Resolución Miscelánea Fiscal para 2020, México 2019

Resolución Miscelánea Fiscal para 2021

Tesis 1a./J. 103/2009 Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, t. XXX, diciembre de 2009, p. 108

Tesis I.11o.C.43 C (10a.) Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Décima Época, t. IV, enero de 2014, p. 3037

Tribunal de Apelaciones del Cuarto Turno, “C/ Uber Technologies Uruguay S.A. y otro. Proceso laboral ordinario (Ley 18.572) Ficha 2-3894/2019”, Montevideo, 2019.

ANEXOS

ANEXO 1: ENCUESTA PARA TRABAJADORES DE UBER

La presente encuesta tiene por objetivo conocer la percepción que tienen las personas trabajadoras de la empresa Uber sobre la actividad que realizan, así como la demanda social de posibles cambios estructurales en materia fiscal y laboral.

Nombre (opcional): _____

Edad (opcional): _____

1. Usted trabaja en (si son ambas elija la que es más frecuente):

Uber eats

Uber transporte de pasajeros

2. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en Uber? _____

3. ¿Su trabajo como conductor de Uber es la única fuente de ingresos que posee?

Si

No

4. Cuando se dio de alta en el SAT, se le asignó un Régimen Fiscal, ¿conoce de cual se trata?

Actividades Empresariales y Profesionales

Régimen de Incorporación Fiscal (RIF)

Lo desconozco.

5. ¿Mayormente dónde desempeña su trabajo?

Ciudad de México

Estado de México

En ambos por igual

6. ¿Aproximadamente cuantas horas a la semana trabaja en Uber?

0-4 horas

4-8 horas

8-12 horas

más de 12 horas

7. Durante el desempeño de sus actividades, ¿ha sido víctima de algún delito, ha sufrido algún incidente o accidentalmente ha provocado alguno? (Si respondió que no, pase a la pregunta 11)

Si

No

8. Cuando ocurrió el incidente, ¿Uber le proporcionó algún tipo de ayuda médica o psicológica?

Si

No

9. ¿Quién pagó los gastos derivados del incidente?

Uber pagó todo

Yo tuve que pagar todo

Uber pagó una parte y yo el resto.

10. ¿Se vio imposibilitado para continuar con su trabajo en Uber mientras el incidente se solucionaba?

Si No

11. ¿Tuvo que aprobar necesariamente algún tipo de examen para que se le permitiera trabajar en Uber (por ejemplo, psicológico, de conocimientos o de conducción)?

Si No

12. ¿Se le indicaron sus deberes como conductor de Uber (obligaciones, protocolos de atención, vestimenta, etc.)?

Si No

13. ¿Quién fija las tarifas por la prestación de su servicio?

Siempre lo hace Uber

Lo elijo yo, pero no puede ser superior al fijado por Uber

Tengo la libertad de elegir incluso si es mayor al fijado por Uber

14. ¿Le preocupa la calificación que los usuarios puedan brindarle?

Si No

15. ¿Alguna vez ha sido desconectado (imposibilitado para trabajar) de la plataforma y ha tenido que esperar ciertos días para volver a su empleo a causa de una mala calificación de los usuario, no acatamiento de los protocolos o por algún otro motivo?

Si No

16. ¿Quién presenta sus declaraciones de impuestos?

Uber lo hace

Yo lo hago

Lo hace una tercera persona, un contador, por ejemplo.

17. Las retenciones de impuestos son las cantidades que Uber toma de sus ingresos con motivo de IVA o ISR y se pueden consultar desde la aplicación. ¿Considera que son elevadas?

Si

No

Lo desconozco

18. ¿Preferiría que hubiera una forma más sencilla de cumplir con sus obligaciones derivadas del pago de impuestos?

Si

La que existe ahora está bien.

Desconozco como funciona.

19. Las deducciones personas consisten en los gastos relacionados con su actividad y se traducen en cantidades que se restan al total de impuestos a pagar. ¿Tiene la posibilidad de incluir estos gastos en sus declaraciones de impuestos?

Si

No

Lo desconozco, no soy quien las presenta.

20. ¿Alguna vez ha solicitado la devolución de saldos a favor?

Si

No, no he obtenido saldos a favor

No, no puedo hacerlo

No lo sé, no soy quien las presenta.

21. ¿Se siente desprotegido en materia de Seguridad Social?

Si

No

22. ¿Cuál es su opinión en relación con el tema de las prestaciones sociales (vacaciones, aguinaldo, participación de utilidades, etc.)

No lo considero relevante o necesario.

Me gustaría contar con ellas.

No tengo opinión al respecto.

23. ¿Considera que usted desempeña su trabajo de manera independiente como un negocio propio y que Uber se limita a permitir el uso de su plataforma?

Si

No

24. ¿Considera que Uber tiene capacidad para decidir por sobre la forma en que usted presta su servicio?

Si

Solo en algunas cuestiones

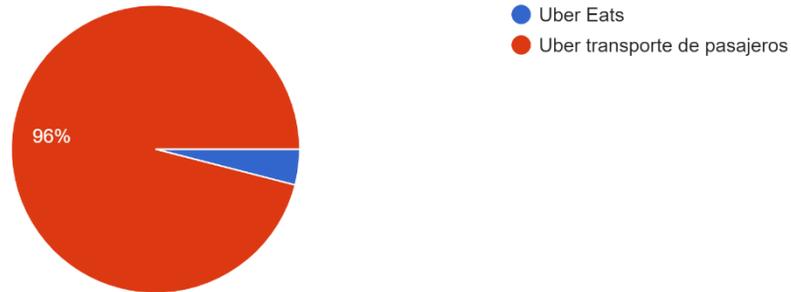
No

¡GRACIAS POR CONTESTAR LA ENCUESTA!

ANEXO 2: RESULTADOS DE LA ENCUESTA PARA TRABAJADORES DE UBER

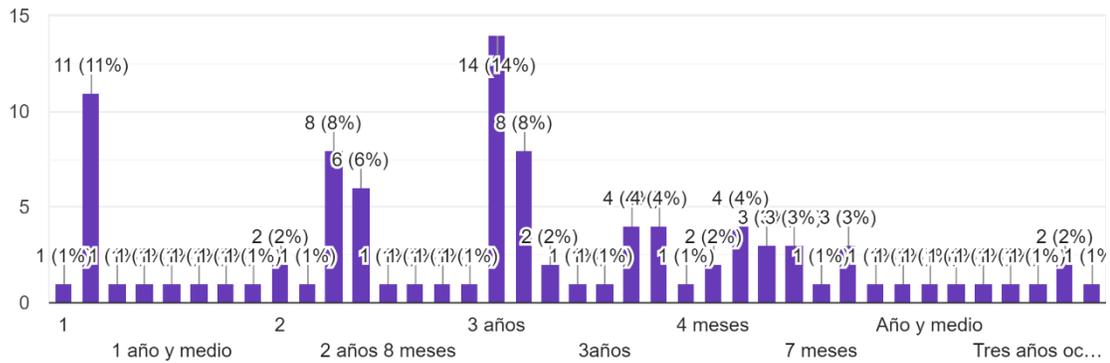
1. Usted trabaja en (si son ambas, elija la que es más frecuente):

100 respuestas



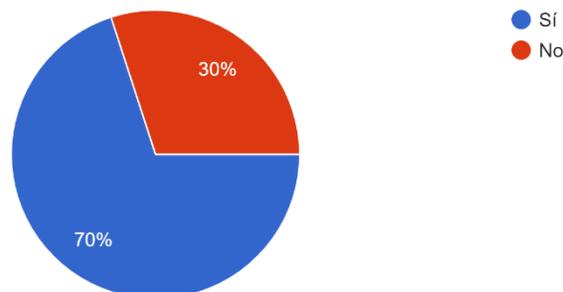
2. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en Uber?

100 respuestas



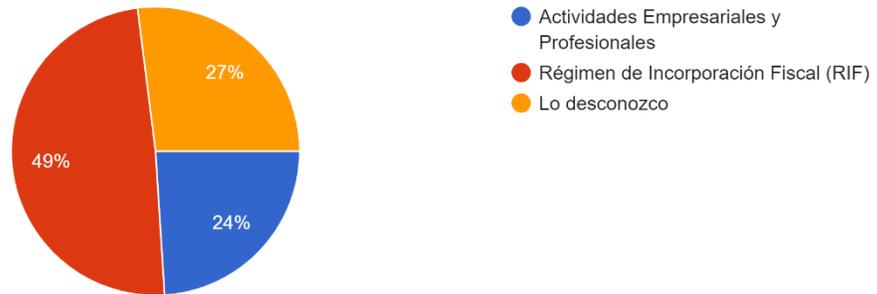
3. ¿Su trabajo como conductor de Uber es la única fuente de ingresos formal que posee?

100 respuestas



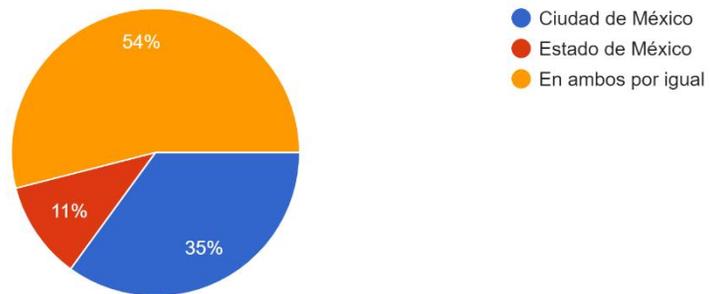
4. Cuando se dio de alta en el SAT, se le asignó un Régimen Fiscal, ¿conoce de cuál se trata?

100 responses



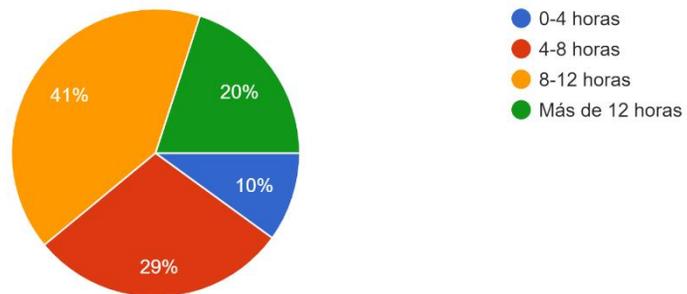
5. ¿Mayormente dónde desempeña su trabajo?

100 responses



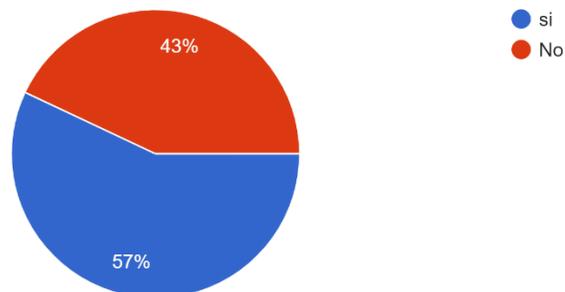
6. ¿En promedio cuantas horas al día trabaja en Uber?

100 responses



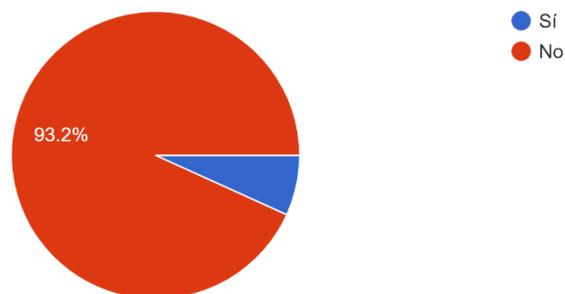
7. Durante el desempeño de sus actividades, ¿ha sido víctima de algún delito, ha sufrido algún incidente o accidentalmente ha provocado alguno? (Si respondió que no, pase a la pregunta 11)

100 responses



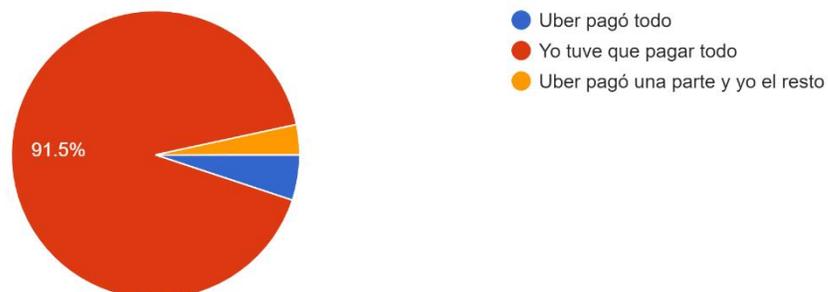
8. Cuando ocurrió el incidente, ¿Uber le proporcionó algún tipo de ayuda médica o psicológica?

59 responses



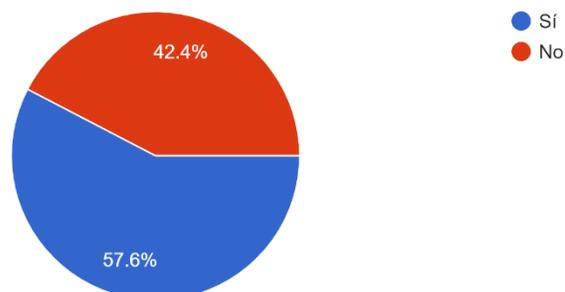
9. ¿Quién pagó los gastos derivados del incidente?

59 responses



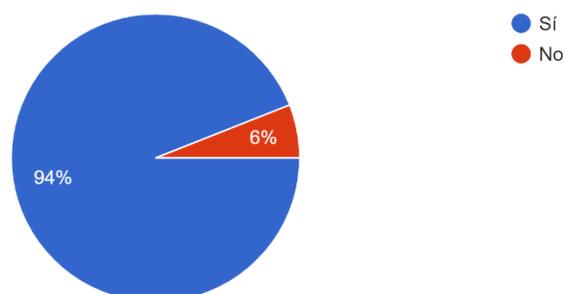
10. ¿Se vio imposibilitado para continuar con su trabajo en Uber mientras el incidente se solucionaba?

59 responses



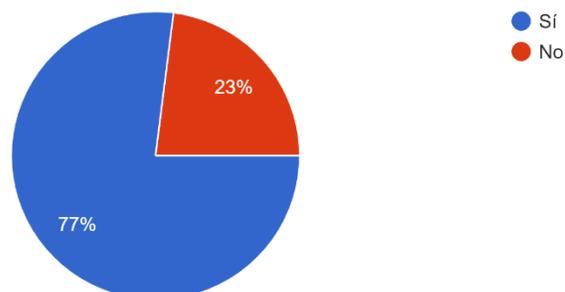
11. ¿Tuvo que aprobar necesariamente algún tipo de examen para que se le permitiera trabajar en Uber (por ejemplo, psicológico, de conocimientos o de conducción)?

100 responses



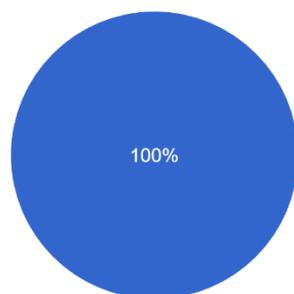
12. ¿Se le indicaron sus deberes como conductor de Uber (obligaciones, protocolos de atención, vestimenta, etc.)?

100 responses



13. ¿Quién fija las tarifas por la prestación de su servicio?

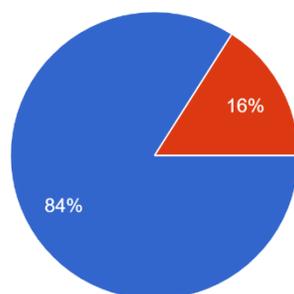
100 responses



- Siempre lo hace Uber
- Lo elijo yo, pero no puede ser superior al fijado por Uber
- Tengo la libertad de elegir incluso si es mayor al fijado por Uber

14. ¿Le preocupa la calificación que los usuarios puedan brindarle?

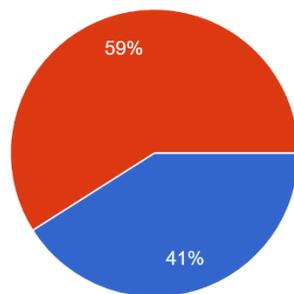
100 responses



- si
- No

15. ¿Alguna vez ha sido desconectado (imposibilitado para trabajar) de la plataforma y ha tenido que esperar ciertos días para volver a su empleo a...miento de los protocolos o por algún otro motivo?

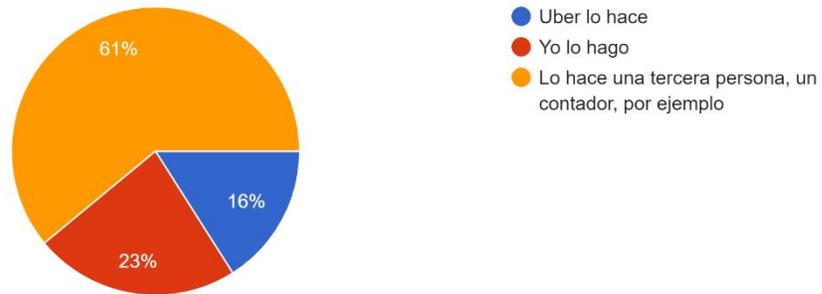
100 responses



- Sí
- No

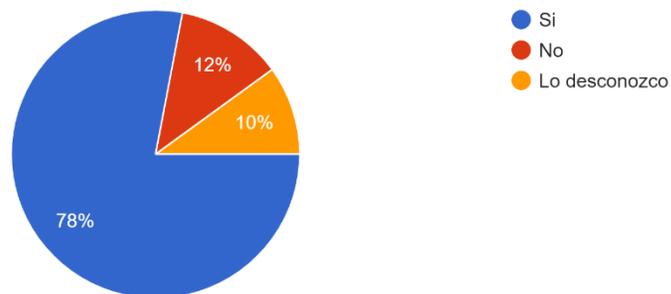
16. ¿Quién presenta sus declaraciones de impuestos?

100 responses



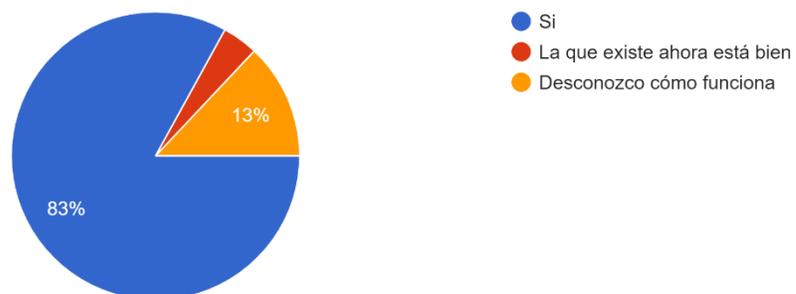
17. Las retenciones de impuestos son las cantidades que Uber toma de sus ingresos con motivo de IVA o ISR y se pueden consultar desde la aplicación. ¿Considera que son elevadas?

100 responses

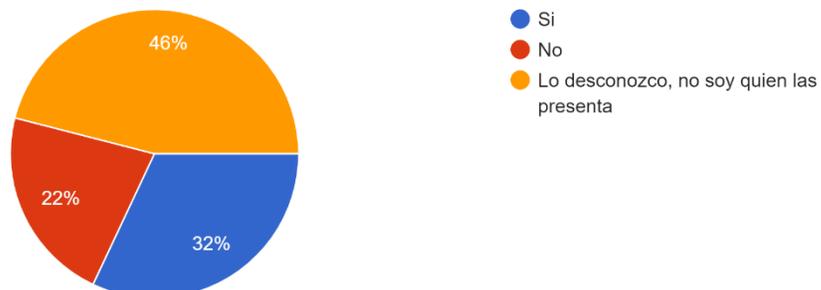


18. ¿Preferiría que hubiera una forma más sencilla de cumplir con sus obligaciones derivadas del pago de impuestos?

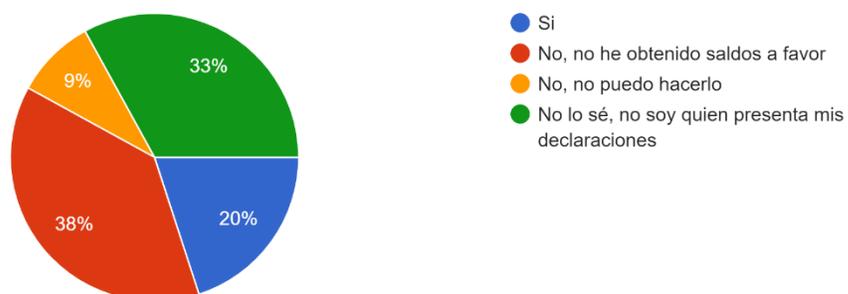
100 responses



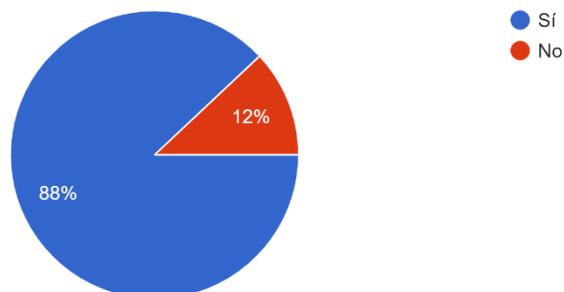
19. Las deducciones personales consisten en los gastos relacionados con su actividad y se traducen en cantidades que se restan al total de i...ir estos gastos en sus declaraciones de impuestos?
100 responses



20. ¿Alguna vez ha solicitado la devolución de saldos a favor?
100 responses

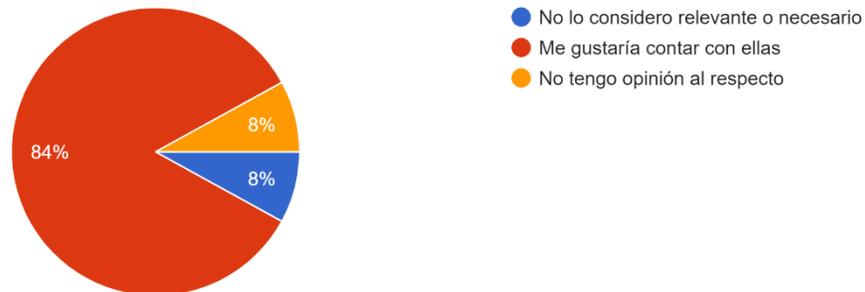


21. ¿Se siente desprotegido en materia de Seguridad Social?
100 responses



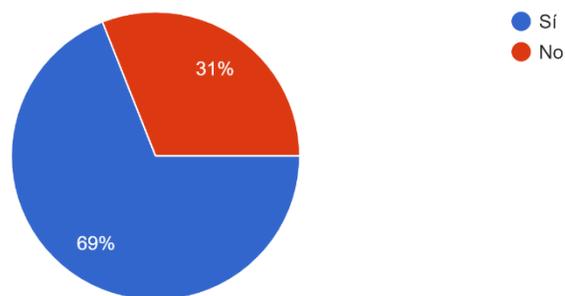
22. ¿Cuál es su opinión en relación con el tema de las prestaciones sociales? (vacaciones, aguinaldo, participación de utilidades, etc.)

100 responses



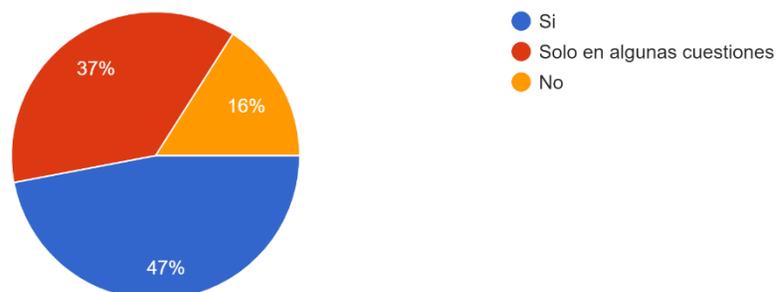
23. ¿Considera que usted desempeña su trabajo de manera independiente como un negocio propio y que Uber se limita a permitir el uso de su plataforma?

100 responses



24. ¿Considera que Uber tiene capacidad para decidir sobre la forma en que usted presta su servicio?

100 responses



ANEXO 3: CONTRATO DE SERVICIOS TECNOLÓGICOS

UBER PORTIER MÉXICO,

CONTRATO DE SERVICIOS TECNOLÓGICOS

Última actualización: 6 de abril de 2020

El presente contrato de servicios tecnológicos (“Contrato”) constituye un acuerdo legal entre usted a título personal (“Usted”) y Uber Portier México, una Sociedad de Responsabilidad Limitada de Capital Variable constituida en los Estados Unidos Mexicanos, con domicilio en la Ciudad de México, debidamente inscrita en el Registro Público de Comercio (“Portier México”, y en conjunto con Usted, las “Partes”).

Portier México ofrece los Servicios Uber (según se define más adelante) con el fin de captar clientes potenciales para proveedores independientes de Servicios de Entrega y/o Compra (según se define más adelante). Los Servicios Uber le permiten a Usted (una vez que cuente con la autorización de Portier México o cualquiera de sus Afiliadas (según se define más adelante)) localizar, recibir, aceptar y satisfacer peticiones de Servicios de Entrega y/o Compra, procedentes de usuarios autorizados de la Aplicación Uber Eats (según se define más adelante). Usted desea celebrar este Contrato con el propósito de acceder a los Servicios Uber y utilizarlos. Para efectos de claridad, las presentes condiciones conciernen al uso que Usted haga de los Servicios Uber para prestar sus Servicios de entrega y/o Compra.

Las Afiliadas de Portier México podrán desempeñar determinadas funciones relativas a la prestación de los Servicios Uber en calidad de agente autorizado de Portier México. Las referencias que se hagan a “Uber” en el presente serán consideradas alusiones a Portier y sus Afiliadas. Si Usted está autorizado por una Afiliada de Portier México para utilizar los servicios de la misma o de Uber con el objeto de prestar servicios de transporte de pasajeros o cualquier otro servicio diferente los que se describen en el presente contrato, tales servicios y el uso relacionado de los servicios de Uber o sus Afiliadas son distintos e independientes del presente Contrato y están sujetos a otras condiciones con la Afiliada de Portier correspondiente.

Usted reconoce y acepta que Portier México es un proveedor de servicios tecnológicos de intermediación y que no ofrece Servicios de Entrega y/o Compra. Usted reconoce y declara que ha aceptado o aceptará términos y condiciones para el uso específico de la Aplicación de Proveedor con la Afiliada de Portier México titular de los derechos de la aplicación, mismos que le otorgan una licencia personal, no exclusiva, no transferible, no sublicenciable y no sujeta a pago alguno o de regalías para instalar y utilizar la Aplicación de Proveedor en su Dispositivo únicamente con el propósito de prestar Servicios de Entrega y/o Compra. El uso continuado por Usted de la Aplicación de Proveedor constituirá la aceptación a dichos términos y condiciones.

Para utilizar los Servicios Uber, Usted debe aceptar los términos y condiciones establecidos a continuación. Desde el momento en el que Usted ejecute (de forma electrónica o de otro modo)

el presente Contrato, Portier México y Usted quedarán obligados por las condiciones aquí expuestas.

Usted reconoce y conviene que las Afiliadas de Portier México que por alguna razón soporten o estén vinculadas con la prestación de Servicios Uber, podrán ser terceros beneficiarios del presente Contrato.

1. Definiciones

1.1 “Anexo” significa información complementaria al presente Contrato que establece condiciones adicionales específicas del Territorio o específicas del servicio, según proceda, que Portier México ponga a disposición y actualice ocasionalmente.

“Afiliada” se refiere a una entidad que, directa o indirectamente, controla a una parte, se encuentra bajo el control de ésta o se halla bajo control conjunto con la misma o que forme parte del Grupo de empresas al que pertenece Portier México. En este caso, por “control” se entiende disponer de una participación superior al cincuenta por ciento (50 %) de las acciones con derecho a voto u otros derechos de titularidad o la mayoría de los derechos de voto de dicha entidad, la capacidad de dicha entidad de asegurarse de que las actividades y los negocios de dicha Afiliada se lleven a cabo conforme a los deseos de dicha entidad o el derecho a obtener la mayoría de los ingresos de dicha Afiliada respecto de cualquier distribución realizada por esta de todos sus ingresos o de la mayoría de sus activos en un proceso de liquidación de la empresa.

“Aplicación de Proveedor” significa, indistintamente, la aplicación móvil que proporciona Portier México o una Afiliada (o que se facilita en virtud de cualquier contrato suscrito con la misma o una Afiliada), así como a la plataforma o página web puesta a disposición de Terceros Proveedores y/o Usuarios que permite a Usted el acceso a los Servicios Uber con el fin de localizar, recibir, aceptar y satisfacer las peticiones bajo demanda de Servicios de Entrega y/o Compra que formulan los Usuarios, y las actualizaciones o modificaciones de aquella realizadas de forma eventual.

“Aplicación Uber Eats” se refiere, de manera indistinta, a las aplicaciones móviles proporcionadas tanto Usuarios (según se define más adelante) como a Terceros Proveedores (según se define más adelante), así como a la plataforma o página web puesta a disposición de dichos Terceros Proveedores y/o Usuarios que buscan formular peticiones bajo demanda de Servicios de Entrega y/o Compra.

“Bienes Específicos” se refiere a aquellos bienes o productos sujetos a la entrega y/o compra por parte de Usted, disponibles en la ubicación de recogida, previa solicitud del Usuario.

“Datos de Uber” se refiere a todos los datos relacionados con el acceso a los Servicios Uber aquí establecidos y con el uso de los mismos, incluidos todos los datos relacionados con los Usuarios y/o Destinatarios de Entrega (incluida la Información de Usuario), todos los datos relacionados con la prestación de Servicios de Entrega y/o Compra a través de los Servicios Uber y la Aplicación de Proveedor, además de la ID de Proveedor.

“Destinatario de la Entrega” se refiere al destinatario designado por el Usuario a través de la Aplicación de Uber Eats para recibir los Bienes Específicos a ser entregados por Usted de conformidad con las especificaciones señaladas a través de la citada Aplicación de Uber Eats, en relación con los Servicios de Entrega y/o Compra prestados por Usted.

“Dispositivo” se refiere a un dispositivo móvil propiedad suya o controlada por Usted que: (a) cumpla las especificaciones de Portier México vigentes para dispositivos móviles según lo establecido en www.uber.com/byod-devices; y, (b) en la Aplicación de Proveedor se haya instalado conforme a la autorización de Portier México con el único fin de prestar Servicios de Entrega y/o Compra.

1.9. “ID de Proveedor” se refiere a la clave de identificación y contraseña que Portier México le asigna a Usted y que le permite utilizar la Aplicación de Proveedor y acceder a la misma.

1.10. “Información del Tercero Proveedor” se refiere a datos acerca del Tercero Proveedor puestos a disposición de Usted en relación con cualquier petición y uso de Servicios de Entrega y/o Compra y podrán incluir ubicación de recogida de los Bienes Específicos; nombre del Tercero Proveedor; datos de contacto; así como cualesquiera otros datos pertinentes de los Bienes Específicos sujetos a entrega.

1.11. “Información del Usuario” se refiere a los datos acerca del Usuario puestos a disposición de Usted en relación con cualquier solicitud de Servicios de Entrega y/o Compra y uso de los mismos y podrán incluir ubicación de destino de la entrega; nombre del Usuario y, en su caso, del Destinatario de Entrega; datos de contacto de éstos; firma y fotografía correspondiente al Usuario; así como cualesquiera otros datos pertinentes de los Bienes Específicos sujetos a entrega.

1.12. “Medio de Transporte” se refiere a un modo de transporte que será utilizado con el fin de prestar los Servicios de Entrega y/o Compra de conformidad con las normas de producto aplicables de los Servicios Uber correspondientes.

1.13. “Peajes” se refiere a cualquier tasa y peaje de carretera, puente, ferry, túnel y aeropuerto, incluidas las tasas por congestión del casco urbano, tasas medioambientales o

tasas similares, según lo determinen razonablemente los Servicios Uber basándose en la información disponible.

1.14. “Servicios de Entrega y/o Compra” se refiere a la prestación independiente de servicios consistentes en la entrega y/o compra a Usuarios o en nombre de estos a través de los Servicios Uber utilizando el Medio de Transporte correspondiente, mismos que, dependiendo de las especificaciones seleccionadas por el Usuario, podrán consistir en: (a) la entrega de los Bienes Específicos provenientes de Terceros Proveedores, previa solicitud del Usuario formulada a través de la Aplicación de Uber Eats; o, (b) la compra y entrega de los Bienes Específicos provenientes de un tercero distinto a los Terceros Proveedores, previa solicitud del Usuario formulada a través de la Aplicación de Uber Eats.

1.15. “Servicios Uber” se refiere a los servicios electrónicos de intermediación que Portier México haya prestado (o que se hayan prestado bajo supervisión de Portier México) a través de una aplicación de tecnología digital que, al tratarse de servicios bajo demanda de captación de clientes potenciales y aspectos relacionados, permiten a Usted localizar, recibir, aceptar y satisfacer peticiones bajo demanda de Servicios de Entrega y/o Compra que formulan Usuarios que buscan Servicios de Entrega y/o Compra o que se formulan en nombre de estos; dichos Servicios Uber incluyen el acceso a la Aplicación de Proveedor y al software, sitios web y servicios de pago de Uber conforme a lo descrito en el Apartado 4, dispuesto más adelante, así como a los servicios de apoyo relacionados, y sus eventuales actualizaciones o modificaciones.

1.16. “Tasa de Cancelación Negociada” tiene el significado establecido en el Apartado 4.5.

1.17. “Tasa de Cancelación” tiene el significado establecido en el Apartado 4.5.

1.18. “Tasa de Entrega y/o Compra” tiene el significado establecido en el Apartado 4.1.

1.19. “Costo de Suscripción” tiene el significado establecido en el Apartado 4.4.

1.20. “Tercero Proveedor” se refiere al proveedor de los Bienes Específicos puestos a disposición del Usuario a través de la Aplicación de Uber Eats, previa autorización de Portier México o cualquiera de sus Afiliadas.

1.21. “Territorio” se refiere a los Estados Unidos Mexicanos en donde Usted está autorizado por la Aplicación de Proveedor a recibir peticiones de Servicios de Entrega y/o Compra.

1.22. “Usuario” se refiere a cualquier destinatario de entrega o usuario final al que Portier México o cualquier Afiliada autorice a utilizar la Aplicación de Uber Eats con el fin de solicitar Servicios de Entrega y/o Compra de los Bienes Específicos ofrecidos por

los Terceros Proveedores, y que contará con una relación contractual independiente con Usted para la prestación de los Servicios de Entrega y/o Compra. Para efectos de mayor claridad, cabe destacar que el Usuario podrá obtener tales Servicios de Entrega y/o Compra con cualquiera de los siguientes propósitos: (a) para solicitar la entrega de los Bienes Específicos **provenientes** de Terceros Proveedores; o, (b) para solicitar la compra y la entrega de Bienes Específicos **provenientes** de cualquier tercero distinto a los Terceros Proveedores (*p. ej.*, un restaurante).

2. Uso de los Servicios Uber

- 2.1. **ID de proveedor.** Portier México le enviará una para que Usted pueda acceder a la Aplicación de Proveedor y utilizarla en un Dispositivo de conformidad con el presente Contrato. Usted acepta que mantendrá la confidencialidad de su ID de Proveedor y no compartirá tal identificación con ningún tercero. Usted notificará inmediatamente a Portier México cualquier infracción o divulgación de su ID de Proveedor o de la Aplicación de Proveedor, cualquier uso indebido de ambas o cualquier sospecha de tales infracciones.
- 2.2. **Prestación de Servicios de Entrega y/o Compra.** Cuando la Aplicación de Proveedor está activada, Usted podrá ver las peticiones de Servicios de Entrega y/o Compra que formula el Usuario a través de la Aplicación de Proveedor si Usted está disponible y se halla cerca del Usuario o Destinatario de Entrega. En su petición, el Usuario podrá especificar además la hora límite que precisa para que Usted complete los Servicios de Entrega y/o Compra, así como el tipo de Servicios de Entrega y/o Compra, los cuales podrán consistir en: (a) la entrega de los Bienes Específicos provenientes de Terceros Proveedores, previa solicitud del Usuario formulada a través de la Aplicación de Uber Eats; o, (b) la compra y entrega de los Bienes Específicos provenientes de tercero distinto a los Terceros Proveedores, previa solicitud formulada por el Usuario a través de la Aplicación de Uber Eats.

Si Usted acepta la petición de Servicios de Entrega y/o Compra formulada por cualquier Usuario, los Servicios Uber le proporcionarán determinada Información del Tercero Proveedor, Información del Usuario e instrucciones del mismo a través de la Aplicación de Proveedor, incluidos el nombre del Usuario o, de ser aplicable, el nombre del Tercero Proveedor y las ubicaciones de recogida y de destino de los Bienes Específicos a ser entregados o, en su caso, comprados.

Con objeto de potenciar la satisfacción del Usuario con la Aplicación de Proveedor y los Servicios de Entrega y/o Compra que Usted presta de manera independiente, es recomendable que Usted: (i) siga las instrucciones del Usuario para la recogida, la entrega

en el destino (*p. ej.*, el lugar dentro del edificio de la dirección en el que recoger/entregar un paquete, etc.) o, en su caso la compra y la entrega del Bien Específico y (ii) espere por lo menos diez (10) minutos a que el Usuario o el Destinatario de la Entrega aparezca en la ubicación de recogida o destino de entrega. Usted reconoce y acepta que, una vez que Usted haya aceptado la petición de Servicios de Entrega y/o Compra del Usuario, la aplicación tecnológica de Uber podrá proporcionar determinada información sobre Usted al Usuario y al Destinatario de la Entrega, incluido su nombre de pila, información de contacto, fotografía y ubicación y, según corresponda, datos sobre su Medio de Transporte. Usted no deberá ponerse en contacto con Usuarios o Destinatarios de Entrega ni utilizar Información del Usuario ni Información del Destinatario de la Entrega ni datos personales de ambos recabados en el transcurso de la prestación de los Servicios de Entrega y/o Compra por motivo alguno que no sea el de dar cumplimiento a los Servicios de Entrega y/o Compra. En cuanto a las relaciones entre Portier México y Usted, Usted reconoce y acepta que (a) Usted es el único responsable de determinar la forma más eficaz, eficiente y segura de llevar a cabo cada prestación de Servicio de Entrega y/o Compra; y (b) excepto por lo que respecta a los Servicios Uber, Usted deberá proporcionar la totalidad de equipamiento, herramientas y otros materiales, asumiendo los gastos correspondientes, que sean necesarios para prestar los Servicios de Entrega y/o Compra. Además, en función del tipo de Servicios de Entrega y/o Compra que vaya a prestar, Usted reconoce que posiblemente tenga que adquirir inventario de terceros distintos a los Terceros Proveedores, de varias ubicaciones de forma ocasional para dar cumplimiento a determinadas peticiones de Servicios de Entrega y/o Compra. A la prestación que Usted hace de Servicios de Entrega y/o Compra se le podrán aplicar condiciones adicionales establecidas en cualquier anexo y/o las guías comunitarias que se publiquen por parte de Portier México o sus Afiliadas de tiempo en tiempo, destinadas a Usted, terceros Proveedores y Usuarios.

Los Servicios de Entrega y/o Compra antes descritos serán prestados por Usted de manera independiente al Usuario, de conformidad con los acuerdos adoptados entre ambas partes; y podrán ser modificados de común acuerdo por Usted y/o por el Usuario, previo acuerdo por escrito y previa notificación a Portier México.

- 2.3. **Su relación con Usuarios y Destinatarios de Entrega.** Usted reconoce y acepta que la prestación de Servicios de Entrega y/ Compra por su parte a los Usuarios crea una relación comercial directa entre el Usuario y Usted, misma que se registrará por los acuerdos adoptados de forma independiente por Usted y los Usuarios, con respecto a la cual Portier México y sus Afiliadas no forman parte alguna. Portier México y sus Afiliadas no responden de acciones u omisiones de cualquier Usuario o Destinatario de la Entrega en relación con las actividades que Usted lleva a cabo o con su Medio de Transporte. Usted

asumirá la responsabilidad exclusiva de cualquier obligación o responsabilidad para con Usuarios, Destinatarios de Entrega u otros terceros que surja de su prestación de Servicios de Entrega y/o Compra, y será responsable de proporcionar a los Usuarios, de forma directa o a través de los mecanismos que Portier México facilite a través de la Aplicación o de terceros, los comprobantes fiscales, con su información fiscal, que apliquen de conformidad con la legislación fiscal vigente para los servicios independientes que Usted prestará (pudiendo ser factura electrónica, XML y/o CFDI). Usted reconoce y acepta que: (a) la responsabilidad exclusiva de tomar las precauciones que sean razonables y adecuadas (incluida la suscripción de un seguro que satisfaga los requisitos de cualesquiera legislaciones aplicables) en relación con las acciones u omisiones frente a cualquier Usuario, Destinatario de la Entrega u otros terceros recae sobre Usted; y (b) Portier México o sus Afiliadas podrán divulgar los datos de contacto o la información de seguros de Usted a cualquier Usuario o Destinatario de la entrega previa petición razonable de cualquiera de estos (*p. ej.*, en relación con un accidente).

- 2.4. **Su relación con Portier México.** Usted reconoce y acepta que la provisión que Portier México le hace a Usted de la Aplicación de Proveedor y los Servicios Uber crea una relación comercial legal y directa entre Portier México y Usted. Portier México no lo dirige ni lo controla a Usted, ni se deberá hacer tal presunción, en líneas generales ni tampoco de forma específica en el cumplimiento que le corresponde a Usted en virtud del presente Contrato, incluido en relación con la prestación de Servicios de Entrega y/ Compra por su parte, sus actos u omisiones o el uso y el mantenimiento que Usted haga de su Medio de Transporte. Usted conserva el derecho exclusivo de determinar cuándo, dónde y por cuánto tiempo va a utilizar la Aplicación de Proveedor o los Servicios Uber. Usted se reserva la opción, a través de la Aplicación de Proveedor, de intentar aceptar, rechazar o ignorar cualquier petición de Servicios de Entrega y/o Compra que formule cualquier Usuario a través de los Servicios Uber, o de cancelar cualquier petición de Servicios de Entrega y/o Compra aceptada a través de la Aplicación de Proveedor, con sujeción a las políticas de cancelación vigentes de Portier México. Usted acepta que no utilizará ninguna prenda o elemento que muestre los nombres, logotipos o colores de Portier México o de cualquiera de sus Afiliadas, lo antedicho, no es aplicable si Portier México y Usted lo han convenido de otro modo o si así se exige conforme a Derecho. Usted reconoce y acepta que dispone de la completa discreción para prestar servicios o participar de otro modo en otras actividades comerciales o laborales. A Usted le corresponderá el derecho de asignar a una persona que lo sustituya en la prestación de los Servicios de Entrega y/o Compra, con sujeción al cumplimiento de los requisitos y a la autorización de Portier México, para la utilización de los Servicios Uber y el uso de la Aplicación de Proveedor. Con el fin de ofrecer una mayor claridad, Usted entiende que conserva el derecho total para: (i) utilizar otros servicios de la Aplicación de Proveedor además de los Servicios Uber; y (ii) participar en cualquier otra ocupación o actividad comercial. Portier México conserva el derecho a desactivar la Aplicación de Proveedor o

los Servicios Uber o a restringirle a Usted de cualquier otro modo el acceso a ambos o el uso de los mismos en caso de que: sobrevenga cualquier incumplimiento o presunto incumplimiento del presente Contrato; Usted menosprecie a Portier México o a cualquiera de sus Afiliadas; o Usted cometa actos u omisiones que perjudiquen a la marca, la reputación o la actividad comercial de Portier México o de sus Afiliadas, según lo determine Portier México a su única discreción.

Valoraciones.

- 2.5.1. Usted reconoce y acepta que: (a) a la conclusión de cualquier Servicio de Entrega y/o Compra, la aplicación tecnológica de Uber podrá solicitar al Usuario o, en su caso, al Destinatario de la entrega o Tercero Proveedor que lo valore a Usted en relación con dicho Servicio de Entrega y/o Compra y, de manera opcional, que proporcione observaciones o dé su opinión acerca de Usted en relación con tal Servicio de Entrega y/o Compra; y (b) tras la prestación de Servicios de Entrega y/o Compra, la Aplicación de proveedor le solicitará a Usted que proporcione una valoración del Usuario o, en su caso, del Destinatario de Entrega y/o del Tercero Proveedor y, de manera opcional, que proporcione observaciones y opinión acerca del mismo. Usted deberá proporcionar su valoración y opinión de buena fe.
- 2.5.2. Usted reconoce que Portier México desea que los Usuarios tengan acceso a servicios de alta calidad a través de la aplicación tecnológica de Uber. Para seguir teniendo acceso a la Aplicación de Proveedor y los Servicios Uber, Usted deberá mantener una valoración media que exceda la valoración media mínima aceptable que haya establecido Portier México para ese Territorio, la cual podrá ser actualizada por Portier México a su exclusiva discreción (“Valoración Media Mínima”). Su valoración media pretende reflejar la satisfacción de los Usuarios y/o Tercero Proveedor con los Servicios de Entrega y/o Compra que Usted presta en lugar del grado de cumplimiento que Usted logre respecto de las políticas o recomendaciones de Uber. Si su valoración media cayera por debajo de la Valoración Media Mínima, Portier México le notificará este hecho y podrá asignarle, a su discreción, un plazo limitado para hacer incrementar su valoración media por encima de la Valoración Media Mínima. Si Usted no logra incrementar su valoración media por encima de la Valoración Media Mínima dentro del plazo establecido si procede, Portier México se reserva el derecho a desactivar su acceso a la Aplicación de Proveedor y los Servicios Uber. Además, Usted reconoce que la no aceptación continuada por su parte de peticiones de Servicios de Entrega y/o Compra formuladas por Usuarios mientras Usted está conectado a la Aplicación de Proveedor genera una experiencia negativa para los Usuarios de la Aplicación de Uber. Si no desea aceptar peticiones de Servicios de Entrega y/o Compra

formuladas por Usuarios durante un período de tiempo, Usted acepta cerrar sesión en la Aplicación de Proveedor.

- 2.5.3. Portier México y sus Afiliadas se reservan el derecho a utilizar, compartir y mostrar valoraciones y observaciones de Usted, el Usuario y el Tercero Proveedor relacionadas de cualquier modo con la actividad comercial de Portier México y sus Afiliadas sin atribución a Usted o su autorización. Usted reconoce y acepta que Portier México y sus Afiliadas son distribuidores y no editores de las valoraciones y observaciones de Usted, el Usuario, en su caso, el Destinatario de la Entrega y/o Tercero Proveedor y no están sujetas a ninguna obligación de verificarlas; sin embargo, Portier México y sus Afiliadas se reservan el derecho a editar o borrar observaciones en caso de que estas sean obscenas u objetables por cualquier otra razón; incluyan el nombre y demás información personal de un particular; o infrinjan cualquier ley de privacidad, cualesquiera otras leyes aplicables o políticas de contenidos de Portier México o sus Afiliadas.

2.6 Dispositivos.

- 2.6.1. Usted deberá utilizar su Dispositivo al prestar Servicios de Entrega y/o Compra. De esta manera, Usted acepta y reconoce que:
- 2.6.2. (i) Usted es responsable de la adquisición, el coste y el mantenimiento de sus Dispositivos, así como de cualquier plan de datos de operadores de redes inalámbricas; y (ii) Portier México o su Afiliada pondrán a su disposición la Aplicación de Proveedor para que sea instalada en su Dispositivo. Por el presente, **Usted reconoce y declara que ha aceptado o aceptará términos y condiciones para el uso específico de la Aplicación de Proveedor con la Afiliada de Portier México titular de los derechos de la aplicación, mismos que le otorgan una licencia personal, no exclusiva, no transferible, no sublicenciable y no sujeta a pago alguno o de regalías para instalar y utilizar la Aplicación de Proveedor en su Dispositivo únicamente con el propósito de prestar Servicios de Entrega y/o Compra.. El uso continuado por Usted de la Aplicación de Proveedor constituirá la aceptación a dichos términos y condiciones.** Usted se compromete a no ofrecer ni distribuir la Aplicación de Proveedor (ni los datos asociados a la misma) a terceros, ni a compartirla con estos ni tampoco a permitir su provisión, distribución ni uso compartido. La anterior concesión de licencia se extinguirá de inmediato, y Usted borrará y eliminará completamente la Aplicación de Proveedor de su Dispositivo si Usted deja de prestar Servicios de Entrega y/o Compra mediante el uso de su Dispositivo. Usted acepta que: (i) el uso de la Aplicación de Proveedor en su Dispositivo requiere un plan de datos activo con un proveedor de servicios inalámbricos asociado a su Dispositivo; Usted proporcionará tal plan y

asumirá los gastos correspondientes; y (ii) el uso de la Aplicación de Proveedor en su Dispositivo a modo de interfaz con los Servicios Uber puede consumir elevadas cantidades de datos a través del plan de datos. **Portier México aconseja que Su Dispositivo sólo se utilice bajo un plan de datos ilimitado o con límites de uso de datos muy altos, asimismo Portier México no será responsable de cargos, gastos o tasas por excedente de datos asociados a ningún plan de datos.**

2.7 Servicios basados en la ubicación Usted reconoce y acepta que su información de geolocalización deberá ser proporcionada a los Servicios Uber a través de un Dispositivo a fin de prestar Servicios de Entrega y/o Compra. Usted reconoce y acepta que: (a) los Servicios Uber podrán obtener la información de geolocalización de Usted mientras se ejecute la Aplicación de Proveedor; y (b) su ubicación aproximada será mostrada al Usuario o, en su caso, al Destinatario de Entrega y, de ser aplicable, al Tercero Proveedor, antes y en el transcurso de la prestación de Servicios de Entrega y/o Compra al Usuario. Además, Portier México y sus Afiliadas podrán controlar información de geolocalización de Usted obtenida a través de la Aplicación de Proveedor y del Dispositivo, hacer un seguimiento de aquella y compartirla con terceros, con fines de salvaguardar la seguridad, técnicos, mercadotécnicos y comerciales, incluyendo la prestación y la mejora de sus productos y servicios.

3. Usted y su Medio de Transporte

3.1 Sus requisitos. Usted reconoce y acepta que, en todo momento, deberá: (a) ser titular de la siguiente documentación y conservarla: (i) un permiso vigente con el grado de certificación válido para utilizar su Medio de Transporte (*p. ej.*, un carnet de conducir si su Medio de Transporte es un vehículo a motor); y (ii) la totalidad de licencias, permisos, autorizaciones y poderes aplicables a Usted que sean necesarios para prestar Servicios de Entrega y/o Compra a terceros en el Territorio; (b) prestar los Servicios de Entrega y/o Compra de forma profesional con las destrezas, la atención y la diligencia debidas; y (c) mantener un alto nivel de profesionalidad, servicio y cortesía. Usted reconoce y acepta que podrá ser sometido a determinadas comprobaciones de antecedentes penales y registro de conducción de manera ocasional al objeto de reunir los requisitos para prestar Servicios de Entrega y/o Compra y seguir siendo apto para ello. Usted reconoce y acepta que Portier México se reserva el derecho, en cualquier momento y a su exclusiva discreción, a desactivar o restringir de cualquier otro modo el acceso por parte de Usted a la Aplicación de Proveedor o los Servicios Uber, o el uso de ambos, si Usted incumple los requisitos establecidos en el presente Contrato, sus

modificaciones, sus anexos, guías comunitarias o cualquier otro documento o comunicación que haga parte integrante del mismo.

- 3.2. **Requisitos relativos al Medio de Transporte.** Usted reconoce y acepta que en todo momento su Medio de Transporte (a) estará correctamente registrado y dispondrá de la licencia correspondiente para operar como vehículo de entrega en el Territorio (si su Medio de Transporte es un vehículo); (b) será propiedad de Usted, estará alquilado por Usted o tendrá la legítima posesión legal en cualquier otra modalidad; (c) será apto para llevar a cabo los Servicios de Entrega y/o Compra ; y (d) se mantendrá en buen estado de funcionamiento, conforme a las normas de seguridad y mantenimiento del sector correspondientes a un Medio de transporte de su tipo y a cualquier norma o requisito adicional vigente en el Territorio correspondiente, así como en un correcto estado de limpieza y en condiciones de salubridad.
- 3.3. **Documentación.** A fin de asegurar su cumplimiento con todos los requisitos de los Apartados 3.1 y 3.2, dispuestos anteriormente, Usted deberá proporcionar a Portier México copias por escrito de la totalidad de tales licencias, permisos, autorizaciones, poderes, registros y certificaciones antes de que pueda usar la Aplicación de Proveedor o los Servicios Uber. Después de ese momento, Usted deberá enviar a Portier México un justificante por escrito de la totalidad de tales licencias, permisos, autorizaciones, poderes, registros y certificaciones a medida que se renueven. Portier México tendrá derecho, previo envío de la petición correspondiente, a examinar ocasionalmente tales licencias, permisos, autorizaciones, poderes, registros y certificaciones y, si Usted no proporciona ni renueva cualquiera de los documentos antedichos, ello constituirá un incumplimiento sustancial del presente Contrato. Portier México se reserva el derecho a verificar ocasionalmente su documentación por medios independientes en el modo que Portier México estime adecuado a su criterio razonable.

4. **Términos financieros**

- 4.1. **Cálculo de la Tasa de Entrega y su Pago.** Usted tiene derecho a cobrar una tasa de entrega por cada Servicio de Entrega y/o Compra que le haya prestado a cualquier Usuario y que haya obtenido a través de los Servicios Uber ("Tasa de Entrega"); según corresponda, dicha Tasa de Entrega (a) se calcula a partir de un importe base en concepto de Tasa de Entrega más importes por distancia (según determine Portier México mediante servicios basados en ubicación habilitados gracias al Dispositivo) o por tiempo; o (b) es una tarifa plana, en cada caso según venga especificada para el Territorio correspondiente ("Cálculo de la Tasa de Entrega"). Usted reconoce que la Tasa de Entrega es el único pago que recibirá en relación con la prestación por su parte de Servicios Independientes de Entrega y/o Compra y que ni la Tasa de Entrega ni el Cálculo de la Tasa de Entrega incluyen gratificación alguna. Usted tiene derecho, asimismo, a cobrar al Usuario cualquier coste por Peaje, impuesto o tasa contraído durante la prestación de los Servicios

de Entrega y/o Compra, si procede. Por otra parte, el Usuario podrá libremente adicionar cualquier otra suma de dinero a la Tasa de Entrega; si el Usuario hiciera el pago de dicho monto o suma adicional, Usted expresamente autoriza a Uber para que impute el valor de dicho monto o suma adicional contra la deuda que Usted tenga o pueda llegar a tener por concepto de Costo de Suscripción. Usted: (i) designa a Portier México como su agente de cobros limitado a los fines exclusivos de aceptar la Tasa de Entrega y cualquier otro monto o suma adicional que libremente elija otorgarle el Usuario, los Peajes aplicables y, según la región o si Usted los solicitó, los impuestos y las tasas aplicables del Usuario en su nombre a través de la función de tramitación de pagos facilitada por los Servicios Uber que guardan relación con la prestación por su parte de Servicios de Entrega y/o Compra; y (ii) acepta que el pago realizado por el Usuario a Portier México (o a cualquier Afiliada de Portier México que actúe en calidad de agente de Portier México) sea considerado obligatoriamente equivalente al pago directo que el Usuario le hace a Usted. Además, las Partes reconocen y aceptan que, igual que sucede entre Portier México y Usted, la Tasa de Entrega es un importe recomendado y que el propósito principal de la Tasa de Entrega acordada de antemano es hacer de importe por defecto en caso de que Usted no negocie un importe distinto. Usted siempre tendrá derecho a: (i) cobrar una tasa de entrega inferior a la Tasa de Entrega acordada de antemano; o (ii) negociar, previa petición suya, una tasa de entrega inferior a la Tasa de Entrega acordada de antemano (cada uno de los apartados (i) y (ii) del presente documento denominados “Tasa de Entrega Negociado”). Portier México deberá considerar todas estas peticiones realizadas por Usted de buena fe. Portier México se compromete a enviarle lo siguiente con una periodicidad mínima semanal o a encargar tal envío a un tercero: (a) la Tasa de Entrega pagada por los Usuarios por cada Servicio de Entrega y/o Compra menos el Costo de Suscripción por el uso de la Plataforma que Usted debe pagar a Portier México por el uso de los Servicios Uber; (b) los Peajes, de ser aplicables; (c) según la región, determinados impuestos y tasas complementarias; y, (d) de ser aplicable, cualquier monto o suma adicional a la Tasa de Entrega abonado por el Usuario en favor de Usted de conformidad con lo dispuesto en el Apartado 4.7. Si Usted ha acordado de forma separada que otros importes puedan ser descontados de la Tasa de Entrega antes de que esta le sea enviada a Usted (*p. ej.*, pagos de financiación del vehículo, pagos de alquiler, cargos por uso de dispositivo móvil, tasas y recargos gubernamentales, etc.), Portier México decidirá en exclusiva el orden de dichas deducciones de la Tasa de Entrega (al igual que sucede entre Portier México y Usted). Finalmente usted se obliga a proporcionar a los Usuarios, de forma directa o a través de los mecanismos que Portier México facilite a través de la Aplicación o de terceros como se detalla más adelante en la cláusula “4.6 Recibos”, los comprobantes fiscales, con su información fiscal, que apliquen de conformidad con la legislación fiscal

vigente por cada Servicio de Entrega y/o Compra que usted preste de forma independiente (pudiendo ser factura electrónica, XML y/o CFDI).

- 4.2. **Cambios en el Cálculo de la Tasa de Entrega.** Portier México se reserva el derecho a cambiar el Cálculo de la Tasa de Entrega en cualquier momento a su criterio en función de factores del mercado local; además, Portier México le cursará a Usted notificación en caso de que se operen cambios en los importes de la Tasa de Entrega base, por kilómetro o por minuto que redundarían en un cambio en la Tasa de Entrega recomendada. El uso continuado de los Servicios Uber después de cualquiera de dichos cambios en el Cálculo de la Tasa de Entrega implicará que Usted da su consentimiento a que se realicen tales cambios.
- 4.3. **Ajuste de la Tasa de Entrega.** Portier México se reserva el derecho a: (i) ajustar la Tasa de Entrega correspondiente a un Servicio de entrega determinado (*p. ej.*, Usted tomó una ruta poco práctica, Usted no logró cerrar correctamente un Servicio de Entrega y/o Compra con la Aplicación de Proveedor, sobrevino un error técnico en los Servicios Uber, etc.); o (ii) cancelar la Tasa de Entrega correspondiente a un Servicio de Entrega y/o Compra determinado (*p. ej.*, incumplimiento de una hora límite comunicada por el Usuario para completarlos Servicios de Entrega y/o Compra, cargo al Usuario de Servicios de Entrega y/o Compra que no fueron prestados, queja de un Usuario o Destinatario de la entrega, fraude, etc.). La decisión de Portier México de reducir o cancelar la Tasa de Entrega en cualquiera de tales modalidades deberá llevarse a cabo de forma razonable.
- 4.4. **Costo de Suscripción por el uso de la Aplicación de Proveedor o Servicios Uber.** Como retribución por la provisión que hace Portier México de la Aplicación de Proveedor y los Servicios Uber al objeto de que Usted los use y se beneficie de los mismos, Usted acepta pagar a Portier México un Costo de Suscripción periódico, cuyo valor, periodo de cobro y forma de pago, lo determinará Portier México a su entera discreción y le cursará a Usted notificación en caso de que se operen cambios respecto a los valores, los periodos y la forma de pago vigentes . Si Portier México aumenta el Costo de Suscripción, Usted tiene derecho a rescindir el Contrato de inmediato, sin previo aviso. El uso continuado de los Servicios Uber después de cualquiera de dichos cambios en el Costo de Suscripción implica su consentimiento para que se realicen dichos cambios. Portier México podrá cobrar a los Terceros Proveedores y/o Usuarios un cargo por servicio por el uso y beneficio que éstos obtienen de la Aplicación, caso en el cual dicho cargo por servicio será en todo momento en beneficio de Portier México y bajo ninguna circunstancia podrá Usted solicitar, en todo o en parte, derecho alguno sobre estos montos, los cuales son propiedad de Portier México.
- 4.5. **Costes de Cancelación.** Usted reconoce y acepta que los Usuarios podrán optar por cancelar peticiones de Servicios de Entrega y/o Compra aceptadas por Usted a través de

la Aplicación de Proveedor en cualquier momento antes de que Usted llegue a la ubicación de recogida. Si un Usuario cancela una petición de Servicio de Entrega y/o Compra aceptada o el Bien en Específico no está disponible para que Usted lo recoja con arreglo a las políticas vigentes de Portier México respecto de lo anterior, Portier México podrá cobrar al Usuario o, en su caso, al Tercero Proveedor una tasa de cancelación en nombre de Usted. En caso de ser cobrada, esta tasa de cancelación deberá considerarse la Tasa de Entrega correspondiente al Servicio de Entrega y/o Compra cancelado a los fines de enviársela a Usted de conformidad con las siguientes disposiciones (“**Tasa de Cancelación**”). Las Partes reconocen y aceptan que, al igual que sucede entre Portier México y Usted, esta Tasa de Cancelación es un importe recomendado y que el propósito principal de la misma es hacer de importe por defecto en caso de que Usted no negocie un importe distinto. Usted siempre tendrá derecho a: (i) cobrar una tasa de cancelación inferior a la Tasa de Cancelación; o bien (ii) negociar, a petición Suya, una tasa de cancelación inferior a la Tasa de Cancelación (cada uno de los apartados (i) y (ii) del presente documento, una “**Tasa de Cancelación Negociada**”). En caso de ser cobrada, la Tasa de Cancelación, independientemente de cualquier Tasa de Cancelación Negociada, deberá considerarse la Tasa de Entrega correspondiente al Servicio de Entrega y/o Compra cancelado a los fines de enviársela a Usted de conformidad con las presentes disposiciones, y será de aplicación el Apartado 4.4.

- 4.6. **Facturas/Recibos.** Como parte de los Servicios Uber Portier México (o su Afiliada en nombre de ésta) le ofrece a Usted un sistema para la entrega a Usuarios de los comprobantes fiscales, con su información fiscal, que apliquen de conformidad con la legislación fiscal vigente por cada Servicio de Entrega y/o Compra que usted preste de forma independiente (pudiendo ser factura electrónica, XML y/o CFDI) y/o por cualquier otro ingreso que pueda recibir por su relación con Portier México y/o por cualquier otro servicio que pueda prestar a través de la aplicación. Cuando Usted finaliza los Servicios de Entrega y/o Compra para un Usuario o cualquier otro servicio u obtiene ingresos por su relación con Portier México, Portier México coordina la emisión del comprobante fiscal correspondiente con su información fiscal y se lo envía por correo electrónico en nombre de Usted al Usuario o Receptor del Servicio. Estos comprobantes también se proporcionan a través de correo electrónico o del portal de Internet disponible para Usted en los Servicios Uber. En adición, Portier México le ofrece a Usted un sistema para la expedición de recibos electrónicos, dichos recibos incluyen el desglose de los importes cobrados al Usuario por los Servicios de Entrega y/o Compra y podrán incluir información específica sobre Usted, incluido su nombre, su información de contacto y su foto, así como un mapa de la ruta tomada por Usted. Cualquier solicitud de corrección en el recibo de un Usuario por los Servicios de Entrega y/o Compra prestados deberá enviarse a Portier México por escrito en un plazo de tres (3) días hábiles contados a partir de la fecha de finalización de tal Servicio de la Entrega y/o Compra. Si no se realiza dicha

notificación, Portier México no se hará responsable de ningún error en el recibo ni de correcciones realizadas en éste, ni tampoco del nuevo cálculo de la Tasa de Entrega ni del desembolso de la misma. Las modificaciones que se realicen en los recibos deberán a su vez ajustarse en los comprobantes fiscales que para tales efectos se emitan por Usted.

- 4.7. **Ningún Importe Adicional.** Usted reconoce y acepta que, en beneficio mutuo de las Partes, Portier México y sus Afiliadas podrán, a través de labores de publicidad y marketing, intentar atraer nuevos Usuarios y aumentar el uso que hacen los Usuarios existentes de la Aplicación de Uber Eats. Usted reconoce y acepta que dicha publicidad o marketing no le otorga ningún derecho a recibir ninguna retribución económica adicional más allá de los importes expresamente establecidos en el presente Contrato o cualquier otro documento que firmen las Partes. Usted reconoce que no es posible exigir a los Destinatarios de entrega ni Usuarios que entreguen montos o sumas adicionales a la Tasa de Entrega, ya que la Tasa de Entrega constituye el pago íntegro en concepto de los Servicios de Entrega y/o Compra que Usted presta. Si cualquier Usuario elige abonar un monto o suma adicional a la Tasa de Entrega en favor de Usted, Portier México le repercutirá a Usted tal monto o suma adicional y no cobrará sobre el mismo el Costo de Suscripción; sin embargo, Portier México podrá imputar el valor de dicho monto o suma adicional contra la deuda que Usted tenga o pueda llegar a tener con Portier México por concepto de Costo de Suscripción. Con respecto a montos o sumas adicionales en efectivo que cualquier Usuario o Destinatario de la Entrega le proporcione directamente a Usted, no se adeuda ni debe abonarse a Portier México ninguna parte de los mismos.
- 4.8. **Impuestos.** Usted reconoce y acepta que, en su calidad de prestador de servicios independientes, Usted está obligado a: (a) cumplir con todas las obligaciones fiscales y satisfacer todas las obligaciones tributarias relacionadas con su prestación de los Servicios Independientes de Entrega y/o Compra según lo exigido por la legislación aplicable; (b) facilitar a Portier México toda la información fiscal pertinente para efectos de la emisión de los comprobantes fiscales respectivos con su información fiscal por los Servicios de Entrega y/o Compra que Usted preste de forma independiente y a fin que Portier México pueda realizar la retención de impuestos que corresponda realizar de conformidad con las disposiciones fiscales vigentes en México por los servicios que Usted preste a través de la Aplicación. Lo anterior, incluso cuando Portier México actúe como agente de cobro de pagos limitado (también respecto a los impuestos y derechos sobre operaciones). Además, Usted reconoce y acepta que es responsable de los impuestos sobre sus propios ingresos derivados de la prestación de Servicios de Entrega y/o Compra. Sin perjuicio de ningún aspecto que estipule lo contrario en el presente Contrato, Portier México podrá, a su razonable discreción, y Usted da su consentimiento a Portier México y sus Afiliadas al respecto, basándose en las disposiciones fiscales,

reglamentarias, y cualquier otra resolución o normativa fiscal aplicable, cobrar y enviar los impuestos que resulten de su prestación de los Servicios de Entrega y/o Compra, así como facilitar cualquier información fiscal correspondiente que Usted haya facilitado en virtud del requisito mencionado anteriormente, directamente a las autoridades fiscales gubernamentales pertinentes en su nombre o de otro modo. También reconoce y conviene que en ningún caso Portier México será responsable de las obligaciones que le corresponden a Usted al amparo de las disposiciones legales en materia de impuestos o todas las demás contribuciones aplicables. La función de Portier México se limitará a la de agente de cobro para los pagos con tarjeta, de agente de retención de impuestos de conformidad con las disposiciones fiscales vigentes en México por los Servicios de Entrega y/o Compra que Usted preste de forma independiente a través de la Aplicación, y otras funciones que expresamente se establecen en el Contrato.

4.9. **Términos de Pago Adicionales**

4.9.1. **Entregas con Pago en Efectivo.** Portier México pondrá a disposición de los Usuarios en el Territorio aplicable, una opción de entrega que les permita realizar el pago en efectivo en un determinado caso a los proveedores de los elementos transportados, ya sea un Tercero Proveedor o cualquier tercero distinto a este (“el Tercero”), cuyo pago en efectivo considerará también la Tasa de Entrega (una “Orden de Pago en Efectivo”).

4.9.2. **Cobro a los Usuarios.** No obstante que Usted nombra a Portier México como su agente de cobro de pagos limitado (para la Tasa de Entrega y otros cargos de diversa naturaleza que un Usuario pague con una tarjeta), en caso de que preste los Servicios Independientes de Entrega y/o Compra a los Usuarios para una Orden de Pago en Efectivo, Usted reconoce y conviene que no se requiere tal agente, y en su lugar: (a) el Destinatario de la Entrega o el Usuario entregarán el monto correspondiente en efectivo directamente a Usted y no a través de la Aplicación Uber Eats; (b) Usted será el único responsable de recibir todos los montos que el Destinatario de la Entrega o el Usuario adeude relacionados con la Orden de Pago en Efectivo, incluidas la Tasa de Entrega, la cifra adeudada por los elementos transportados, los Peajes y otros montos varios, incluidos los impuestos y otros cargos de diversa naturaleza (el “Efectivo”), así como de entregar el cambio correcto, según corresponda, al Destinatario de la Entrega o Usuario; (c) Usted recibirá el Efectivo bajo su propio riesgo, no obstante,

reconoce y conviene que a cambio de que Portier México preste los Servicios de Uber, Usted puede llegar a tener un adeudo con Portier México por el valor del Costo de Suscripción si sus ingresos por Tasa de Entrega no son suficientes para cubrir dicho Costo de Suscripción, y con el Tercero, por el valor de los elementos transportados; (d) dentro del valor de la Tasa de Entrega que le pagará a Usted el Destinatario de la Entrega o el Usuario, se incluye el pago por sus Servicios Independientes de Entrega y/o Compra, así como el pago por cualquier otro servicio prestado por Usted al Destinatario de Entrega o al Usuario; relacionado, derivado o como consecuencia de la Orden de Pago en Efectivo, entre otros pero no limitado al servicio de recibo y entrega del dinero en efectivo; y (e) Usted como prestador de servicios independientes será responsable de todos los impuestos pagaderos en el Territorio aplicable al Efectivo y a el Costo de Suscripción. En caso de que Usted no pueda recibir el monto completo de Efectivo de un Usuario o Destinatario de la Entrega, Usted podrá notificar al Tercero de su intento o entregar la Orden de Pago en Efectivo, sin recibir el Efectivo.

- 4.9.3. **Cobros de Uber.** Tanto el Costo de Suscripción que Usted adeude a Portier México, así como cualquier otro monto que también le adeude (*p. ej.*, el reembolso por los servicios opcionales), como los montos adeudados por Usted al Tercero, en relación con elementos transportados, serán compensados y deducidos por Portier México, en favor de Portier México y/o del Tercero, según corresponda, de la Tasa de Entrega que en su favor se recolecte por Portier México de pagos con tarjetas efectuados por los Usuarios o Destinatarios de la Entrega por los Servicios independientes de Entrega y/o Compra proporcionados por Usted. Si no hubiere cobros con tarjeta suficientes en favor, para compensar los montos adeudados a Portier México y/o al Tercero, y Usted no ha demostrado de otra forma que ha realizado el pago de los montos adeudados, Usted tendrá una deuda comercial por el monto pendiente de pago, el cual se acumulará hasta que Usted realice el pago correspondiente a Portier México y al Tercero. Portier México pondrá a su disposición opciones de cobro (*p. ej.*, kioscos de cobro en efectivo, transferencias bancarias, aceptaciones de tarjetas de crédito o débito o sistemas de pago móvil) para el pago de cualquier monto que Usted adeude a Portier México y/o al Tercero. Si Usted tiene una tarjeta registrada ante Portier México para los pagos relacionados con el uso de los Servicios de Uber, o una cuenta bancaria

registrada ante Portier México, Usted reconoce y conviene que Portier México o sus Filiales podrán cobrar los montos que adeude, tanto a Portier México como al Tercero, como se describe en esta cláusula sin requerir ningún consentimiento adicional. Asimismo, Usted reconoce y conviene que sufragará las comisiones relacionadas con el reembolso (*p. ej.*, comisiones por sobregiros, pagos complementarios, cambio de monedas, transferencias transfronterizas y bancarias), así como los impuestos aplicables (incluidos los impuestos de retención o los impuestos indirectos). Además, Usted conviene en compensar los montos que se adeuden a Portier México y/o al Tercero de manera que éstos reciban el monto íntegro adeudado. Para evitar dudas, no se considerará que Portier México renuncia a su derecho sobre los montos que Usted le adeude, en caso de que: (a) no haya cobros con tarjetas suficientes para hacer la compensación; (b) Usted no reembolse oportunamente los montos adeudados a Portier México y/o al Tercero; o (c) Portier México y/o el Tercero elijan solicitar un monto mínimo adeudado antes de iniciar las labores de cobranza, o de otra forma retrasen el cobro de los montos que Usted adeude. Portier México se reserva el derecho de desactivar su cuenta si mantiene un saldo negativo por más de 1 (una) semana por representar incumplimiento al Contrato. Portier México informará las compensaciones y deducciones en cada estado de pagos. En caso de que Usted no cumpla con las obligaciones que se mencionan en la presente Contrato, Portier México podrá llevar a cabo las acciones legales correspondientes en su contra.

- 4.9.4. Usted reconoce y acepta, en su calidad de prestador de servicios independientes, que debe cumplir con todas las obligaciones establecidas en las leyes tributarias y con todas las demás contribuciones aplicables en el Territorio, incluso cuando Portier México actúe como agente de cobro de pagos limitado (incluso con respecto a los impuestos y tarifas en las operaciones). Usted acepta y reconoce que bajo ninguna circunstancia Portier México será responsable de las operaciones que le correspondan a Usted, en virtud de las disposiciones fiscales aplicables, o de todas las demás contribuciones aplicables. El rol de Portier México se limitará al de un agente de cobro para los pagos realizados con una tarjeta, así como respecto a cualquier otra función expresamente establecida en el presente Contrato.

- 4.9.5. **Pagos a Terceros.** Derivado de la opción de entrega con pago en efectivo para los Usuarios o Destinatarios de Entrega, es posible que Portier México ponga a disposición de Usted la posibilidad de aceptar libremente entregas en las cuales Usted realizará el pago de la orden en efectivo directamente al Tercero Proveedor o a cualquier tercero distinto a éste, según corresponda, y en nombre del Usuario o Destinatario de Entrega (una “**Orden de Pago en Efectivo directamente al Tercero**”).

Para estas Órdenes de Pago en Efectivo directamente al Tercero, aún cuando Usted haya nombrado a Portier México como su agente de cobro de pagos limitado (para la Tasa de Entrega y otros cargos de diversa naturaleza que un Usuario pague con una tarjeta u otro medio electrónico de pago), en caso de que preste los Servicios de Entrega a los Usuarios para una Orden de Pago en Efectivo directamente al Tercero, Usted reconoce y conviene que no se requiere tal agente, y en su lugar: (a) el Destinatario de la Entrega o el Usuario entregarán a Usted el monto correspondiente en efectivo y no a través de la Aplicación Uber Eats; (b) Usted, de manera exclusiva podrá recibir todos los montos que el Destinatario de la Entrega o el Usuario adeude relacionados con la Orden de Pago en Efectivo directamente al Tercero, incluidas la Tasa de Entrega, la cifra adeudada por los elementos transportados, los Peajes y otros montos varios, incluidos los impuestos y otros cargos de diversa naturaleza (el “Efectivo”), de igual forma, Usted entregará el cambio correcto, según corresponda, al Destinatario de la Entrega o Usuario; (c) Derivado de lo anterior Usted reconoce y conviene que a cambio que Portier México preste los Servicios de Uber, Usted tendrá una deuda con Portier México por el valor del Costo de Suscripción; (d) dentro del importe de la Tasa de Entrega que le pagará el Destinatario de la Entrega o el Usuario, se incluye el pago por sus Servicios Independientes de Entrega y/o Compra, así como el pago por cualquier otro servicio prestado por Usted al Destinatario de la Entrega o al Usuario, incluyendo el pago que Usted realizó en nombre y por cuenta del Destinatario de Entrega al Tercero, así como cualquier otro servicio derivado o como consecuencia de la Orden de Pago en Efectivo directamente al Tercero, entre otros, pero no limitado al servicio de recibo y entrega del dinero en efectivo; y (e) Usted como prestador de servicios independientes será responsable de todos los impuestos pagaderos en el Territorio aplicable al Efectivo y al Costo de Suscripción y, cuando corresponda, el Costo de Suscripción se pagará bruta de cualquier

impuesto aplicable. En caso de que Usted no pueda recibir el monto completo de Efectivo de un Usuario o Destinatario de la Entrega, Usted podrá notificar a Portier México de su intento o entregar la Orden de Pago en Efectivo directamente al Tercero, sin recibir el Efectivo.

- 4.10. **Facturación.** Usted reconoce y acepta que Usted está obligado a: (a) que en caso que la ley lo disponga, adelantar todos los trámites necesarios que lo habiliten como un contribuyente que puede emitir facturas de venta; (b) emitir y entregar facturas de venta que llenen la totalidad de requisitos que la ley exige para usted como prestador de Servicios de Entrega y/o Compra; (c) cumplir en todo momento con las demás responsabilidades derivadas de su calidad como contribuyente obligado a facturar.

5. Derechos de propiedad; Licencia

- 5.1 **Otorgamiento.** Con sujeción a las condiciones del presente Contrato y los términos y condiciones de uso específico de la Aplicación de Proveedor con la Afiliada de Portier México titular de los derechos de la aplicación, se le otorga a Usted una licencia no exclusiva, libre de derechos de autor, intransferible, no sublicenciable y no asignable, no sujeta a pago alguno o de regalías, durante el período de vigencia del presente Contrato, para utilizar los Servicios Uber (incluida la Aplicación de Proveedor en cualquier Dispositivo) únicamente a los fines de prestar Servicios de Entrega y/o Compra a Usuarios y hacer un seguimiento de las Tasas de Entrega y tarifas resultantes.
- 5.2. **Restricciones.** Usted no deberá, ni deberá permitir a ninguna otra persona: (a) licenciar, sublicenciar, vender, revender, transferir, ceder, distribuir ni entregar u ofrecer de cualquier otro modo a ninguna otra persona los Servicios Uber, la Aplicación de Proveedor (b) modificar los Servicios Uber ni la Aplicación de Proveedor ni tampoco realizar trabajos derivados a partir de estos; (c) utilizar indebidamente los Servicios Uber ni la Aplicación de Proveedor, incluida la creación de “enlaces” de Internet a cualquier parte de los Servicios Uber o la Aplicación de Proveedor, realizar integración “a través de marcos” o “*mirroring*” de cualquier parte de los Servicios Uber o la Aplicación de Proveedor o cualquier otro sitio web o sistema; ni extraer (“*scraping*”) ni obtener indebidamente de cualquier otro modo datos de los Servicios Uber ni de la Aplicación de Proveedor; (d) descompilar, modificar ni desensamblar los Servicios Uber ni la Aplicación de Proveedor, ni tampoco realizar ingeniería inversa de ninguno de estos, excepto en la medida permitida por la legislación aplicable; (e) ni tampoco enviar mensajes no deseados, ni duplicados o no solicitados en modo alguno. Además, Usted no deberá acceder a los Servicios Uber ni a la Aplicación de Proveedor ni usar ambos, ni tampoco permitirá a ninguna otra persona tal acceso o uso, con los siguientes fines: (i) diseñar o crear un producto o servicio competitivo o sustancialmente similar; (ii) copiar o

extraer funciones, funcionalidad o contenido de los mismos; (iii) lanzar en los Servicios Uber, o en relación con los mismos, un programa automatizado o script –o bien facilitar el lanzamiento de los mismos–, incluyendo recopilador de páginas web (“*web spiders*”), rastreadores (“*crawlers*”), robots, indexadores, bots, virus o gusanos, así como cualquier otro programa que pudiera realizar varias peticiones de servidor por segundo o perturbar o impedir indebidamente el funcionamiento o la ejecución de los Servicios Uber; (iv) o bien intentar obtener acceso no autorizado a los Servicios Uber o a sus sistemas o redes relacionados.

- 5.3. **Titularidad.** Los Servicios Uber, la Aplicación de Proveedor, los Datos de Uber, incluidos todos los derechos de propiedad intelectual sobre los mismos son y seguirán siendo (al igual que sucede entre Portier México y Usted) propiedad de Portier México, sus Afiliadas o sus licenciatarios respectivos. El presente Contrato y el uso que Usted haga de los Servicios Uber, la Aplicación de Proveedor o los Datos de Uber no le conceden ni otorgan derechos sobre los Servicios Uber, la Aplicación de Proveedor ni los Datos de Uber, ni en relación con estos, salvo la licencia limitada concedida anteriormente. Con la excepción de aquello cuanto Portier México autorice de manera específica en relación con los Servicios Uber, Usted no está autorizado, respecto de Portier México, sus Afiliadas y sus respectivos licenciatarios, a utilizar nombres de empresa, logotipos, nombres de productos y servicios, marcas registradas, marcas de servicio, imagen de marca, derechos de autor y demás indicios de titularidad, ya sea de forma independiente o en combinación con otras letras, signos de puntuación, palabras, símbolos o diseños (las “Marcas y Nombres de Uber”), ni tampoco a hacer alusiones a lo anterior en modo alguno con fines comerciales. Usted acepta no tratar de inscribir la titularidad de Marcas y Nombres de Uber –ya sea de forma independiente o en combinación con otras letras, signos de puntuación, palabras, símbolos o diseños, ni con ninguna marca, nombre o título que lleve a confusión–, ni tampoco utilizar ni reclamar de cualquier otro modo dicha titularidad, en relación con bienes y servicios.

6. **Confidencialidad**

- 6.1. Cada una de las Partes reconoce y acepta que en el ejercicio del presente Contrato podría tener acceso o estar expuesta, ya sea de forma directa o indirecta, a información confidencial de la otra parte (“Información Confidencial”). La Información Confidencial incluye Datos de Uber, ID de Proveedor, Información de Usuario, Información del Destinatario de la Entrega, información del Bien en Específico, volumen de transacciones, planes de marketing y de negocio, así como información de actividad comercial, financiera, técnica, operativa y demás información que no sea de dominio público de cada parte (ya se haya divulgado por escrito u oralmente) que dicha parte designe como información privada o confidencial o que a la otra parte le conste de manera razonable que deba tratarse en confidencialidad.

- 6.2. Cada una de las partes reconoce y acepta que: (a) toda la Información Confidencial revelada deberá permanecer en propiedad exclusiva de la parte receptora; (b) no debe utilizar la Información Confidencial de la otra parte para ningún otro propósito excepto para el cumplimiento del presente Contrato; (c) no debe revelar Información Confidencial de la otra parte a ningún tercero, excepto a sus empleados, representantes, contratistas, agentes y proveedores de servicios ("Personas Autorizadas"), según sea necesario para operar conforme al presente Contrato, siempre que las Personas Autorizadas estén vinculadas por escrito a obligaciones de confidencialidad y no utilización de Información Confidencial de forma menos cuidadosa que la establecida en las condiciones del presente documento; y (d) deberá devolver o destruir toda la Información Confidencial de la parte reveladora a la extinción del presente Contrato o a petición de la otra parte (con sujeción a la legislación aplicable y, en relación con Portier México, sus requisitos internos de conservación de registros).
- 6.3. Sin perjuicio de lo antedicho, la Información Confidencial no incluirá ninguna información en la medida en que: (a) sea parte del dominio público o pase a formar parte del mismo a través de actos u omisiones no imputables a la parte receptora; (b) sea poseída por la parte receptora antes de la fecha del presente Contrato sin ninguna obligación de confidencialidad; o (c) sea revelada a la parte receptora por un tercero que no esté sujeto a ninguna obligación de confidencialidad en relación con la misma.

7. Privacidad

- 7.1. **Divulgación de su información.** Con sujeción a la legislación aplicable y no obstante el Apartado 6.2, Portier México y sus Afiliadas podrán facilitar a todo Usuario, Destinatario de la Entrega, Tercero Proveedor, aseguradora o autoridades o agencias reguladoras correspondientes cualquier información (incluida información personal –*p. ej.*, datos acerca de Usted procurados gracias a cualquier comprobación de antecedentes penales–, Información Confidencial y cualquier Dato de Uber) sobre Usted o sobre cualquier Servicio de Entrega y/ Compra prestado conforme al presente contrato si: (a) media una queja, controversia o conflicto, incluido un accidente, entre cualquier Usuario y Usted o entre cualquier Destinatario de Entrega y Usted; (b) es necesario solicitar la ejecución de las condiciones del presente Contrato; (c) es obligatorio, a la discreción exclusiva de Portier México o cualquiera de sus Afiliadas, conforme a la legislación aplicable o los requisitos normativos (*p. ej.*, Portier México o sus Afiliadas reciben una orden judicial de comparecencia, un mandamiento judicial o cualquier otro procedimiento judicial para facilitar información); (d) es necesario, a la discreción exclusiva de Portier o cualquiera de sus Afiliadas, para (1) salvaguardar la seguridad, los derechos o los bienes de Portier México o sus Afiliadas, los Servicios Uber o cualquier tercero; (2) salvaguardar la seguridad del público por cualquier motivo, incluida la facilitación de solicitudes de indemnización por siniestro relacionadas con los Servicios Uber; (3) detectar, prevenir y abordar de cualquier otro modo asuntos de fraude, seguridad o técnicos; (4) prevenir o

detener cualquier actividad que Portier México o sus Afiliadas pudieran considerar, a su exclusiva discreción, que es ilegal, inescrupulosa o susceptible de emprender acciones legales o que corre el riesgo de ser constitutiva de lo anterior; o (e) es obligatorio o necesario, a la discreción exclusiva de Portier México o de cualquiera de sus Afiliadas, con fines aseguradores u otros fines relacionados con su capacidad para reunir los requisitos para utilizar los Servicios Uber o conservar tales requisitos. Usted pacta que Portier México y sus Afiliadas podrán retener sus datos personales con fines legales, reglamentarios, de seguridad y con otros fines necesarios con posterioridad a la extinción del presente Contrato.

- 7.2. Portier México y sus Afiliadas podrán recopilar sus datos personales en el transcurso de su solicitud de Servicios Uber, o del uso que Usted haga de los mismos, o podrán obtener información sobre Usted a partir de terceros. Portier México y sus Afiliadas, terceros y proveedores de servicios podrán almacenar, tramitar y transmitir tal información, así como acceder a la misma, con fines comerciales, incluidos propósitos de marketing, captación de clientes potenciales, desarrollo y mejora de servicios, confección de análisis, estudios sectoriales y de mercado y cualesquiera otros propósitos que concuerden con las necesidades comerciales legítimas de Portier México y sus Afiliadas. Usted da su consentimiento expreso a tal uso de datos personales.
- 7.3. Portier México y sus Afiliadas tramitan datos personales (incluidos los referidos en el Apartado 2.7, dispuesto anteriormente) de conformidad con lo dispuesto en la política de privacidad, ubicada en la página <https://www.uber.com/legal/es/document/?name=privacy-notice&country=mexico&lang=es>.

8. Seguros

- 8.1. Antes de iniciar su actividad comercial con Portier México, Usted acepta suscribir la cobertura exigida por el Apartado 8.2, dispuesta a continuación, por su propia cuenta y cargo. Usted acepta examinar las condiciones de dicha cobertura para asegurarse de que proporciona los importes de cobertura exigidos por el Apartado 8.2 mientras Usted utiliza un vehículo para prestar cualquier Servicio de Entrega y/o Compra. En cuanto a la relación entre Portier México y Usted, le corresponde a Usted en exclusiva informar a su aseguradora del uso que Usted hace de su vehículo mientras presta Servicios de Entrega y/o Compra.
- 8.2. Usted acepta mantener durante el período de vigencia del presente Contrato todas las pólizas de seguros que exija la legislación aplicable para prestar los Servicios de Entrega y/o Compra en el Territorio. Deberá incluirse aquí cualquier póliza obligatoria de seguro de responsabilidad civil de vehículos a motor que dé cobertura a todos los vehículos que Usted opere en virtud de los Servicios de Entrega y/o Compra que realice y que abarque lesiones personales y daños materiales que sufra Usted mismo, así como pólizas a

terceros que satisfagan los requisitos mínimos para operar cualquier vehículo motorizado empleado en los Servicios de Entrega y/o Compra en la vía pública del Territorio. Usted acepta entregar a Portier México una copia de la póliza de seguro, declaraciones de la póliza, certificado del seguro de responsabilidad civil de vehículos a motor y justificante del pago de la prima correspondiente a la póliza exigida en el presente Apartado 8.2, previa petición. Además, Usted deberá cursar a Portier México notificación por escrito de la cancelación de cualquier póliza de seguros exigida por Portier México. Portier México no tendrá derecho a controlar la selección o el mantenimiento que Usted haga de la póliza. Usted deberá ser el beneficiario o figurar como conductor individual, a quien se cobra una prima, en base a la póliza de seguros exigida en el presente Apartado 8.2 en todo momento.

- 8.3. Usted acepta mantener durante el período de vigencia del presente Contrato un seguro que dé cobertura por indemnización de trabajadores y responsabilidad civil del empleador en los casos en que lo exija la legislación local del Territorio. Además, Usted podrá optar, en la medida en que lo permita la legislación local, por asegurarse a sí mismo contra lesiones laborales manteniendo un seguro personal contra accidentes. Además, si así lo permite la legislación aplicable, Usted puede optar por no asegurarse frente a daños por accidentes laborales en absoluto, pero esto lo llevará a cabo bajo su propio riesgo.
- 8.4. Usted acepta y reconoce que su póliza de seguros para vehículos a motor podría no dar cobertura por responsabilidad civil, a todo riesgo, por colisión, por pagos médicos, protección multirriesgo contra lesiones físicas de responsabilidad individual o de terceros, contra conductores no asegurados, contra conductores con seguro insuficiente u otros tipos de cobertura mientras Usted presta cualquier Servicio de Entrega y/o Compra con arreglo al presente Contrato. Si tiene alguna duda o inquietud en relación con el alcance o aplicación de su cobertura de seguros, le corresponde a Usted, y no a Portier México, la responsabilidad de resolverla con su(s) aseguradora(s).
- 8.5. Portier México podrá mantener durante el período de vigencia del presente Contrato un seguro relacionado con la prestación de Servicios de Entrega y/o Compra que Usted hace según lo determine Portier México a su razonable discreción, siempre que Portier México y sus Afiliadas no estén obligadas a proporcionarle a Usted ninguna cobertura de seguros específica por cualquier pérdida ocasionada a Usted o su vehículo. Si Portier México ofreciera un seguro en relación con la prestación que Usted hace de Servicios de Entrega y/o Compra, Portier México podrá cancelar dicha cobertura a su exclusiva discreción en cualquier momento. Usted deberá notificar de inmediato a Portier México cualquier accidente que pudiera producirse durante la prestación de Servicios de Entrega y/o Compra, así como colaborar y proporcionar toda la información necesaria relacionada con el mismo.

9. Declaraciones y garantías; Casos de exclusión

9.1. **Por Usted.** Por el presente, declara y garantiza que Usted: (a) tiene poderes íntegros para celebrar el presente Contrato y cumplir las obligaciones aquí establecidas para con Usted; (b) no ha celebrado, y durante el período de vigencia no celebrará, ningún contrato que le impida cumplir el presente Contrato; y (c) cumplirá todas las legislaciones aplicables en la ejecución del presente Contrato, incluida la titularidad y el cumplimiento de cuantos permisos, licencias, registros u otras autorizaciones gubernamentales sean necesarios para la prestación de Servicios de Entrega y/o Compra a través del Medio de Transporte que Usted defina terceros en el Territorio.

9.2 **Exención de garantías.** El presente Apartado 9.2 es de aplicación únicamente en el grado máximo permitido conforme a la legislación aplicable y no anula ningún derecho que le asista a Usted de conformidad con la legislación aplicable (ni tiene tal pretensión). Portier México y sus Afiliadas proporcionan los Servicios Uber y la Aplicación de Proveedor “en las condiciones en que se ofrecen” y “según disponibilidad”, y Usted los acepta de esa manera. Portier México y sus Afiliadas no declaran, aseguran ni garantizan que el uso que Usted haga de los Servicios Uber o la Aplicación de Proveedor, así como el acceso a estos por su parte: (a) se vaya a desarrollar de forma ininterrumpida o libre de errores; (b) ni que vaya a traducirse en peticiones de Servicios de Entrega y/o Compra. Portier México y sus Afiliadas funcionan únicamente como servicio bajo demanda de captación de clientes potenciales y aspectos relacionados y no ofrece ninguna declaración ni garantía con respecto a las acciones u omisiones de Usuarios o Destinatarios de Entrega que pudieran solicitar o recibir Servicios de Entrega y/o Compra de parte de Usted; además, ni Portier México ni sus Afiliadas controlan ni evalúan de cualquier otro modo a Usuarios o Destinatarios de Entrega. Mediante el uso de los Servicios Uber y la Aplicación de Proveedor, Usted reconoce y acepta que podrá ser presentado ante cualquier tercero que pueda constituir un peligro o riesgo para Usted o para otros terceros. Le recomendamos que tome las medidas de precaución razonables con respecto a interacciones con terceros surgidas en relación con el uso de los Servicios Uber o la Aplicación de Proveedor. Portier México no ofrece manifestaciones ni garantías respecto de los Servicios Uber, la Aplicación de Proveedor ni cualquier otro elemento material al que Usted acceda, ni respecto a la seguridad de los mismos, para la prestación de los Servicios de Entrega y/ Compra. Sin perjuicio de la designación de Portier México como agente de cobros limitado para Usted a los fines de aceptar pagos de Usuarios en su nombre, según lo establecido en el Apartado 4, dispuesto anteriormente, Portier México y sus Afiliadas están libres de toda responsabilidad por cualquier acción u omisión cometidas por Usted, cualquier Usuario, Destinatario de Entrega u otro tercero.

9.3 **Ausencia de garantías de servicio.** El presente Apartado 9.3 es de aplicación únicamente en el grado máximo permitido conforme a la legislación aplicable y no anula ningún derecho que le asista a Usted de conformidad con la legislación aplicable (ni tiene tal pretensión). Portier México y sus Afiliadas no garantizan la disponibilidad ni el tiempo de funcionamiento de los Servicios Uber ni de la Aplicación de Proveedor. Usted reconoce y acepta que los Servicios Uber o la Aplicación de Proveedor podrán quedar fuera de servicio en cualquier momento y por cualquier motivo (p. ej., debido a un mantenimiento programado o a un fallo de red). Además, los Servicios Uber o la Aplicación de proveedor podrán estar sujetos a limitaciones, retrasos u otros problemas inherentes al uso de internet y la comunicación electrónica; además, Portier México y sus Afiliadas no se hacen responsables de ninguna demora, fallos de entrega u otros daños, responsabilidades o pérdidas resultantes de dichos problemas.

10. Indemnización

10.1. **Generalidades.** Usted deberá indemnizar, defender y exonerar (a discreción de Portier México) a Portier México, sus Afiliadas y sus respectivos responsables, directores, empleados, agentes, sucesores y cesionarios de cualesquiera responsabilidades, gastos (incluyendo honorarios de abogados), daños y perjuicios, penalizaciones, multas, cuotas a la seguridad social e impuestos que se deriven de lo siguiente y guarden relación con ello: (a) el incumplimiento por su parte de sus propias manifestaciones, garantías u obligaciones a tenor del presente Contrato; o (b) cualquier reclamación presentada por un tercero (incluidos Usuarios, Destinatarios de Entrega, Tercero Proveedor, reguladores y autoridades gubernamentales) que guarde relación directa o indirecta con la prestación que Usted haga de los Servicios de Entrega y/o Compra o el uso que Usted haga de los Servicios Uber.

10.2. **Indemnización fiscal.** Usted cumplirá todas sus obligaciones de acuerdo con las leyes fiscales hasta donde corresponda según el presente Contrato y en relación con los Servicios de Entrega y/o Compra. Usted deberá indemnizar a Portier México y sus Afiliadas por cualquier responsabilidad, obligación, imposición, reclamación y sanción en materia fiscal que les sea impuesta a aquellas o a Usted como consecuencia del incumplimiento por su parte de cualquiera de sus obligaciones fiscales.

11. **Límites de responsabilidad.** El presente Apartado 11 es de aplicación únicamente en el grado máximo permitido conforme a la legislación aplicable y no anula ningún derecho que le asista a Usted de conformidad con la legislación aplicable (ni tiene tal pretensión). Ni Portier México ni sus Afiliadas serán responsables conforme al presente Contrato o en relación con el mismo por cualquiera de los siguientes aspectos, ya sea atendiendo a fundamentos contractuales, extracontractuales o de otra naturaleza jurídica, incluso si alguna de las partes ha sido avisada de la posibilidad de que sobrevenga dichos daños y perjuicios: (i) cualquier daño incidental, punitivo, especial, ejemplar, resultante o cualquier otro tipo de daño indirecto; (ii) o bien daños o pérdidas materiales, pérdida o inexactitud de datos, o

pérdida de actividades comerciales, ingresos, beneficios, uso u otra ventaja económica, que fueran ocasionados a Usted o a cualquier tercero. Excepto en cuanto a las obligaciones de Portier México (o de cualquiera de las Afiliadas de Portier México) de pagar importes adeudados a Usted de conformidad con el Apartado 4, dispuesto anteriormente, aunque con sujeción a las limitaciones u otras disposiciones contenidas en el presente Contrato que sean aplicables a dicho apartado, en ningún caso la responsabilidad de Portier México o sus Afiliadas al amparo del presente Contrato excederá el importe de los Costos de Suscripción abonadas materialmente o adeudados a Portier México de conformidad con las presentes disposiciones en el período de seis (6) meses inmediatamente precedentes al acontecimiento que haya dado lugar a dicha reclamación.

Usted reconoce y acepta que cualquier reclamación que Usted presente o pretenda presentar contra Portier México o sus Afiliadas debe notificarse a Portier México o a sus Afiliadas en un plazo de un (1) año contado a partir de los acontecimientos que dieron lugar a dicha reclamación y que Usted perderá todos los derechos en relación con dicha reclamación si no actúa de este modo. Estas limitaciones no suponen ninguna limitación de responsabilidad que no pueda excluirse bajo la legislación aplicable.

12. Plazo y rescisión

- 12.1. **Plazo.** El presente Contrato comenzará a surtir efecto en la fecha en la que Usted lo formalizó (electrónicamente o de cualquier otro modo) y seguirá teniendo vigencia hasta que su extinción conforme a lo establecido en el presente Contrato.
- 12.2. **Rescisión.** Cada una de las partes podrá rescindir este Contrato: (a) sin necesidad de presentar ningún motivo con siete (7) días de preaviso por escrito a la otra parte; (b) inmediatamente, sin preaviso, por incumplimiento sustancial del presente Contrato por la otra parte; (c) o bien de inmediato, sin preaviso, en caso de concurso de acreedores o declaración de insolvencia de la otra parte, o cuando la otra parte envíe o presente una solicitud de suspensión de pagos (o cualquier otra actuación o acontecimiento similar) ante la parte que rescinda el Contrato. Además, Portier México podrá rescindir el presente Contrato o desactivar el ID de Proveedor de Usted de inmediato, sin previo aviso, si Usted deja de estar capacitado, conforme a la legislación aplicable o a las normas y políticas de Portier México o de sus Afiliadas, para prestar Servicios de Entrega y/o Compra o bien para operar su Medio de Transporte, o según lo establecido de otro modo en el presente Contrato.
- 12.3. **Efecto de la rescisión.** A partir de la fecha de extinción del Contrato, Usted deberá borrar de inmediato y eliminar completamente la Aplicación de proveedor de cualquiera de Sus dispositivos. Las obligaciones de pago pendientes y los Apartados 1, 2.3, 2.5.3, 4.7, 4.8, 5.3, 6, 7, 9, 10, 11, 12.3, 13, 14 y 15 seguirán teniendo vigencia posteriormente a la rescisión del presente Contrato.

13. Relación de las Partes

- 13.1. Excepto en la medida en que en el presente documento se disponga en contrario en relación con la actuación de Portier México en calidad agente de cobros de pago limitado exclusivamente a los fines de cobrar adeudos de Usuarios en nombre de Usted, la relación entre las Partes conforme al presente Contrato es exclusivamente la de contratistas independientes. Las Partes acuerdan expresamente que: (a) el presente Contrato no es un contrato laboral, ni genera ninguna relación de empleador-empleado (incluido desde la perspectiva del derecho laboral, derecho fiscal o derecho de la seguridad social) entre Portier México (o sus Afiliadas) y Usted; y (b) no existe ninguna relación de empresa conjunta (“*joint venture*”), asociación comercial o relación de agente entre Portier México (o las Afiliadas de Portier México) y Usted.
- 13.2. Usted no tiene ninguna autoridad para vincular a Portier México o a sus Afiliadas y se compromete a no considerarse empleado, trabajador, agente ni representante autorizado de Portier México ni de sus Afiliadas. Cuando, por implicación de la legislación obligatoria o por cualquier otro motivo, Usted sea considerado empleado, trabajador, agente o representante de Portier México o de cualquiera de las Afiliadas de Portier México, Usted se compromete y conviene indemnizar, defender y exonerar (a discreción de Portier México) a Portier México y a sus Afiliadas de toda reclamación que presente cualquier persona, entidad, organismo regulador o autoridad gubernamental y que se fundamente en el empleo, la agencia o la relación de representación implícitos.
- 13.3. Usted reconoce y acepta expresamente que, al aceptar las condiciones del presente Contrato, Usted pretende prestar Servicios de Entrega y/o Compra de forma no incidental y, como tal, Portier México le considerará a Usted persona con obligación de tributar de conformidad con toda la legislación fiscal aplicable con respecto al IVA e impuestos indirectos.

14. Otras condiciones

- 14.1. **Modificación.** Portier se reserva el derecho a modificar las condiciones del presente Contrato en cualquier momento, con vigencia a partir de la fecha de publicación de una versión actualizada del presente Contrato en el portal de Internet disponible para Usted en los Servicios Uber. Portier México se reserva el derecho a modificar ocasionalmente cualquier información a la que se haga referencia en los enlaces del presente Contrato. Usted reconoce y acepta que, al hacer uso de los Servicios Uber o al descargar, instalar o utilizar la Aplicación de Proveedor, Usted está sujeto a cualquier modificación futura de la información referida en los enlaces contenidos en el presente Contrato o en documentos incorporados al mismo o a cualquier adición futura a ambos, incluidas aquellas en relación con los Cálculos de la Tasa de Entrega. El uso continuado de los Servicios Uber o de la Aplicación de Proveedor después de cualquiera de dichos cambios implicará que Usted da su consentimiento a que se realicen tales cambios.

- 14.2. **Condiciones complementarias.** Las Condiciones complementarias pueden aplicarse al uso que Usted haga de los Servicios Uber, como las políticas de uso o las condiciones relacionadas con determinadas funciones y funcionalidad, así como guías comunitarias, que podrán ser modificadas ocasionalmente (“**Condiciones Complementarias**”). Usted puede recibir determinadas Condiciones Complementarias de cuando en cuando. Las Condiciones Complementarias se incorporan al presente Contrato y deben considerarse como parte del mismo. Las Condiciones Complementarias prevalecen sobre el presente Contrato en caso de conflicto.
- 14.3. **Divisibilidad.** Si cualquier disposición del presente Contrato se considerara ilegal, nula o inaplicable, ya sea en su totalidad o en parte, de conformidad con cualquier legislación, se considerará que dicha disposición o parte de la misma no forma parte del presente Contrato, aunque la legalidad, validez y aplicabilidad del resto de disposiciones del presente Contrato no se verá afectada. En ese caso, las partes deberán reemplazar la parte que resulte ilegal, nula o inaplicable por una disposición legal, válida y aplicable que posea, en la medida de lo posible, un efecto similar al que tenía la parte identificada como ilegal, nula o inaplicable, dados los contenidos y el propósito del presente Contrato.
- 14.4. **Cesión.** Usted no tiene derecho a ceder ni transferir el presente Contrato ni ninguno de los derechos u obligaciones que le corresponden a Usted en virtud del mismo, ya sea en su totalidad o en parte, sin consentimiento previo por escrito de Portier México. Portier México podrá ceder o transferir el presente Contrato o cualquiera de los derechos u obligaciones que le corresponden en virtud del mismo, ya sea en su totalidad o en parte, de conformidad con sus disposiciones sin consentimiento ni notificación. Si Portier México optara por ello, Usted tendrá derecho a rescindir el presente Contrato de inmediato, sin necesidad de aviso previo.
- 14.5. **Contrato íntegro.** Este Contrato, incluida la introducción y todas las Condiciones complementarias, constituye el contrato íntegro y el entendimiento entre las partes en relación con el objeto del Contrato y sustituye y anula todos los contratos o acuerdos anteriores o contemporáneos en relación con dicho objeto del Contrato. En este Contrato, las palabras “incluido/a/os/as” e “incluye/n” significan “incluido, de forma enunciativa más no limitativa”. El prefacio forma parte del presente Contrato.
- 14.6. **Ausencia de terceros beneficiarios.** Usted reconoce que no existen terceros beneficiarios del presente Contrato, salvo las Afiliadas de Portier México que por alguna razón soporten o estén vinculadas con la prestación de Servicios Uber. Ninguna disposición del presente Contrato pretende crear reclamaciones de terceros, ni deberá hacerse tal interpretación, salvo con respecto a las Afiliadas de Portier México que por alguna razón soporten o estén vinculadas con la prestación de Servicios Uber .
- 14.7. **Notificaciones.** La entrega de cualquier notificación que Portier México le curse a Usted con arreglo al presente Contrato será efectuada por correo electrónico a la dirección de

correo electrónico asociada a la cuenta de Usted, mediante la Aplicación de Proveedor, o mediante publicación en el portal de internet al que Usted puede acceder en los Servicios Uber. La entrega de cualquier notificación que Usted curse a Portier México con arreglo al presente Contrato será efectuada contactando con Portier México a través del apartado “Contacto” del sitio web <http://partners.uber.com>. Puede que sea necesario realizar notificaciones adicionales específicas de Territorio de cuando en cuando.

15. Legislación aplicable y Resolución de Conflictos. Salvo que se especifique lo contrario en el presente Contrato, este deberá regirse e interpretarse en virtud de las leyes de la República Mexicana, por lo que cualquier disputa, reclamación, controversia o procedimiento de carácter legal que se derive o se relacione con el presente Contrato y que pueda surgir entre Usted y Portier México, sus filiales, subsidiarias y afiliadas, ya sea en relación con la existencia, incumplimiento, terminación, interpretación o validez de los mismos (“Disputa”), será sometida y resuelta conforme a lo señalado más adelante en el presente apartado.

15.1 Resolución de Conflictos: En caso de que Usted tenga algún problema con el uso de los Servicios Uber y/o considere que alguna parte del presente Contrato no está siendo observada o cumplida por Portier México, o de presentarse cualquier diferencia entre las Partes derivada o relacionada con el presente Contrato, Usted acepta que el proceso a seguir consiste en comunicar dicha situación a través de la sección ubicada en el menú principal de la Aplicación de Proveedor denominada “Ayuda” o en su defecto a través de la página web <http://partners.uber.com>, con el propósito de analizar y resolver el caso concreto.

En el supuesto en que Usted considere que la resolución en relación con los Servicios Uber o cualquiera de los aspectos relacionados con el presente Contrato no es conforme a sus intereses, las Partes acuerdan que para la interpretación y cumplimiento del presente Contrato serán aplicables las leyes de México y se someten expresa e irrevocablemente a la jurisdicción de los tribunales federales competentes con sede en la Ciudad de México, México, para conocer de cualquier controversia que se suscite con motivo de la interpretación o ejecución del presente Contrato, renunciando de manera expresa e irrevocable a cualquier otro fuero que por razón de su domicilio, presente o futuro, o por cualquier otra causa, pudiera corresponderles.

16. Firmas Electrónicas.

16.1. Usted reconoce y acepta que, en su caso, si todas las declaraciones, aceptaciones y firmas en relación al uso de la Aplicación de Proveedor, y los Servicios Uber, según sea el caso, sean por medios electrónicos y a través del “click” a los recuadros correspondientes, lo obligan a Usted como si firmara un documento en físico.

16.2. Con la entrega de la ID de Proveedor, para uso y acceso de la Aplicación de Proveedor y los Servicios Uber, Usted, está manifestando que (i) entiende el alcance, para todos los efectos legales que haya lugar del Contrato y (ii) es su voluntad la aceptación expresa e inequívoca del presente Contrato.

16.3. En cumplimiento de las disposiciones legales aplicables sobre mensajes de datos según, las Partes acuerdan que la legislación aplicable reconoce validez a los mensajes por medios electrónicos y por tanto ellos adquieren carácter y entidad probatoria. En consecuencia, entiende que, mediante el cruce de mensajes por medios electrónicos, estos pueden dar lugar al nacimiento, modificación y extinción de obligaciones, siendo de su responsabilidad exclusiva el contenido, consecuencias, responsabilidades y efectos de la información generada.

16.4. Usted reconoce que, habiendo iniciado una sesión y habiendo ingresado sus claves personales de identificación de la ID de Proveedor, habiendo oprimido o dado “*click*” en los recuadros de aceptación correspondientes, haber recibido las ganancias correspondientes por los Servicios de Entrega y/o Compra y aceptar el presente Contrato, manifiesta que ha leído los detalles y especificaciones del funcionamiento de la prestación de los Servicios Uber y los derechos y obligaciones a los que se sujeta por medio del Contrato, otorgando su expresa conformidad con éste, de conformidad con lo establecido en la legislación aplicable.

16.5. El presente Contrato se suscribe mediante una firma electrónica que cumple con los requisitos señalados en la legislación aplicable, dado que se le ha generado a Usted una ID de Proveedor, es decir, una clave de usuario, junto con los números de identificación personal o contraseña, elementos que lo identifican como el firmante, le corresponden exclusivamente y están bajo su control; en el entendido que los detalles y especificaciones de los Servicios Uber y el presente Contrato permanecerán, de manera íntegra, accesibles para Usted en la Aplicación de Proveedor y la página de internet de Servicios Uber.

Ninguna disposición del presente Contrato restringe o excluye derechos legales que a Usted le puedan corresponder en virtud de la legislación aplicable y que no sean susceptibles de restricciones o exclusiones por ley (ni tiene tal pretensión).

De conformidad con lo dispuesto en el Apartado 16 del presente Contrato, al pulsar “Acepto” o firmar a continuación (según imponga la legislación vigente), Usted reconoce expresamente que ha leído y entendido el presente Contrato, que ha tomado las medidas necesarias para

sopesar cuidadosamente las consecuencias de este, que acepta cumplir con las condiciones del mismo y que tiene capacidad legal para celebrar el presente Contrato con Portier México.

Firma: _____

Nombre: _____

Fecha: _____