



**UNIVERSIDAD
GERARDO BARRIOS**
Líderes en Gestión del Conocimiento



Unidad de Investigación
Centro Regional de Usulután

Facultad de Derecho y Relaciones Internacionales

**Economía colaborativa.
Trabajo clandestino o evolución digital del
derecho humano al trabajo**

Informe técnico de investigación

Edgar Gustavo Rodríguez Parada

El Salvador, 2020



**UNIVERSIDAD
GERARDO BARRIOS**
Líderes en Gestión del Conocimiento



**Centro Regional de Usulután
Unidad de Investigación
Facultad de Derecho y Relaciones Internacionales**

**Economía colaborativa. Trabajo clandestino o evolución digital del
derecho humano al trabajo.**

Informe de Investigación

Edgar Gustavo Rodríguez Parada

El Salvador, 2020

Editorial Universidad Gerardo Barrios

Economía colaborativa. Trabajo clandestino o evolución digital del derecho humano al trabajo

Edgar Gustavo Rodríguez Parada

Informe Técnico de Investigación 2020

Unidad de Investigación

© Universidad Gerardo Barrios, 2021

ISBN 978-99983-57-07-5 (E-Book, pdf)

Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida, ni parcial ni totalmente, ni registrada en/o transmitida por un sistema de recuperación de información, en ninguna forma ni formato, por ningún medio, sea mecánico, fotocopiado, electrónico o cualquier otro sin el permiso previo y por escrito de la editorial.

editorial@ugb.edu.sv

Contenido

1. INTRODUCCIÓN.....	2
2. JUSTIFICACIÓN.....	5
3. OBJETIVOS.....	8
3.1 GENERAL.....	8
3.2 ESPECÍFICOS.....	8
4. METODOLOGÍA.....	8
4.1 DESCRIPCIÓN DEL MÉTODO.....	9
4.2 POBLACIÓN:.....	11
4.3 INSTRUMENTOS.....	12
Tabla 1.	12
<i>Matriz de congruencia.</i>	12
<i>Matriz de congruencia.</i>	13
<i>Matriz de congruencia.</i>	14
<i>Matriz de congruencia.</i>	15
<i>Matriz de congruencia.</i>	16
<i>Matriz de congruencia.</i>	20
5. RESULTADOS.....	20
6. DISCUSIÓN.....	41
7. CONCLUSIONES.....	43
8. REFERENCIAS.....	45
Anexos.....	48
PROPUESTA DE REFORMA A LA LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.....	51
REGLAMENTO PARA LA APLICACIÓN DE LA REFORMA A LA LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.....	54
PROPUESTA DE REFORMA A LOS ARTÍCULOS 16 Y 17 DE LA LEY DE IMPUESTO A LA TRANSFERENCIA DE BIENES Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS PARA INCLUIR DENTRO DEL TERMINO SERVICIO EL USO DE PLATAFORMAS DIGITALES.	57
Anexo 4, Presentación a la Departamental de la Asamblea Legislativa.	60

1. INTRODUCCIÓN

Para Rosa y Gámez (2017) la economía colaborativa es una nueva forma de expresión del antiguo trueque, pero utilizando las nuevas tecnologías o también una actividad de comercio tradicional al que se ha unido la ventaja de la digitalización en la cual se comparte o intercambia bienes tangibles e intangibles (tiempo, espacio, hobbies) a través de los nuevos espacios tecnológicos y las comunidades sociales.

Esta forma actual de compartir ha impactado en las formas de hacer negocios permitiendo penetrar más rápidamente y más barato en mercados que ya tenían una estructura definida, como el transporte de comida o la entrega a domicilio, pero bajo la forma digital de trabajo a destajo; es decir, reduciendo el precio que la persona espera ganar por realizarlo, y tal como señala el Código de Trabajo en su Art. 126 cuando se pacta el salario en forma global y sin que las labores se sometan a jornadas u horarios (Villasmil et al., 2010).

Debido a ello fue necesario conocer si esta nueva forma de ofertar trabajos desde un formato digital es una evolución digital del derecho humano al trabajo que aún está desarrollándose como señalan Fuentes y Ponce (Fuentes & Ponce, 2016) o realmente es un trabajo clandestino que niega o reduce los derechos laborales y humanos de los trabajadores como afirman algunos, entre ellos Saenz (2019, p. 7) y Armas Morales (2018) al señalar sus problemas.

Esta investigación sobre el uso de plataformas digitales como economía colaborativa en El Salvador, tuvo como propósito responder a la problemática ¿Cómo afecta al trabajador y a sus derechos este tipo de actividad económica que ha surgido en la segunda década del siglo XXI a través de muchas plataformas y aplicaciones de internet en la cual usuarios del servicio y proveedores se encuentran algunas con comisión mensual como en el caso de clubes de lealtad y otras con el cobro de una comisión por cada servicio prestado como Uber, Glovo, JUMP y otros? Y como se verá más adelante el trabajador de estas aplicaciones tiene pocas oportunidades de alcanzar un nivel de vida digno, nula oportunidad de jubilarse y tiene que trabajar más horas sin prestaciones previsionales, ni pago de horas extra o nocturnidad.

Esta simple interacción del usuario con la plataforma ha hecho fácil encontrar un servicio o un proveedor; para el usuario muchas veces trae además una reducción del precio, la posibilidad de elegir entre varios proveedores, diferentes características como precios, rapidez, disponibilidad o capacidad; ¿Alguien quiere un auto con espacio para diez personas? La respuesta Uber puede ofrecer hasta 5 vehículos cercanos, debido a que según Armas

Morales (2018) se está ante un servicio de transporte que “terceriza” algunos procesos que equivale a negociar, tal como la conducción (usuario – conductor), como consecuencia de ello, la mayor parte de las tareas rutinarias que pueden traducirse fácilmente a un código informático ahora pueden ser automatizadas (Borgaza et al., 2017).

Según el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en su resolución ECLI:EU:C:2017:981.A (citado por Armas Morales), Uber es una empresa de taxis a pesar de que la propia empresa manifiesta en su contrato de afiliación que debe ser considerada una plataforma que comunica a usuarios con conductores para la prestación por parte de los conductores quienes no son considerados empleados de la aplicación por la empresa (Uber, 2017), lo cual debe explicarse con el modelo de negocio de Uber, que según Fuentes y Ponce es el siguiente:

Por un lado, la empresa registra a todos aquellos conductores privados que estén dispuestos a ofrecer el servicio de transporte. Por el otro, los potenciales pasajeros “descargan” una aplicación –un programa que se instala en un teléfono móvil– a través de la cual solicitan los servicios de un conductor registrado en Uber. La empresa fija el precio estimado del viaje demandado y la transacción se ejecuta. En términos generales, el 80%, del precio del viaje constituye la retribución al conductor mientras que Uber retiene el 20% restante (Fuentes & Ponce, 2016).

Uber no es la única que ofrece servicios donde los conductores se registran por contrato y los usuarios en la plataforma; existen otras como InDrive y Taxidrive que ofrecen similares servicios (Hernández & Sosa Galindo, 2016) sin comisión y existen otras plataformas que establecen servicios varios; por ejemplo, si una persona requiere un envío de comida expreso, también es posible elegir entre varias aplicaciones como Glovo, Uber Eats, JUMP, entre otras. Inclusive, este mismo tipo de aplicaciones hace que negocios que no podían pagar los costes de operación de las entregas a domicilio puedan inscribirse a ellas y no subcontratar empleados, comprar vehículos para las entregas ni talleres de mantenimiento o seguros, lo que por supuesto se puede hacer con una suscripción o no por parte de los restaurantes y tiendas.

Las plataformas de economía colaborativa han sido estudiadas desde su perspectiva de Derechos Humanos al trabajo, el cual está actualmente en desarrollo (Fuentes & Ponce, 2016). Desde una perspectiva de trabajo, si bien hay empresas que no cobran comisión a sus usuarios (conductores y pasajeros) hay otras que si lo hacen a pesar de que a sí mismas se

consideran dentro del rubro de economía colaborativa, pero prestando servicios con un manejo empresarial rentista, Armas Morales (2018), lo que provoca confusión por lo cual es necesario revisar el marco legal vigente bajo el que dichas economías operan tanto a nivel nacional como internacional. A nivel internacional hay una lista breve de países donde las plataformas digitales de transporte de personas están siendo reguladas, que se desarrolla más adelante.

La parte metodológica usada fue investigación mixta con análisis cualitativo, pero con elementos del cuantitativo; se analizaron las diferentes normativas aplicadas en el ámbito internacional, en la región y en el país, revisando jurisprudencia y, a la par de un breve estudio de la doctrina jurídico-económica moderna de economía colaborativa, se realizó entrevistas a diez conductores de dos plataformas diferentes: ocho de Uber y dos de InDrive, y se realizó la propuesta de reforma a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como al Reglamento para la Aplicación de la Reforma a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y una tercera propuesta de reforma a los artículos 16 y 17 de la Ley de Impuesto a la Transferencia de Bienes y Prestación de Servicios para incluir dentro del término servicio el uso de plataformas digitales las cuales son consistente con leyes que a usando el derecho y jurisprudencia comparada (es decir legislación de otros países y fallos de tribunales internacionales como el del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TIJUE) o tribunal de Luxemburgo).

Una premisa de partida de esta investigación es que los conductores que usan estas plataformas podrían quejarse de las comisiones y desearían tener mayor control de la información de los pasajeros para sentirse protegidos, las aplicaciones necesitan mejorar sus mapas y aclarar su forma de cobrar su comisión por viaje con los conductores, lo cual se verificó en los resultados que más adelante se expresan.

Las propuestas presentadas a los diputados por Usulután fueron tres referentes a reformar los artículos 28, 28c y 29 c de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para incluir a los vehículos de cuatro ruedas inscritos en plataformas digitales. Propuesta de reforma a los artículos 16 y 17 de la Ley de Impuesto a la Transferencia de Bienes y Prestación de Servicios para incluir dentro del término servicio el uso de plataformas digitales y un Reglamento para la aplicación de la reforma a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Estas reformas se presentaron a los diputados por el departamento de Usulután en la oficina departamental de la Asamblea Legislativa (ver anexo 4) para que, una vez estudiadas por ellos, sean introducidas al proceso de formación de ley establecido en el Reglamento Interno de la Asamblea Legislativa y una vez discutido, sea la Asamblea Legislativa dentro de las atribuciones que le da el art. 133 de la Constitución de la República quien apruebe o impruebe dicha propuesta.

2. JUSTIFICACIÓN

¿Por qué el término “Economía Colaborativa” no es el único usado universalmente para describir este fenómeno? ¿Es lo mismo que “economía participativa” o “economía compartida”?

Responder a la primera pregunta es complejo pues se debe considerar lo novedoso del tema. Inicia con la llamada revolución 4.0, término dado por los estudios alemanes en 2010 (Navarrete, 2013). Los tres términos, colaborativa, participativa y compartida en español pueden sonar similares, pero no son lo mismo y tienen características diferenciadoras que otros estudios deberían de resolver.

La pertinencia de este tipo de investigaciones, donde los hechos le dan importancia al teletrabajo y trabajo desde casa, se da porque aún son necesarios los servicios de transporte de personas para desplazarse, para salir a realizar actividades importantes como trabajar presencialmente, comprar y cubrir necesidades como la salud, debido a lo cual la economía colaborativa de los servicios de transporte de personas es un problema que hay que estudiar en un contexto como la pandemia por COVID-19 pues las personas hubieran seguido movilizándose a sus puestos de trabajo, a sus reuniones con amigos, colaboradores y familiares

Esta investigación es la primera de su tipo en El Salvador que investiga principalmente a las empresas de transporte de personas de tipo plataformas de economía llamada colaborativa y cómo ha desarrollado sus efectos en la economía, siendo dichos efectos:

Primero, para hacer un estudio detallado del Derecho Humano al Trabajo y de cómo pueden ser entendidos desde la más reciente revolución digital los derechos humanos y derechos sociales de los trabajadores los cuales corren el riesgo de ser considerados por estas plataformas como cosas del pasado.

Segundo, como señala Degryse este tipo de empresas operan bajo la imagen de economía colaborativa cuando en realidad son empresas de economía cerrada (Degryse, 2019). Pero según los contratos de adhesión que firman las empresas no necesitan pagar prestaciones laborales ni despedir empleados con la correspondiente indemnización, sino solo demostrar que han incumplido los términos de servicio (Uber, 2017).

Tercero, debido a que estas plataformas expresa claramente lo intrincado que es en esta sociedad el establecer relaciones entre legislación (o la falta de esta) con la economía y las nuevas formas de relaciones de producción, así como las empresas pueden aprovechar esta disyuntiva para obtener enormes ganancias (ReyGadas, 2018). Y por último, comprender y explicar qué es economía colaborativa; pues las aplicaciones que la usan como Uber y otras han señalado innumerables veces que su función consiste exclusivamente en ser intermediarios entre usuarios-clientes y prestadores del servicio de transporte de personas en ciudad, percibiendo por ello no una comisión sino un porcentaje del precio que el prestador recibe a cambio de sus servicios, debido a que las plataformas que usan la Economía Colaborativa parecen proponer un nuevo modelo de relaciones de trabajo, en el cual no existen trabajadores externos, subcontratación o en outsourcing.

Debido a lo anterior, es necesario investigar y proponer una solución normativa que esclarezca cómo debe prestarse este servicio laboralmente y si debe tributarse o ser una relación libre de imposición, lo cual se realizó a través de un estudio de investigación mixta; es decir, con análisis cualitativo, pero con elementos del cuantitativo que facilitó la realización de una revisión de los elementos sociales, como quiénes son los conductores de Uber, su nivel de educación, cultura y elementos económicos y jurídicos. Todos estos elementos presentes en las plataformas estudiadas y otros que utilizan el modelo de la economía colaborativa fueron analizados para saber si esta forma de empleo puede funcionar y ser exitosa a lo largo del tiempo para sus usuarios y prestatarios y dar un servicio de bajo costo a costa de prestaciones sociales básicas que un trabajo remunerado normalmente ofrece.

A nivel internacional varias han sido las investigaciones sobre diferentes aspectos de esta nueva economía, en dones, falsos dones, bienes comunes y explotación en las redes digitales. Luis Reygadas (ReyGadas, 2018) señala que las empresas obtienen ganancias mediante la apropiación tanto de la información y los conocimientos producidos por sus trabajadores como de aquellos que generan los usuarios de las redes digitales; pero para

Maradiaga (2019) la economía colaborativa ha sido estudiada como formas atípicas de empleo vinculadas al cambio tecnológico especialmente en Argentina, país en el cual se señala que «mientras que el uso de esta modalidad de organización – crowdsourcing – genera un claro riesgo de fraude en la contratación de trabajadores autónomos, porque al final resulta en la práctica incompatible con verdaderas fórmulas de trabajo por cuenta propia» Gámez (2017).

Como señala Armas Morales (Armas Morales, 2018), las naciones no han sido pasivas ante este fenómeno y han tratado de implementar diferentes respuestas a la problemática de contratación que usa Uber y las aplicaciones que dicen llamarse de economía colaborativa. Estados como México y España, legislado a estas plataformas. España, por ejemplo, reguló a Uber con una Licencia VTC es decir, licencias con las cuales se autoriza arrendamiento de vehículo con conductor, figura que ya existía en su legislación (Guillén, 2014). México en cambio ha sido el primer país que regularizó a las empresas que ofrecían el servicio de transporte por medio de plataformas tecnológicas, de acuerdo con su ley de movilidad vigente (Acosta & Espinoza, 2019).

Para Fuentes y Ponce los desafíos que enfrentaran este tipo de actividad en el futuro son tres, los cuales de forma resumida son: a) los marcos regulatorios actuales no siempre se acomodan a las nuevas necesidades y modelos organizativos de las nuevas industrias, b) el desafío actual consiste en generar una nueva estructura regulatoria que permita incorporar los cambios tecnológicos para mejorar el bienestar de los consumidores y c) Esta actividad de transporte de personas debiera ser llevada a cabo tanto por los taxis convencionales como por las nuevas empresas digitales de plataformas de servicios modificando y en algunos casos eliminando las regulaciones existentes (Fuentes & Ponce, 2016).

Anteriormente no hay investigaciones en El Salvador que estudien esta temática desde el punto del derecho humano al trabajo; esto es debido a que, si bien el internet existe desde 1990, según Rodríguez (2017), la revolución industrial 4.0 apenas tiene una década, mientras que el trabajo como objeto de regulación comenzó a inicios del siglo XIX, siendo que como “derecho del trabajo” nació para el trabajador industrial y fue llamado derecho industrial o derecho de obrero (Lazo et al., 2007, p. 1) hoy en día se llama más ampliamente derecho de trabajo el cual en el Art. 1 del Código de Trabajo, reconoce que la ley tiene por

objeto principal armonizar las relaciones entre patronos y trabajadores, estableciendo sus derechos y obligaciones, siendo este un derecho que este obtiene frente al empresario.

3. OBJETIVOS

3.1 GENERAL

Proponer un marco regulatorio integral de la prestación laboral del servicio y tributación que integre el respeto al derecho humano al trabajo en las relaciones de economía colaborativa en El Salvador.

3.2 ESPECÍFICOS

a) Describir cómo funciona la plataforma economía colaborativa en El Salvador dentro del marco de los derechos humanos y de trabajo de los prestatarios del servicio.

b) Realizar una propuesta de un marco regulatorio de la prestación de servicio de economía colaborativa que integre el respeto al derecho humano al trabajo dentro de la prestación laboral del servicio en El Salvador, para que los conductores y usuarios tenga un servicio legalizado y registrado.

c) Realizar una propuesta de un marco regulatorio de imposición de una tributación regulada en El Salvador, para la economía colaborativa en especial de conductores y usuarios.

4. METODOLOGÍA

Una investigación mixta con análisis cualitativo fue preferida, pero con elementos del cuantitativo. Para ello se realizó de forma no participante limitada al año 2020, la cual describió los pasos que se siguieron desde la elaboración del tema de investigación, el planteamiento del problema, la revisión de elementos teóricos, así como los elementos sociales, económicos y jurídicos en los cuales se desenvuelven diariamente las compañías que usan economía colaborativa para el transporte de personas, analizando las diferentes normativas aplicadas, terminando en una propuesta de legislación sobre reforma en tres partes, que se presentó a los diputados por Usulután en la Asamblea Legislativa para su respectivo estudio.

No se incluyó Uber Eats, ni Hugo porque no son aplicaciones que tratan sobre el transporte de personas y en el caso de Uber Eats, es parte de Uber, tanto así que los mismos

choferes de transporte de personas son en muchas ocasiones los que transportan para Eats y los de Hugo son transporte de mercaderías, bienes y comida, no de personas.

4.1 DESCRIPCIÓN DEL MÉTODO

Se usó el método mixto enfatizando el enfoque cualitativo con algunos elementos del cuantitativo en la recolección de resultado y fue realizada una revisión de los elementos presentes en la economía colaborativa junto a una revisión de la normativa internacional y nacional que regula el transporte de personas autorizado, con jurisprudencia internacional junto a una revisión de la doctrina jurídico-económica relativa al fenómeno para terminar en una propuesta de reforma a los artículos 28, 28c y 29 c de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para incluir a los vehículos de cuatro ruedas inscritos en plataformas digitales, una propuesta de reforma a los artículos 16 y 17 de la Ley de Impuesto a la Transferencia de Bienes y Prestación de Servicios para incluir dentro del término servicio el uso de plataformas digitales y un Reglamento para la aplicación de la reforma a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Dicha propuesta de reforma fue presentada a los diputados por Usulután en la departamental de Asamblea Legislativa tal (ver anexo 4) para que sea estudiada y la apoyen como iniciativa de ley que pretende proporcionar un beneficio al Estado, a los conductores, usuarios y les dé un marco regulatorio definido a estas compañías.

Esta investigación es más amplia que otras de su tipo en Latinoamérica pues además de proponer un método mixto con énfasis en el enfoque cualitativo para el análisis de los resultados, o de analizar aparte la jurisprudencia, es la primera en dar propuestas de reforma legislativa integral de Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, junto a una reforma a la Ley de Impuesto a la Transferencia de Bienes y Prestación de Servicios y un reglamento de aplicación para la reforma de Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el propósito de mejorar las condiciones laborales de los conductores de plataformas digitales que transportan personas a cambio de un ingreso.

El uso de un método mixto fue preferido porque agregó valor al estudio en comparación con otro tipo de enfoque, porque no implicó la necesidad del uso de mayores recursos económicos, o de involucramiento de más personas, conocimientos y tiempo (Sampieri et al., 2018). Su consideración tiene dos factores: a) el enfoque que como

investigador se adapte más al planteamiento del problema y b) El enfoque en el cual como investigador posee más conocimiento y entrenamiento.

Debido a estos dos factores el enfoque mixto ofrece varias ventajas para este estudio de economía colaborativa, entre ellos:

1. Logra una perspectiva más amplia y profunda del fenómeno de transporte de personas a través del uso de plataformas digitales.

2. Producir datos más ricos y variados mediante la multiplicidad de observaciones, ya que se consideran diversas fuentes y tipos de datos contextos o ambientes y análisis tal como lo menciona Bazeley citado por Sampieri (2018).

3. Permite una mejor exploración, explotación y generalización de los datos, tal como lo señalan Johnson y Schoonenboom, citado por Sampieri (2018).

Por ello, para analizar de la mejor manera los resultados se necesitó de un método mixto de investigación, el cual señaló cuál de las características tendría más peso si cuantitativas referentes a las personas entrevistadas, por su edad, educación, ingresos, o las cualitativas como las razones por las cuales ejercían dicha actividad o analizar su condición respecto de la plataforma y determinar sus derechos ya sea como trabajadores de la plataforma, trabajadores independientes o empresarios, o si ambos tendrán la misma importancia. Esto depende en gran medida del interés que como investigación tiene cada uno de los datos y del problema de investigación; en este caso, en particular, por ser un estudio exploratorio sobre las economías colaborativas emergentes en El Salvador, se da importancia a ambos por igual, lo cual estableció una secuencia o tiempo de ejecución de cada uno de los componentes de cada método.

La recolección de información inició con el método cuantitativo descrito en el procedimiento más adelante, habiendo utilizado la investigación participante también conocida como observación participante; se seleccionaron como informantes a 10 conductores que usan la aplicación de Uber. Si bien existen otras aplicaciones como “inDrive o Taxidrive” y otras en el país, los conductores usan varias para conseguir más clientes por lo cual buscar otras aplicaciones hubiera sido redundante; los conductores seleccionados respondieron una la encuesta. Además, se usó la técnica documental de revisión de documentos contractuales relativos a la prestación del servicio en los contratos para conductores, en la página oficial de Uber (Uber, 2017).

El desarrollo de la propuesta de ley requirió realizar primero una investigación de la legislación internacional y nacional, indagando si han existido propuestas de ley sobre regulación de Uber en El Salvador, lo que llevó posteriormente a una comunicación con expertos en redacción de normativas legales sobre qué aspectos debe tener, los cuales manifestaron su interés y viabilidad facilitando la redacción de la propuesta presentada a los diputados de Usulután en la oficina departamental de la Asamblea Legislativa para su respectivo estudio.

La realización de este estudio buscó evitar que las debilidades del método seleccionado estuvieran presentes en su desarrollo, siendo esta separación de sus debilidades, lo que facilitó mezclar adecuadamente ambos métodos cuantitativo y cualitativo.

4.2 POBLACIÓN:

Se debe resaltar lo difícil de calcular una muestra fija para esta investigación; pues mensualmente se agregan más usuarios y conductores a la plataforma de Uber y el mismo fenómeno se da en las compañías de economía colaborativa. A esto se le suma el problema de que en el país estas compañías no están obligadas a revelar sus datos al Ministerio de Trabajo y Previsión Social (MITRAB) o al Instituto Salvadoreño del Seguro Social (ISSS)¹.

Contextualizando la población:

Debido a que en El Salvador las empresas que usan economía colaborativa no están obligadas a revelar el número de conductores o usuario que usan o descargan su aplicación, se debe buscar la población a través de los datos que publicitan ellas mismas dentro de sus campañas de reclutamiento y marketing; a nivel mundial, según la revista Forbes Nombela (2018) existen más de 8 millones de usuarios de Uber en el mundo, afiliándose cada mes aproximadamente 50.000 nuevos conductores a dicha compañía de transporte y en el trimestre fiscal octubre a diciembre 2017, Uber aumentó sus ingresos netos un 77%, hasta los 2.200 millones de dólares.

En El Salvador en enero del 2020, aproximadamente 6,100 salvadoreños trabajan como socios conductores de la aplicación de transporte Uber y 233,000 usuarios activos (Redacción Economía, 2020).

¹ Entes rectores del trabajo formal y que llevan registro de empleados inscritos

Dentro de las empresas estudiadas también estuvieron la empresa inDrive y Uber X que son dos empresas de transporte de personas que usan plataformas digitales, pero que usan modelos de negocios diferentes, pues mientras inDrive no cobra comisiones por uso de la aplicación para conductores, tampoco exige medidas de seguridad para contratar a sus conductores, en cambio Uber si pide una comisión a cada conductor de setenta dólares semanales y exige el cumplimiento de un reglamento, ambas se dedican al mismo mercado, pero compiten desde lados opuestos, inDrive bajo el sistema de subasta y Uber desde dos segmentos el UberX más económico y el Uber confort más exclusivo para clientes que prefieren pagar más por comodidad. Por ello la muestra se realizó por medio de la selección dirigida o intencional debido a que por medio de la pandemia y lo amplió del instrumento no fue posible entrevistar a más de 10 conductores, de los cuales ocho son usuarios de la plataforma Uber y 2 de la plataforma inDrive y se usaron preguntas formuladas con base en una matriz que permitió establecer la correlación entre el tema, el problema, las variables e indicadores.

Con la entrevista hecha a conductores que usan aplicaciones de economía colaborativa como Uber, o inDrive, en El Salvador fue posible obtener de los encuestados opiniones, impresiones y enfoques precisos. Las técnicas e instrumentos, usados para la recolección de datos siendo el Instrumento usado fue un cuestionario con respuestas abiertas.

4.3 INSTRUMENTOS

Tabla 1.

Matriz de congruencia.

Tema de investigación.	Variable independiente.	Dimensión específica.	Dimensión social.	Dimensión económica.	Indicadores.	Preguntas.

Matriz de congruencia.

<p>Economía colaborativa. Trabajo clandestino o evolución digital del derecho Humano al trabajo.</p>	<p>Economía Colaborativa</p>	<p>Uso de la plataforma digital.</p>	<p>Uso de la plataforma por cualquier chofer que tenga la aplicación</p>	<p>Ingresos recibidos como prestatario de la plataforma.</p>	<p>Adecuado Diseño web amigable con el usuario</p>	<p>1. ¿Como usuario de la plataforma de transporte de personas en el perfil de conductor considera fácil su uso para conseguir clientes? ¿Recomendarías alguna mejora al uso? 2. ¿Usas la plataforma de transporte en otros dispositivos además de los celulares? ¿En cuáles otros? 3. ¿Usas la aplicación en otros idiomas además de español? Sí o no ¿Cuáles? ¿Por qué? 4.¿El seguimiento de la ruta a recorrer por GPS es adecuado para un buen servicio? ¿Consideras que es necesario este seguimiento?</p>
		<p>Oportunidad de tener la aplicación en varios idiomas y dispositivos.</p>		<p>Multidispositivo</p>		
		<p>Rastrear la ruta.</p>				

Matriz de congruencia.

Tema de investigación	Variable independiente	Dimensión específica	Dimensión social	Dimensión económica	Indicadores	Preguntas
					El pago que recibes por cada viaje	<p>5. ¿Consideras adecuados los precios de cada servicio en la plataforma? ¿O tu propondrías una tarifa diferente?</p> <p>6. ¿El pago que recibes a través de esta plataforma es rápido? ¿Cuáles son las diferencias con el pago en efectivo?</p> <p>7. ¿Consideras correcto que el conductor debería pagar impuesto al estado por cada servicio prestado? ¿Por qué?</p>
		Gestión administrativa: Es el conjunto de formas, acciones y mecanismos que permiten utilizar los recursos humanos, materiales y financieros de una empresa, a fin de alcanzar el objetivo propuesto.			Inscripción por los conductores	<p>8. ¿Consideras que los datos que te piden para inscribirte e iniciar el uso de la plataforma son adecuados? ¿O consideras que son muy intrusivos?</p>

<i>Matriz de congruencia.</i>						
Tema de investigación	Variable independiente	Dimensión específica	Dimensión social	Dimensión económica	Indicadores	Preguntas
					Tipo de contrato de uso de plataforma.	9. ¿Consideras que los requisitos para continuar en la plataforma son los adecuados? 10. ¿Estás de acuerdo con que la plataforma te exija unidades de menos de 8 años de uso? ¿Cuáles requisitos se deberían incorporar respecto de los vehículos?
					Formas de pago de la empresa hacia los conductores	11. ¿Estás de acuerdo con las tarifas de esta plataforma? 12. ¿Estás de acuerdo con la forma en que la plataforma te paga después del servicio prestado? ¿O preferirías el pago de otra forma? 13. ¿Estás de acuerdo con el tiempo de espera para cobrar en esta plataforma? ¿Sugerirías tu otra forma de pago?
		Relación laboral	Como impactan las aplicaciones de economía colaborativa como Uber en la búsqueda de empleos	¿Las aplicaciones de economía colaborativa como Uber ofrecen un ingreso con el cual se puede subsistir?	Es una forma de conseguir ingresos	14. ¿Tienes otro ingreso además de esta plataforma? ¿Cuál?

<i>Matriz de congruencia.</i>						
Tema de investigación	Variable independiente	Dimensión específica	Dimensión social	Dimensión económica	Indicadores	Preguntas
		Relación laboral	Como impacta las aplicaciones de economía colaborativa como Uber en la búsqueda de empleos	¿Las aplicaciones de economía colaborativa como Uber ofrecen un ingreso con el cual se puede subsistir?	Es una forma de conseguir ingresos	<p>15. ¿Esta plataforma te permite tener tiempo para tener otros ingresos? Si responde que si ¿Cuáles? ¿Te gustaría generar otros ingresos o estás conforme con estos?</p> <p>16. ¿La plataforma es lo suficientemente rentable para que tengas un plan de vida a cinco años o más con ellos? ¿Por qué lo crees?</p> <p>17. ¿Esta plataforma tiene para ti un plan de incentivos? Si responde que si ¿cuáles incentivos incluye?</p> <p>18. ¿Tu ingreso mensual con esta plataforma es suficiente para cubrir tus gastos de vida incluidos</p>

los gastos del hogar y tus
deudas?

Inscripción por conductores 19 ¿Estás de acuerdo con el tipo de relación laboral que tienes con la plataforma? ¿Cómo la mejorarías?

<i>Matriz de congruencia.</i>						
Tema de investigación	Variable independiente	Dimensión específica	Dimensión social	Dimensión económica	Indicadores	Preguntas
					Inscripción por conductores	<p>20. ¿La plataforma te da estabilidad laboral? ¿Crees que podrías continuar trabajando de esta forma?</p> <p>21. ¿La plataforma respeta tu derecho al trabajo digno? ¿Podrías decirme cómo lo hace?</p> <p>22. ¿La plataforma respeta tu derecho al retiro digno? ¿Podrías decirme cómo lo hace?</p>
					Tipo de contrato de uso de plataforma.	<p>23. ¿Quisieras jubilarte con este trabajo?</p> <p>24. ¿Cree que podría jubilarse con este trabajo?</p> <p>25. ¿Consideras que podrías continuar laborando con esta plataforma después de jubilarte?</p>
					Inscripción en MITRABA	<p>26. ¿Cuál es tu opinión respecto de no tener prestaciones previsionales por la aplicación? ¿Recomendarías alguna forma para cambiar esto?</p> <p>27. ¿Cuál es tu opinión respecto de no estar inscrito como trabajador de la aplicación? ¿Quisieras inscribirte? Y ¿Qué beneficio te daría estar inscrito?</p>

Matriz de congruencia.

Tema de investigación	Variable independiente	Dimensión específica	Dimensión social	Dimensión económica	Indicadores	Preguntas
					Inscripción en Ministerio de Hacienda	28. ¿Pero en qué consiste el TAX que señala la aplicación?
		Legislación aplicable:			Código de trabajo.	29. ¿Estás de acuerdo en que esta aplicación no tenga relación patronal contigo? ¿Quisieras que la tuviera?
		Conjunto de leyes que regulan una materia, aplicable en una determinada región, país o un municipio, inclusive pueden regir el comportamiento dentro de una institución				30. ¿Te consideras un trabajador independiente? ¿Por qué razón?

Matriz de congruencia.

Tema de inversión	Variante independiente	Dimensión específica	Dimensión social	Dimensión económica	Indicadores	Preguntas
					Código de Comercio.	31. ¿Eres un emprendedor? ¿Cómo lo identificas?
					Código de prestación del servicio de transporte de personas para el chofer en Uber.	32. ¿Consideras que el código de prestación de servicio de la aplicación de la aplicación es equitativo con los choferes y en especial contigo respecto del servicio que prestas y el ingreso que cobras por viaje?
	Trabajo como derecho humano	Derecho humano			Reglas de permanencia en la plataforma	33 ¿Consideras que las reglas de permanencia para los choferes defienden sus derechos? Al responder que no ¿preguntar cómo debería defenderlos?

Estas dimensiones describen los indicadores que originaron las preguntas que se trasladaron a las guías de entrevistas realizadas con preguntas generadoras y preguntas abiertas, las cuales fueron validadas con dos expertos: uno en el área de derechos humanos que tiene más de 15 años trabajando en la Procuraduría de Derechos Humanos y el otro con más de diez años en materia laboral.

5. RESULTADOS.

En el país, los conductores de las plataformas digitales de Uber e inDrive, son tratados como trabajadores por estas plataformas, pues tienen un sistema de seguimiento al conductor o empleado a través de la plataforma y del GPS de la misma que, los premia o castiga de dos formas: a) por el cumplimiento o abandono de los viajes aceptados y b) la calificación que el

usuario da en la aplicación al final del recorrido, reciben órdenes de las plataformas sobre dónde ir por un pasajero, a dónde llevarlo y cuánto deben cobrarle; es decir tienen un seguimiento a su trabajo y reciben una remuneración previamente acordada por la plataforma por lo cual su salario es determinado a la hora de aceptar el recorrido y pueden ser despedidos por incumplimiento o violación de las condiciones del servicio sin posibilidad de apelar.

Debido a ello se vuelve necesario regular esta forma de trabajo, que usa métodos parecidos al de los taxis, pero con dos condiciones que lo hacen diferente: uno el uso de un medio digital de selección de vehículo – pasajero y la oferta a destajo de varios conductores al mismo tiempo que usan vehículos no registrados como transporte de personas, lo que es una clara violación al artículo 29 de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que dice que deben de cumplir con los cuatro requisitos ahí mencionados para dar dicho servicio a las personas.

Los resultados se presentan de acuerdo con las 3 dimensiones establecidas en la matriz de congruencia, es decir: dimensión específica, la social y la económica. Se agrupó en cuadros para una mejor interpretación y presentación estableciendo su frecuencia y porcentaje.

Tabla 2

Edades de los conductores.

Edad	a) 18-24	b) 25-35	c) 36-50	d) 51-60	e) 61 o más.	Total
Frecuencia	1	4	3	2	0	10
Porcentaje	10%	40%	30%	20%	0.0%	100%

Fuente: elaboración propia con base en entrevistas realizadas. Base N=10.

Los entrevistados tienen edades desde los 18 años a edades cercanas a la jubilación. Siendo en su mayoría, es decir un 70%, en edades económicamente activas, es decir entre 25-50 años, este dato permite identificar que en promedio los conductores tienen alrededor de 35 años para trabajar en una labor que como ellos mismos señalaron adelante no presenta mayores posibilidades de jubilación.

Tabla 3*Escolaridad de los conductores entrevistados.*

Escolaridad	a) Sabe leer y escribir	b) 1° a 6°	c) 7°-9°	d) Bachillerato	e) Universitario	Total
Frecuencia	0	1	0	5	4	10
Porcentaje	0%	10%	0%	50%	40%	100%

Fuente: elaboración propia con base en entrevistas realizadas. Base N=10.

La preparación académica de los conductores es en su mayoría de bachillerato. Esto indica que el nivel de educación es medio, y el segundo grupo es el de universitarios que realizan este trabajo como un ingreso extra y no como su ingreso principal lo que explica por qué no están interesados en jubilarse pues muchos de ellos no lo consideran su ingreso principal.

Tabla 4*¿Qué tipo de vivienda tienen los conductores?*

Casa	a) Propia	b) Con familiar	c) Alquiler	Total
Frecuencia	5	4	1	10
Porcentaje	50%	40%	10%	100%

Fuente: elaboración propia con base en entrevistas realizadas. Base N=10.

El 90%, de los entrevistados viven en casa propia o de familiar, solo el 10%, viven alquilando, que es el conductor con menor edad es decir que señalaba tener entre 18 a 24 años, lo cual afecta su disponibilidad de dinero, pues al pagar un alquiler de su vivienda sus ingresos se ven reducidos para garantizar dicho derecho humano a la vivienda digna señalado en el párrafo 1 del artículo 25 de la Declaración Universal de Derechos Humanos.

Tabla 5*Área en que vive.*

Zona	a) Rural	b) Urbana	Total
Frecuencia	0	10	10
Porcentaje	0	100%	100%

Fuente: elaboración propia con base en entrevistas realizadas. Base N=10.

El 100% declaró vivir en zona urbana, lo cual es entendible para personas que se dedican al transporte de personas dentro de la capital, lo que les permitiría desplazarse más rápidamente de su lugar de residencia a las zonas de gran concentración de personas donde tienen mayor oportunidad de conseguir viajes e idealmente no erogar grandes cantidades de dinero, gasolina y tiempo para realizar sus labores diarias.

Tabla 6

Tipo de vivienda.

Vivienda	a) Casa	b) Departamento	c) Habitación de alquiler.	TOTAL
Frecuencia	10	0	0	10
Porcentaje	100%	0.0%	0.0%	100%

Fuente: elaboración propia con base en entrevistas realizadas. Base N=10.

Todos los entrevistados declararon vivir en casa de tipo mixto, lo cual es esperable en personas que declaran vivir en zona urbana del departamento de San Salvador, el cual es el departamento más densamente poblado del país (Digestyc & Economía, 2019, p. 471).

Tabla 7

¿Cómo usuario de la plataforma de transporte de personas en el perfil de conductor considera fácil su uso para conseguir clientes?

Uso de la aplicación	Es muy fácil	Es fácil	No siempre es fácil	TOTAL
Frecuencia	2	6	2	10
	entrevistas realizadas 08 y 10	Entrevistas realizadas 01, 02, 04, 05, 06 y 09	entrevistas realizadas 03 y 07	
Porcentaje	20%	60%	20%	100%

Fuente: elaboración propia con base en entrevistas realizadas. Base N=10.

Para el 80% de los entrevistados la aplicación es fácil o muy fácil de usar e incluso el 20% restantes señaló que no siempre lo es debido a diferentes circunstancias, como la zona y la recepción más que el uso en sí de la plataforma por lo que fue posible señalar que su uso

no presenta complicaciones y puede ser usado por cualquiera independientemente de su edad o escolaridad.

Esta facilidad en su uso por cualquiera es una de las razones que explica por qué las personas, conductores y pasajeros los usan e incluso los prefieren a los taxis.

Tabla 8

¿Recomendarías alguna mejora al uso?

Que actualicen los mapas.

De lo que todos los conductores nos quejamos es que no está establecida la tarifa que le corresponde a Uber por viaje la cual es bien variable, a veces es casi del 40% que le queda a Uber de lo del pago del viaje.

Una mejor ubicación de los pasajeros.

Que mejoraran la seguridad para el conductor, pues no tiene ningún tipo de información para saber quiénes son los usuarios de la plataforma y prevenir los asaltos.

El precio base para el cliente pues hay precios que en rentabilidad para el conductor es muy bajo, como a la hora de comprar repuestos no permite la rentabilidad y actualizar los mapas.

No sabría decirle, porque ahí depende de la compañía.

Fuente: elaboración propia con base en entrevistas realizadas. Base N=10.

El 50% de los entrevistados respondieron que a pesar de que el uso es fácil, los mapas que usa la aplicación tienen que mejorarse por diversas razones, pero las principales son la incomodidad de la navegación y como se verá más adelante la falta de un seguimiento claro genera dudas sobre cómo la aplicación calcula la cuota que se cobrará por viaje, además que genera otras incomodidades las cuales son expresadas, así el 10%, tiene duda sobre la tarifa que le corresponde a Uber por viaje la cual es variable, el 10%, pide una mejor ubicación de los pasajeros, otro 10%, señala que debe ser mejorada la seguridad para el conductor, pues no tiene ningún tipo de información para saber quiénes son los usuarios de la plataforma y prevenir los asaltos y un 10%, que la rentabilidad para el conductor es muy baja.

Es de señalar que el uso de GPS le permite a la aplicación tener un mejor seguimiento de los viajes y de los conductores, lo cual es reforzado con la escala de satisfacción que el pasajero da al final del viaje le permite a la aplicación supervisar cada viaje.

Tabla 9

¿Usas la plataforma de transporte en otros dispositivos además del celular y en cuáles otros?

Uso de otras plataformas	Si	No	En cuál	TOTAL
Frecuencia	1,	9		10
Porcentaje	10%	90%		100%

Fuente: elaboración propia con base en entrevistas realizadas. Base N=10.

La mayoría señala que solo lo utilizan en un celular y ese es con sistema Android, lo cual se hace por economía y el que señaló que también usa otro tipo de celular indicó que usa ambos por lo que se puede establecer que los conductores en su totalidad utilizan celulares con Android para su trabajo, lo cual hace que para desempeñar este trabajo se debe tener al menos acceso a algunos medios digitales, lo que provoca que sean los conductores quienes deban afrontar gastos en equipos para continuar trabajando con las aplicaciones, cuando es el patrono quien debe dar las herramientas y equipos necesarios para realización del trabajo si fueran empleados de la compañía de transporte de pasajeros.

A las preguntas de si ¿El seguimiento de la ruta a recorrer por GPS es adecuado? Y ¿si el conductor considera que es necesario este seguimiento? La mayoría de los conductores señala que a pesar de que el seguimiento por GPS necesita mejorar, este seguimiento si es necesario, las distintas razones son:

Tabla 10

¿El seguimiento por GPS es adecuado y necesario?

Seguimiento por GPS de la aplicación.	a) Si	b) No	¿Por qué razón?	TOTAL
	3	7	Si es necesario. En una no se puede, porque lo tira por rutas que no se puede y a veces como uno conoce la ruta se va por donde uno conoce.	10

Si, para establecer la mejor ruta de viaje y para establecer un tema de seguridad mía y del pasajero.

Porque hay algunas zonas que uno no conoce.

Porque si hay lugares o direcciones que no conozca me facilita la navegación vehicular y para las personas de afuera le es útil el tener actualizados los mapas de la aplicación.

Siempre pues se ocupa otra aplicación llamada Waze para ver las rutas de viaje.

Porcentaje 30% 70% 100%

Fuente: elaboración propia con base en entrevistas realizadas. Base N=10.

El 70% de los conductores señalan que a pesar de que el GPS es malo en las plataformas estudiadas, el seguimiento que se hace es necesario debido a razones como establecer la mejor ruta de viaje, para establecer un tema de seguridad del conductor y del pasajero, como una guía en las diferentes zonas a donde llegan o se dirigen y para el otro 30% el seguimiento es bueno y necesario.

El uso de la ruta de viaje y del GPS determina el costo final que se recibe por cada viaje y que afecta, tanto el ingreso, como la tarifa que la plataforma cobra y la comisión o Tax que la aplicación cobra; se tienen diferentes opiniones, tanto como que los precios en ambas plataformas son muy bajos y no permiten cubrir otros costos como reparaciones, depreciación y mantenimiento como se observa de lo expresado por los conductores las respuestas siguientes:

Tabla 11

¿Consideras adecuados los precios de cada servicio en la plataforma o tú propondrías una tarifa diferente?

Precios de la plataforma.	Adecuados	No adecuados	¿Por qué?	Total
---------------------------	-----------	--------------	-----------	-------

Frecuencia	2	8	10
			Los que dijeron que sí, señalan que es porque hay personas que no tienen para pagar un taxi y lo que esta plataforma cobra es bastante para el conductor, pero del lado del cliente sus precios están bastante bajos.
			Los que dijeron que no lo hacen porque desean que se establezca una mayor tarifa para los viajes y un menor porcentaje de comisión de la plataforma.
			Pondría una tarifa dependiendo del kilometraje realizado y la zona a la cual se viajará.
			Tendría que ir de la mano el kilometraje con lo peligroso de la zona y la comisión que cobra la plataforma debería ser menor por el peligro que corre el conductor al llegar a dichas zonas.
			A veces están devaluados dependiendo de los lugares o de la zona, como fuera del municipio de San Salvador hacia los otros municipios.
Porcentaje	20%	80%	100%

Fuente: elaboración propia con base en entrevistas realizadas. Base N=10.

La gran mayoría o el 80% de los conductores señalan que el gran atractivo de usar Uber, es decir, sus precios competitivos, son un problema para ellos, pero siguen trabajando con la aplicación debido a que les genera un ingreso como respondieron más adelante a la pregunta ¿Por qué lo haces?

Dichos conductores señalan que la plataforma debería de establecer para los conductores una mayor tarifa para los viajes y un menor porcentaje de comisión o que en su

opinión se debería de establecer una tarifa diferente dependiendo del kilometraje realizado y la zona a la cual se viajará.

Esto se opone a lo que las plataformas pretenden, pues ambas tratan de dar un precio competitivo o lo más bajo posible, que redundaría en la ganancia que el conductor recibe a cambio de su tiempo, esfuerzo y recursos propios empleados, desde este momento se puede empezar a observar que el precio a destajo que señala el art. 126 literal 6 del Código de Trabajo, es usado no para beneficiar los precios sino como estrategia para competir y si bien está permitido por la ley salvadoreña, su utilización de forma masiva y sin parámetros de control redundaría según lo dicho por los conductores en viajes de un dólar por carrera, lo que de ser cierto, es explotación y una posible violación al derecho humano al trabajo digno.

Respecto del pago de impuestos y quién lo paga, los conductores están claros que es una obligación social y legal, pero no tienen una posición uniforme (ver la tabla 12):

Tabla 12

¿Consideras correcto que el conductor debería pagar impuesto al Estado por cada servicio prestado y Por qué?

Pago de impuestos	Correcto	Incorrecto	¿Por qué?	TOTAL
Frecuencia	6	4	Los que contestaron que sí señalan que todos deberíamos pagar y debería de ir incluido en la carrera cuando la plataforma la coge, y que Uber pague el impuesto y que así se ayuda al país. Los que dijeron que no pues hasta debajo de la tarifa que refleja la plataforma está cobrando un porcentaje del IVA.	10
Porcentaje	60%	40%		100%

Fuente: elaboración propia con base en entrevistas realizadas. Base N=10.

El 60% señala que sí debe de cobrarse los impuestos y que deberían de pagarlo los conductores a través de la aplicación, es decir usando la aplicación como un agente receptor del impuesto al momento del pago de cada carrera, lo cual sería viable debido a que dicha

figura está permitida por la Ley de Impuesto Sobre la Renta y la Ley de Impuesto a la Prestación de Servicios y Transferencia de Bienes de país, pero el obstáculo se obtiene al señalar que solo los taxis están autorizados para el transporte selectivo de personas según el Art. 28 de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por lo tanto cobrarles un impuesto sin reformar esta última iría contra el principio de legalidad señalado en el Art. 4, literal c) del Código Tributario el cual señala que no pueden cobrarse tributos o impuestos que no estén autorizados.

Debido a esto es que se justifica la realización de una propuesta de Ley que autorice al Estado, el cobro de un impuesto para este tipo de prestación de servicio que regule, cuánto se cobrará, quién es el sujeto activo y quién el sujeto pasivo y el momento de cobrar dicho impuesto y de ser posible el destino de los fondos.

Dentro de la gestión administrativa, es decir el conjunto de formas, acciones y mecanismos que permiten utilizar los recursos humanos, materiales y financieros de una empresa, a fin de alcanzar el objetivo propuesto como ven los conductores la forma de reclutamiento de las plataformas y los datos que estas recolectan de sus asociados como los llama en el país. Dentro de esta gestión se observa la inscripción de los conductores y mantenimiento en la plataforma.

Tabla 13

¿Consideras adecuados o intrusivos los datos que te pide la plataforma?

Los datos que te piden son	Adecuados	Intrusivos	¿Por qué?	TOTAL
Frecuencia	10	0	Los que respondieron que si lo hicieron porque: Si lo vas a tomar como es, como un empleo y en un empleo le van a pedir todos esos datos, está bien y es por seguridad. Me están pidiendo que garantice un nivel de servicio suficientemente alto y un nivel de satisfacción de 4.5 estrellas.	10

Una de las plataformas lo que pide es una captura de que eres socio en otra aplicación similar.

Porcentaje	100%	0%	100%
------------	------	----	------

Fuente: elaboración propia con base en entrevistas realizadas. Base N=10.

Todos los conductores están de acuerdo con que los requisitos para inscribirse y continuar dentro de la plataforma son adecuados y a pesar de que no tienen actualmente una relación laboral con las plataformas, consideran correctas las exigencias del operador de dichas plataformas.

Otra situación que se debe recalcar es que la aplicación no les ofrece mayores ventajas o beneficios por mantenerse inscritos, pues las recompensas que reciben son las buenas puntuaciones de los usuarios pasajeros de la aplicación, incluyendo propinas.

Respecto del tipo de unidades que los conductores deben de usar, según las cláusulas de Uber para El Salvador, no debe pasar de 10 años de uso así para el 2020, los vehículos de Uber no deben ser de mayor antigüedad del 2011 y al año siguiente ya no pueden seguir prestando el servicio y si el conductor quiere continuar prestando el servicio debe inscribir otro vehículo más reciente.

Tabla 14

¿Estás de acuerdo con los requisitos para el vehículo que usas en la plataforma?

Requisitos de los vehículos	De acuerdo	Desacuerdo	¿Por qué?	TOTAL
Frecuencia	9	1	Los que dijeron que si lo hicieron porque según ellos eso protege la comodidad del cliente es bueno. Aunque debería de haber revisiones periódicas del vehículo. Debería de darse o exigirse un seguro de vehículos obligatorio. El único que dijo que no, señaló que lo importante no es el año, sino que	10

hay que evaluar la condición interna del vehículo antes de determinar si puede o no ser parte de la plataforma.

Porcentaje	90%	10%	100%
------------	-----	-----	------

Fuente: elaboración propia con base en entrevistas realizadas. Base N=10.

El 90% está de acuerdo, es decir la gran mayoría y el único que no está de acuerdo, señala lo mismo que los demás entrevistados, es decir que deben de realizarse un chequeo general al vehículo y no solo concentrarse en qué tan nuevo aparenta ser un vehículo para poder trabajar con la plataforma. Lo cual establece que todos los entrevistados están de acuerdo en señalar que los requisitos que las plataformas piden a sus vehículos son adecuados.

Respecto de la forma de pago que las plataformas realizan hacia los conductores son de dos tipos: por transacción electrónica (Tigo Money, transferencia bancaria a su cuenta) o por dinero en efectivo, ambos tienen sus ventajas y desventajas en la aplicación.

Esto es importante debido a que una de las ventajas que se señalan al usar aplicaciones en contraposición con el sistema de taxis tradicional, es precisamente la novedad y seguridad de los vehículos para el cliente quien al no ser experto ve el vehículo en la aplicación y decide aceptar o rechazar con base en esta información y el precio.

Tabla 15

¿Estás de acuerdo con las tarifas y forma de pago de esta plataforma?

Tarifas	De acuerdo	Desacuerdo	¿Por qué?	TOTAL
Frecuencia	3 con las tarifas	7 en desacuerdo	Los que respondieron que si señalan que están conformes con lo que ganan, aunque sea poco. Los que respondieron que no, señalan que debería de bajarle a las tarifas de uso de la plataforma para darle margen al socio conductor o porque es muy alto, no hablamos de	10

una tarifa exacta, hay como un rango y ese rango incluso es inexacto, a veces es de casi el 50% que cobran y cuando hay más demanda las tarifas deberían bajar para darle más ganancia al chofer e incluso tiene una tarifa mínima, pero incluso esa tarifa es demasiado baja, ya que no considera ni el tráfico ni el tiempo de llegada.

Porcentaje	30%	70%		100%
Forma de pago	De acuerdo	Desacuerdo	¿Por qué?	TOTAL
Frecuencia	8	2	Los que están de acuerdo con la forma en que las plataformas dan el pago lo hacen porque generalmente le es más útil o porque es inmediato. Los que no están de acuerdo es porque cobrar les genera un costo o no comprenden la forma de pago digital.	
Porcentaje	80%	20%		100%

Fuente: elaboración propia con base en entrevistas realizadas. Base N=10.

El 70% señalan que la comisión que las plataformas cobran puede llegar hasta el 50% en algunos casos, lo que consideran excesivo, pues dichas tarifas, que valga decirlo no son en todos los viajes, no les permiten sacar los gastos de gasolina, repuestos y cambios de lubricantes, por lo cual en dichos casos sí hay un abuso de parte de la plataforma, eso unido a lo dicho en la tabla 8 donde señalan que no saben cómo es que cobran las plataformas esa tarifa variable genera un sentimiento de explotación que se ve en el 70% de las entrevistas realizadas, hace necesario hacer cambios en la legislación pues si las plataformas son solo una intermediación entre conductores y pasajeros con un seguimiento que lo mismo puede

hacerse por medio de otras aplicaciones, lo que las plataformas realizan se llama explotación laboral (Armas Morales, 2018) y tal como se señala en la tabla 16 se puede llegar al 50% de comisión.

Este dato permite conocer si el conductor recibe un ingreso digno por parte de la aplicación, lo que se encontró es que el conductor si desea obtener ingresos que le permitan mantenerse a él y a su familia debe trabajar para la aplicación más de las cuarenta y cuatro horas semanales que señala el Código de Trabajo en su artículo 161, lo que se corrobora más adelante con lo dicho por ellos en la tabla 16.

Respecto de la forma de pago hay un leve cambio, pues el 80% señala que sí está de acuerdo con ambas formas de pago, es decir por transferencia electrónica o pago en efectivo, pues la transferencia se hace cada ocho días y el efectivo es inmediato, aunque después tengan que completar la cuota de la plataforma. Los que no están de acuerdo, es debido a que la transferencia a Tigo Money les genera un costo o por su novedad en el uso de la plataforma aún no comprenden la forma de pago digital que se usa en estas transacciones.

Respecto de la relación laboral y la forma como impactan las aplicaciones de economía colaborativa, como en la búsqueda de ingresos dignos, se generó la duda si dichas plataformas ofrecen un ingreso con el cual se puede subsistir.

Tabla 16

¿La plataforma es lo suficientemente rentable para que tengas un plan de vida a cinco años o más con ellos y es suficiente para cubrir tus gastos de vida incluidos los gastos del hogar y tus deudas?

Plan de 5 años con la plataforma	De acuerdo	Desacuerdo	¿Por qué?	TOTAL
Frecuencia	6	4	Los que dijeron que están de acuerdo señalan que depende de que uno se dedique al trabajo, aunque se trabaje bastante; pues, gana mucho más que el mínimo, y lo que hay que hacer es tener ganas de trabajar.	10

Quienes señalaron estar en desacuerdo dicen estarlo por no ser rentable, pues la plataforma le dice que cobra el 30% de comisión y muchos viajes llegan incluso al 50% de comisión y están saliendo varias opciones de plataformas más baratas.

Porcentaje 60% 40% 100%

Fuente: elaboración propia con base en entrevistas realizadas. Base N=10.

En esta ocasión no hay una mayoría absoluta pues el 60% que dicen que estas plataformas son lo suficientemente rentable, pero no para que tengan un plan de vida a cinco años o más señalan que se necesita mucha dedicación y que se dedique al trabajo de día y noche, pues se trabaja bastante; aunque se gana mucho más que el mínimo, en sus palabras «entonces te creas tu propio ingreso y solo da suficientes ingresos para salir con las deudas cuando el carro es propio», el otro 40% señalan que con esta actividad no salen con sus gastos al 100%, pero sí un 75%, es bastante porque se gana más, pero algunos siguen con la plataforma para mientras se encuentra otro trabajo.

Este dato determina que el trabajo en las plataformas colaborativas no representa un salario digno ni estable a menos que el conductor trabaje más de las 44 horas de una jornada diurna, pero estas plataformas tampoco tienen una tarifa diferenciada para nocturnidad u horas extras, lo que facilita la sobresaturación al trabajo.

Tabla 17

¿Tus ingresos con la plataforma son suficientes?

Ingresos con la plataforma	De acuerdo	Desacuerdo	¿Por qué?	TOTAL
Frecuencia	7	3	Los que están de acuerdo señalan que cuando el carro es propio les daría suficientes ingresos. Los que no están de acuerdo lo dicen debido a que no salen con	

sus gastos al 100%, pero sí con un 75% de dichos gastos, lo cual en su opinión es bastante porque se gana más, pero algunos siguen con la plataforma para mientras se encuentra otro trabajo.

Porcentaje	70%	30%
------------	-----	-----

Fuente: elaboración propia con base en entrevistas realizadas. Base N=10.

Propiamente la relación de trabajo que los conductores tienen con las plataformas colaborativas son de difícil catalogación, pues las plataformas se presentan como un intermediario, mientras que una de ellas cobra una comisión tanto a sus usuarios conductores que es de setenta dólares mensuales más una comisión por uso al pasajero, mientras que la otra no, pues usa un sistema de salario a destajo, es decir el que se ofrece por una tarifa menor o por sistema oportunista y si el cliente prefiere no una tarifa sino que de las ofertas que la plataforma les da; elige generalmente el que es más inmediato aunque con mayor costo.

Estas respuestas permiten señalar la necesidad de legislar esta actividad de transporte de personas, pues la relación entre las plataformas y los conductores debe ser clara y señalar los derechos que deberían tener los conductores ya sea como trabajadores independientes, por comisión o asalariados.

Tabla 18

¿Estás de acuerdo con el tipo de relación laboral que tienes con la plataforma?

Tipo de relación laboral	de Acuerdo	Desacuerdo	¿Por qué?	TOTAL
Frecuencia	6	4	Los que respondieron que sí aprecian mucho su libertad frente al horario e ingreso fijo, o no han tenido ningún altercado con la plataforma y no creen tener una relación laboral. Los que no están de acuerdo señalan que no es de un trabajador con un jefe	10

como podría ser en un trabajo común y en las oficinas de la empresa, reciben las quejas de los conductores, pero no se sabe que resuelven.

Porcentaje 60% 40% 100%

Fuente: elaboración propia con base en entrevistas realizadas. Base N=10.

El 60% está de acuerdo con el tipo de relación que tienen con estas plataformas pues valoran mucho su independencia y la tabla 23 muestra que muchos de ellos se consideran trabajadores independientes debido a la flexibilidad de horario y que pueden usar la aplicación cuando quieren a pesar de que los ingresos que se generan son según sus propias palabras bajos y no les permite en muchos casos salir con todos sus gastos es decir tener un nivel ingreso digno. El 40% que señala que no están conformes, se sienten trabajadores y quisieran una relación más estrecha con las plataformas o al menos que les resuelvan sus reclamos rápidamente.

Este dato es importante debido a que junto a la tabla 17 identifican las consecuencias de no tener una legislación que determine cuál es la relación entre los conductores y las plataformas colaborativas es decir no tener una relación y no tener un ingreso digno. Permiten, además, señalar que debe legislarse para solventar estas consecuencias negativas para los conductores.

Tabla 19

Respecto de la estabilidad laboral dentro de la relación del conductor con la plataforma.

Estabilidad laboral	Si	No	¿Por qué?	TOTAL
¿La plataforma te da estabilidad laboral?	8	2	Los que respondieron que sí, lo hacen: 1. Porque me da para salir con algunos gastos mientras me estabilizo, 2. Da la oportunidad de trabajar en los horarios que quiero, 3. Me da ingresos constantes. En cambio, los que respondieron que no lo hacen por:	10

No la uso todo el tiempo.

Fuente: elaboración propia con base en entrevistas realizadas. Base N=10.

Para los conductores, es importante su independencia, pero debido a ello y que solo sienten que están obligados cuando necesitan ingresos y aceptan un viaje es que sienten que además de libertad la plataforma les dé la oportunidad de tener un ingreso, es decir es una fuente segura de obtener dinero y eso es lo que consideraron cuando ocho de ellos respondieron que les da estabilidad laboral.

Tabla 20

Los conductores tienen un trabajo digno usando la aplicación.

Estabilidad laboral	Si	No	¿Por qué?	TOTAL
¿La plataforma respeta tu derecho al trabajo digno?	9	1	Los que respondieron que sí, lo hacen porque en su opinión, da 12 horas seguidas para trabajar, después de las cuales ya no se puede ingresar sino después de 6 horas. La posibilidad de reportar a los usuarios que incomodan. Y hay una buena oportunidad laboral. Aquellos que dijeron que no, con la aplicación en ocho horas es imposible generar un salario digno en condiciones de tráfico, arriesgándose a las condiciones de tráfico y delincuencia.	10
¿La plataforma respeta tu derecho al retiro digno?	0	10	Señalan que no se generan los suficientes ingresos para ahorrar por cuenta propia. Porque no da oportunidad de eso, aquí no hay tampoco vacaciones, comisiones ni prestaciones de ley ni genera una relación laboral ni los ingresos que se devengan lo permiten.	10

¿Quisieras jubilarte con este trabajo?	3	7	Los que respondieron que no, lo hacen porque la plataforma no da las prestaciones o porque no es un trabajo 100% seguro y uno pretende retirarse de la aplicación en un par de años.	10
¿Consideras que podrías continuar laborando con esta plataforma después de jubilarte?	9	1	Si ya tuviera una pensión sí y haría esto como un extra. Esta plataforma da la oportunidad Bajo estas condiciones.	10

Fuente: elaboración propia con base en entrevistas realizadas. Base N=10.

A las preguntas sobre estabilidad laboral 80% siente que sí la tiene y solo el 20% señala no tenerla por diversas razones, a la pregunta si existe por parte de la plataforma el derecho al trabajo digno el 90% señala que sí, pues valoran la libertad de poder trabajar hasta doce horas seguidas lo que les permite sentirse ocupados, así como la posibilidad de reportar a los usuarios que incomodan; señalan además que en esta actividad hay una buena oportunidad laboral.

Aquellos que dijeron que no tienen derecho a un trabajo digno señalan que, con la aplicación, trabajando ocho horas, es imposible generar un salario digno en condiciones de tráfico, arriesgándose a las condiciones de tráfico y delincuencia.

Pero todos están de acuerdo en que no tienen la posibilidad de jubilarse en esta profesión, pero solo el 30% quisiera tener la posibilidad de hacerlo, mientras que el 70% de los entrevistados no quieren hacerlo porque con dicha actividad no generan los suficientes ingresos para ahorrar y la plataforma no da oportunidad de jubilarse y aquí no hay vacaciones, comisiones ni prestaciones de ley, los cuales son derechos fundamentales de una relación laboral.

El 70% de los entrevistados se niegan a cotizar a pesar de que como trabajador autónomo podrían hacerlo con las reformas a la ley de pensiones y la del seguro social y el 90% querría trabajar en esta aplicación después de jubilarse por lo cual se logró visualizar cómo estas plataformas que se dicen colaborativas no proporcionan la posibilidad de un retiro

digno por lo que muchos conductores se proyectan continuar trabajando en las plataformas después de jubilarse, lo que constituye una posible explotación que se concretizará al llegar a esas edades con cierta certeza.

Pero el 60% de los conductores de este tipo de plataformas quisieran prestaciones previsionales dadas por la aplicación, al menos eso fue lo que contestaron, de los demás entrevistados el 10% dijo que puede cotizar como independiente, pero aun cuando puedan hacerlo, hubo otro 10% señaló que los ingresos ganados en la plataforma no son suficientes, a un 20% de los entrevistados ya están jubilados por lo cual esta posibilidad no les afecta y un último 10% prefirió no opinar.

Siguiendo con el elemento de la inscripción en el Ministerio de Hacienda como cotizante solo al 30% parece importarle esa circunstancia; un 10% señala que la plataforma cobra el impuesto a su nombre, al restante 60% les parece muy bien el que no les descuenten impuestos ni de Transferencia de Bienes y Prestación de Servicios o de Renta.

Tabla 21

¿Cuál es tu opinión respecto de no estar inscrito como cotizante de impuestos en Hacienda?

Cotizar impuestos en Hacienda	Frecuencia	Porcentaje
Es malo, pues si cotizáramos renta, al final del año podríamos solicitar la devolución.	2	20%
Que se cobrará impuestos a nombre de la plataforma.	1	10%
Me parece bien que lo cobre.	1	10%
Me beneficia porque no tengo que pagar directamente y mis ingresos no bajan.	6	60%
TOTAL	10	100%

Fuente: elaboración propia con base en entrevistas realizadas. Base N=10.

Si bien, que a la mayoría no les importa no pagar impuestos, se debe hacer mención que las plataformas sí cobran un porcentaje que llaman Tax, por cada viaje y los conductores debido a la Ley de Impuesto a la Transferencia y Prestación de Servicios deberían pagar un impuesto por cada viaje, además al final del año fiscal como señalan algunos de los choferes si declararan el impuesto de renta por los ingresos percibidos y después de descuentos por gasolina, reparaciones de su vehículo como herramienta de trabajo y otros gastos

comprobables podrían solicitar devoluciones de los impuestos pagados, pero pierden esa posibilidad y el Estado pierde esos ingresos que debería percibir, como si lo hace de otros sectores.

Por eso es importante hacer notar que durante las entrevistas realizadas y tal como se verá en la tabla 22, alrededor del 40% de los conductores, no entienden el estado de cuenta y las plataformas no lo explican, al menos según la información recolectada.

Tabla 22

¿En qué consiste el Tax que señala la aplicación?

En qué consiste el Tax que señala la aplicación	Frecuencia	Porcentaje
La aplicación dice que descuenta IVA.	1	10%
En teoría yo no capto ese ingreso.	1	10%
No sabía que me descontaran.	1	10%
No lo pago yo.	7	70%
TOTAL	10	100%

Fuente: elaboración propia con base en entrevistas realizadas. Base N=10.

Para el 70% de los conductores, el cobro que las plataformas hacen es por el uso de la aplicación y no para el pago de impuestos que deben de declarar; solo el 10% señala que la aplicación descuenta el IVA o impuesto a la prestación de servicio, el 10% no sabe si lo declara, y un 10% declara que simplemente no capta esa cantidad que le descuentan, pero no sabe la razón.

Es grave este desconocimiento de la obligación de pago al Estado, de los impuestos respectivos, pero es más grave el que no sepan cómo se los descuentan o cómo lo hace la plataforma.

Tabla 23

¿Te consideras un trabajador independiente o un emprendedor?

Eres trabajador independiente o emprendedor.	Frecuencia	Porcentaje
Trabajador independiente	8	80%
Emprendedor	2	20%
TOTAL	10	100%

Fuente: elaboración propia con base en entrevistas realizadas. Base N=10.

El 80%, de los conductores no se consideran empleados, sino trabajadores independientes y si bien algunas veces señalan que son los dos, al preguntarle por qué se consideraban así, señalan que porque trabajan mucho y pueden hacer su horario, por eso se clasificaron para ellos como trabajadores, el otro 20% no se consideraron a sí mismos como trabajadores, sino que se consideraron como emprendedores por tener su propio negocio pero además tener otros ingresos provenientes de otras actividades.

6. DISCUSIÓN

La implicación más directa que tienen los resultados es que las plataformas de economía digital que operan en El Salvador no son plataformas de economía colaborativa, sino que son empresas que usan el nombre de economía colaborativa para captar conductores y clientes, esto se deduce del modelo de negocios que usan ambas plataformas estudiadas. En el caso de Uber, esta plataforma cobra una comisión de 70 dólares semanales a sus conductores, más comisiones llamadas Tax por viaje realizado, además de un sistema de seguimiento, recompensas y castigos, en cambio inDrive funciona bajo la forma de trabajo a destajo, es decir al menor postor, siendo el pasajero el que ofrece un precio mínimo que la plataforma informa a los conductores quienes aceptan el viaje y al final la plataforma le informa cuánto ganó.

Los resultados obtenidos, además, implican que la falta de legislación aplicable en materia tributaria y en materia de transporte de personas, favorece que dichas aplicaciones puedan dictar los términos y condiciones para la continuación o suspensión temporal o definitiva del servicio, alegando incumplimiento de los términos del contrato o servicio.

Las plataformas de economía colaborativa, que se dedican al transporte de personas han tenido en años recientes una dura batalla en diferentes tribunales como la del tribunal de Casación de Francia, en la cual se establece que, el conductor debe considerarse como empleado de la plataforma y señala que la subordinación se caracteriza por la realización de un trabajo bajo la autoridad de un empleador (Tribunal de Casación, 2020).

En dicha sentencia en el punto 15 se establece que la condición de trabajador autónomo del Sr. X... era ficticia y que Uber BV le había dado instrucciones, controlado su cumplimiento y ejercido la facultad de imponer sanciones, ha justificado legalmente su decisión, sin distorsionar los términos del contrato (Tribunal de Casación, 2020), o la

sentencia del Tribunal de Justicia de Luxemburgo en la Resolución contenida en el documento ECLI:EU:C:2017: 981.A.

Lo que indica esta sentencia citada es que por primera vez se clasifica a Uber como una empresa de prestación de servicios de taxis; no es la única, pero este fallo es importante para señalar la relación patronal que las plataformas tienen con sus usuarios, pues han explotado su imagen de economías emergentes sin regulación y se han enfrentado a dos fenómenos paralelos, el sector formal de taxis, el cual tiene regulaciones específicas y el segundo fenómeno es el abaratamiento del servicio realizado por vehículos más recientes que los taxis.

A la pregunta ¿Cómo afecta al trabajador y a sus derechos este tipo de actividad económica? Se tienen que lo afecta de diferentes maneras pues el conductor mantiene una relación laboral no regulada con las plataformas, lo que atenta contra su seguridad laboral, afecta su ingreso al no ser una actividad laboral que le proporcione un salario estable, sino por viaje realizado, no teniendo las plataformas la obligación de pagarle un salario mínimo. Tampoco le da la posibilidad de cotizar al ISSS lo que afecta su derecho a la salud que tiene por ley todo empleado, alegando que lo que se presta es un servicio tercerizado y que la actividad del conductor es un trabajo independiente que no compromete a las plataformas digitales ni a las empresas dueñas de dichas plataformas.

Por último, afecta a su derecho humano a un retiro digno, ya que al no cotizar a una AFP, y tener que trabajar más de ocho horas para obtener ingresos suficientes para cubrir al menos el 75% de sus gastos, este tipo de actividad le niega la posibilidad de recibir una pensión al final de su vida laboral, es decir que deberá seguir trabajando hasta que se le retire el permiso o fallezca.

Diversos autores han dicho que las llamadas plataformas colaborativas en la prestación de servicio de transporte de personas, son en realidad empresas que explotan a sus conductores, sin tener una relación laboral reconocida por la compañía. Entre ellos están Luis ReyGadas (ReyGadas, 2018) que señala en especial a Uber y Airbnb «como empresas con prácticas empresariales y rentistas que no tienen mucho de colaborativas», pues en palabras de Hernández y Sosa Galindo (Hernández & Sosa Galindo, 2016) estas plataformas «replican el modelo de gestión de taxis tradicional» y de las cláusulas contractuales de Uber (Uber,

2017), de las respuestas dadas y de las condiciones que las plataformas imponen unilateralmente a sus conductores se tiene por contestada la pregunta original.

Cabe destacar que en El Salvador solo ha existido una iniciativa de ley en el 2017, cuando la compañía no estaba inscrita, para tratar de regular a empresas como Uber, sin embargo dicha iniciativa no fue integral y solo pretendía darles reconocimiento a las compañías de este tipo sin reconocer relación laboral entre los conductores y la plataforma.

Una de las cosas que falta por hacer es presentar iniciativas de reforma de ley y reglamentar la prestación del servicio por estas plataformas digitales.

Las reformas señaladas serían: una en el ámbito de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y otra de la Ley de Impuesto a la Transferencia de Bienes y Servicios, para regular la situación jurídica de la prestación del servicio, es decir que las implicaciones de las propuestas de ley serían: a) que las empresas que utilicen plataformas digitales para el transporte selectivo de personas reconozcan como empleados a sus conductores, b) la autorización dada por el Viceministerio de Transporte a los conductores para poder operar abiertamente en El Salvador, sometidos a la legislación nacional, incluidas las multas y c) la aplicación de un impuesto a la prestación de servicio de transporte de personas pagado directamente en la aplicación, responsabilizando al operador o dueño de la plataforma para captar ese impuesto y pagarlo.

Respecto de la legislación laboral, esta no es necesario que se reforme pues ya el Código de Trabajo señala que el vocablo trabajador es amplio y el art. 17 de dicho código es suficiente para abarcar la relación laboral entre el conductor y el dueño u operador de la plataforma digital.

7. CONCLUSIONES

La actividad de la plataforma con sus conductores es una relación laboral, lo cual es señalado continuamente por el derecho comparado y diversos autores previamente citados, los cuales especifican como elemento de subordinación el hecho de que la plataforma ordene concretamente con instrucciones e indicaciones sobre la forma de prestación de servicios, la cual toma decisiones estratégicas y comerciales sin pedirle opinión a los conductores, quienes deberían poder opinar sobre el precio y negociar las tarifas, lo cual hace la plataforma de manera automática y los conductores se hallan sujetos a un permanente sistema de control que consiste en un sistema de valoración por estrellas que determina si son recomendados

por la plataforma en concordancia con lo expresado por Saenz de Buruaga (2019), además de un marco regulatorio de sanciones que van desde impedirles el acceso por unas cuantas horas a eliminarlos definitivamente, con lo cual las empresas poseen un control real sobre los conductores.

Se recomienda que la plataforma y los conductores determinen una forma rápida de negociación de precio incluida dentro de la aplicación como un botón de contraoferta del conductor hacia la aplicación cuando considere que la zona o el precio sugerido no cubre los costos del viaje y su ganancia esperada, para que el precio final de dicha negociación sea enviado al solicitante quien al final podrá aceptar o rechazar dicho precio.

La segunda de las conclusiones es que las plataformas que se llaman colaborativas no respetan el derecho humano a un retiro digno por lo que muchos conductores se proyectan a trabajar en las plataformas después de jubilarse lo que, de realizarse, llevaría a las empresas colaborativas a facilitar y promover formas de explotación a largo plazo, pues ignoran los derechos previsionales regulados en la ley del Sistema de Ahorro para Pensiones.

Es por lo anterior que se recomienda que las instituciones del Estado den talleres, enseñando dichos derechos de retiro y pensión dignos a los trabajadores de estas plataformas.

Debido a la relación laboral señalada, los trabajadores de dichas plataformas deben ser inscritos y tener las prestaciones normales de un trabajador; es decir, deben gozar de un sistema de salud y previsional, cuota al Instituto Salvadoreño del Seguro Social, Cuota de Pensiones a las AFP, y pagar sus obligaciones al Estado, para esto último no es necesario reformar la Ley de Impuesto sobre la Renta, pues todo trabajador fijo debe realizar sus pagos al momento de recibir el salario de parte del empleador, la que sí debe reformarse es la Ley de Impuesto a la Transferencia de Bienes y la Prestación de Servicios.

Estas reformas servirían para incluir a las plataformas digitales como agentes receptores de impuestos, con la obligación de declararlo en las fechas respectivas, lo que facilitaría la obtención de recursos y permitiría un mejor control tributario.

Las plataformas deben dar capacitación sobre el pago de impuestos y cómo leer los informes financieros que mandan a sus conductores para que estos puedan emplearlos en sus declaraciones de Prestación de Servicios y de Renta.

Estas capacitaciones son necesarias, ya que como según lo observado en las entrevistas, el nivel educativo de los conductores es variable y dichas capacitaciones les permitirían proyectar qué tipo de jubilación desean para sí mismos.

8. REFERENCIAS

- Acosta, L. M. A., & Espinoza, S. L. S. (2019). UBER una alternativa necesaria para el transporte de pasajeros. *Journal of Chemical Information and Modeling*, 53(9), 1689-1699. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- Armas Morales, C. E. (2018). El consumo digno y los negocios de app de taxi (caso Uber). *Pensamiento Crítico*, 23(1), 97. <https://doi.org/10.15381/pc.v23i1.15101>
- Borgaza, C., Gianluca, S., & Bodini, R. (2017). *La Economía Social y Solidaria y el futuro del Trabajo* (OIT (ed.)). https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_emp/---emp_ent/---coop/documents/publication/wcms_649952.pdf
- Degryse, C. (2019). Disrupción tecnológica, ¿abandono social? *El Trimestre Económico*, 86(344), 1115. <https://doi.org/10.20430/ete.v86i344.995>
- Digestyc, & Economía, M. de. (2019). *Encuesta de Hogares de Propósitos Múltiples*. <http://www.digestyc.gob.sv/index.php/temas/des/ehpm/publicaciones-ehpm.html?download=685%3Apublicacion-ehpm-2018>
- Fuentes, F., & Ponce, C. (2016). ¿La mano invisible de UBER? *Observatorio Económico*, 104, 4-5. <https://doi.org/10.11565/oe.vi104.105>
- Gámez, M. R. V. (2017). *Economía colaborativa y Laboralidad: los cabos sueltos entre el vacío legal y la dudosa legalidad (propuesta a conversación 3) la organización del trabajo y la producción*. 461-473. www.uber.com/leal/usa/terms
- Guillén, N. A. N. (2014). El arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) y su entramado jurídico: El avance de Uber, Cabify y la economía colaborativa. *Journal of Business Research*, 67(8), 1595-1600. <https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2013.10.001>
- Hernández, Y. R., & Sosa Galindo, R. V. (2016). Modelo de gestión de servicio de Transporte UBER. ¿Quién pierde y quién gana? *Espacios Públicos*, 19(47), 157-175. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=67650281008>

- Lazo, S., Vasquez, C., & Silva, S. (2007). *El Derecho Individual del Trabajo* [Universidad Francisco Gavidia]. <https://ri.ufg.edu.sv/jspui/bitstream/11592/6838/1/344.01-L431d.pdf>
- Madariaga, J., Buenadicha Sánchez, C., Molina, E., & Ernst, C. (2019). Economía de plataformas y empleo: ¿Cómo es trabajar para una app en Argentina? (Resumen ejecutivo). En *Economía de plataformas y empleo: ¿Cómo es trabajar para una app en Argentina? (Resumen ejecutivo)*. CIPPEC-BID-OIT. <https://doi.org/10.18235/0001786>
- Navarrete, C. M. (2013). *Derecho al Trabajo en la era digital ¿Revolución Industrial 4.0 o economía sumergida 3.0?* http://economia.elpais.com/economia/2016/05/17/actualidad/1463483970_590632.html
- Nombela, C. (2018, marzo 24). *Uber: las cifras del gigante del transporte alternativo / Forbes España*. <https://forbes.es/up-down/40962/uber-las-cifras-del-gigante-del-transporte-alternativo/>
- ReyGadas, L. (2018). *Dones, falsos dones, bienes comunes y explotación en las redes digitales. Diversidad de la economía virtual*. <http://www.scielo.org.mx/pdf/desacatos/n56/2448-5144-desacatos-56-70.pdf>
- Rodríguez, I. (2017). El Internet y sus inicios. *Boletín Científico de la Escuela Superior Atotonilco de Tula*, 4(7). <https://doi.org/10.29057/esat.v4i7.2196>
- Saenz de Buruaga, M. (2019). Implicaciones de la «GIG-ECONOMY» en las relaciones laborales: El caso de la plataforma UBER. *Revista Universidad de Deusto*, 67(1), 385-414. <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=4&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiTiO2E9vrlAhUS1RoKHU9GCM0QFjADegQIBhAC&url=http%3A%2F%2Frevista-estudios.revistas.deusto.es%2Farticle%2Fdownload%2F1621%2F1969&usg=AOvVaw3ZAdcab8zH6XGsipmoapQX>
- Sampieri, R. H., Collado, C. F., & Lucio, M. del P. B. (2018). *Metodología de la Investigación (6ta Edición)* (McGraw-Hill (ed.); 6th ed.).

Tribunal de Casación. (2020). *Sentencia n° 374 FP- P+B+R+l.*
https://www.courdecassation.fr/IMG/20200304_arret_UBER_espanol.pdf

Uber. (2017). *Contrato de Uber.* <https://www.uber.com/legal/en/document/?name=general-terms-of-use&country=argentina&lang=es>

Villasmil, H., Giovanni, P., Mejía, R., & Reynaud, A. C. (2010). *Código de Trabajo de la República de El Salvador.*
https://www.ilo.org/dyn/travail/docs/1742/Cod_Trab_ElSalv%5B1%5D.pdf

Anexos

Entrevista a usuarios de plataforma como choferes.

Universidad Gerardo Barrios Centro Regional Usulután.

Facultad de Derecho y Relaciones Internacionales.

Investigación: Economía colaborativa. Trabajo desde la clandestinidad o evolución digital del Derecho Humano al trabajo.

Objetivo: Proponer un marco regulatorio integral de la prestación laboral del servicio y tributación que integre el respeto al Derecho Humano al Trabajo en las relaciones de economía colaborativa dentro en El Salvador.

Indicación: Gracias por colaborar, es usted parte de un estudio que trata de obtener información sobre la realidad de las plataformas de economía colaborativa por lo que se le pide sea sincero en sus respuestas.

Socio demográficas.

Edad

- a) 18-24 b) 25-35 c) 36-50 d) 51-60 e) 61 o más

Escolaridad:

- a) Se leer y escribir b) 1° a 6° c) 7°-9° d) Bachillerato e) Universitario

Vive en casa:

- a) Propia b) con familiar c) alquiler

Ubicada en zona:

- a) Rural b) Urbana

Tipo de Vivienda

- a) Casa b) departamento c) habitación de alquiler.

1. ¿Cómo usuario de la plataforma de transporte de personas en el perfil de conductor considera fácil su uso para conseguir clientes? ¿Recomendarías alguna mejora al uso?
2. ¿Usas la plataforma de transporte en otros dispositivos además de los celulares? ¿En cuáles otros?
3. ¿Usas la aplicación en otros idiomas además de español? Sí o no ¿cuáles? ¿Por qué?
4. ¿El seguimiento de la ruta a recorrer por GPS es adecuado para dar un buen servicio? ¿Consideras que es necesario este seguimiento?
5. ¿Consideras adecuados los precios de cada servicio en la plataforma? ¿O tú propondrías una tarifa diferente?

6. ¿El pago que recibes a través de esta plataforma es rápido? ¿Cuáles son las diferencias con el pago en efectivo?
7. ¿Consideras correcto que el conductor debería pagar impuesto al estado por cada servicio prestado? ¿Por qué?
8. ¿Consideras que los datos que te piden para inscribirte e iniciar el uso de la plataforma son adecuados? ¿O consideras que son muy intrusivos?
9. ¿Consideras que los requisitos para continuar en la plataforma son los adecuados?
10. ¿Estás de acuerdo con que la plataforma te exija unidades de menos de 8 años de uso? ¿Cuáles requisitos se deberían incorporar respecto de los vehículos?
11. ¿Estás de acuerdo con las tarifas de esta plataforma?
12. ¿Estás de acuerdo con la forma en que la plataforma te paga después del servicio prestado? ¿O preferirías el pago de otra forma?
13. ¿Estás de acuerdo con el tiempo de espera para cobrar en esta plataforma? ¿Sugerirías tu otra forma de pago?
14. ¿Tienes otro ingreso además de esta plataforma? ¿Cuál?
15. ¿Esta plataforma te permite tener tiempo para tener otros ingresos? Si responde que si ¿Cuáles? ¿Te gustaría generar otros ingresos o estás conforme con estos?
16. ¿La plataforma es lo suficientemente rentable para que tengas un plan de vida a cinco años o más con ellos? ¿Por qué lo crees?
17. ¿Esta plataforma tiene para ti un plan de incentivos? Si responde que si ¿cuáles incentivos incluye?
18. ¿Tu ingreso mensual con esta plataforma es suficiente para cubrir tus gastos de vida incluidos los gastos del hogar y tus deudas?
19. ¿Estás de acuerdo con el tipo de relación laboral que tienes con la plataforma? ¿Cómo la mejorarías?
20. ¿La plataforma te da estabilidad laboral? ¿Crees que podrías continuar trabajando de esta forma?
21. ¿La plataforma respeta tu derecho al trabajo digno? ¿Podrías decirme cómo lo hace?
22. ¿La plataforma respeta tu derecho al retiro digno? ¿Podrías decirme cómo lo hace?
23. ¿Quisieras jubilarte con este trabajo?
24. ¿Cree que podría jubilarse con este trabajo?

25. ¿Consideras que podrías continuar laborando con esta plataforma después de jubilarte?
26. ¿Cuál es tu opinión respecto de no tener prestaciones previsionales por la aplicación?
¿Recomendarías alguna forma para cambiar esto?
27. ¿Cuál es tu opinión respecto de no estar inscrito como trabajador de la aplicación?
¿Quisieras inscribirte?, y ¿Qué beneficio te daría estar inscrito?
28. ¿Cuál es tu opinión respecto de no estar inscrito como cotizante de impuestos en Hacienda?, ¿pero en qué consiste el TAX que señala la aplicación?
29. ¿Estás de acuerdo en que esta aplicación no tenga relación patronal contigo? ¿Quisieras que la tuviera?
30. ¿Te consideras un trabajador independiente? ¿Por qué razón?
31. ¿Eres un emprendedor? ¿Cómo lo identificas?
32. ¿Consideras que el código de prestación de servicio de la aplicación de la aplicación es equitativo con los choferes y en especial contigo respecto del servicio que prestas y el ingreso que cobras por viaje?
33. ¿Consideras que las reglas de permanencia para los choferes defienden sus derechos? Al responder que no ¿preguntar cómo debería defenderlos?

Propuestas de Ley

PROPUESTA DE REFORMA A LA LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

DECRETO N.º _____

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE EL SALVADOR,

I.- CONSIDERANDO: Que la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial fue aprobada mediante Decreto Legislativo N.º477, de fecha 19 de octubre de 1995, publicado en el Diario Oficial N.º212, Tomo N.º329, del 16 de noviembre de ese mismo año.

II.- TOMANDO EN CUENTA: que a lo largo de sus 25 años ha sufrido muchas reformas para lograr adaptarse a los cambios constantes de la realidad social, económica, política y de infraestructura de El Salvador.

III.- TENIENDO EN CUENTA: Que es el Viceministerio de Transporte, el ente rector de las políticas de transporte en general y a quien le compete la vigilancia y dar garantía del cumplimiento de la referida Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y por ende, la regulación del servicio público de transporte terrestre de pasajeros en sus diversas modalidades colectiva y selectiva con el fin de fomentar la mejora en la calidad del servicio, la protección del medio ambiente y la protección de los derechos de los usuarios del sector transporte de personas;

III.- CON PLENO CONOCIMIENTO: Que, desde hace varios años, en nuestro país, se han venido prestando de manera ilegal servicios de transporte de pasajeros en vehículos particulares ya sea por impulso propio o por inscripción en plataformas digitales que conectan a conductores con clientes a través de las llamadas redes de economía colaborativa como Uber, Indrive, Hugo y otras que han surgido y que surgirán en un futuro.

IV.- COMPRENDIENDO: Que la realización de dicha actividad de no regularse provocaría una prestación ilegal de un servicio necesario para la población, más en áreas metropolitanas y una falta de cobro de impuestos necesaria para el Estado producto de la prestación de un servicio como es el transporte de personas, así como una competencia ilegal para el servicio formal de transporte selectivo de personas conocido como taxis, los cuales si están autorizados en la referida ley.

V.- SABEDORES: Que dicho servicio ha beneficiado a grandes sectores de la población a nivel nacional, especialmente a los de más bajos recursos económicos, lo que vuelve necesario, reformar la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial antes referida, con la finalidad de legalizar la circulación y la prestación del servicio de transporte de pasajeros a través del uso de plataformas de economía colaborativa de empresas registradas en el país;

POR TANTO,

Los diputados; _____

DECRETA:

Las siguientes reformas a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Art. 1.- Reformase el Art. 28 de la siguiente manera:

“Art. 28.- Para los efectos de la presente Ley se entiende como vehículos destinados al servicio de transporte selectivo de pasajeros a los taxis y a los vehículos de cuatro ruedas inscritos en plataformas digitales, las cuales son propiedad de empresas inscritas legalmente y con las formalidades de las leyes salvadoreñas.

Art. 2.- Adicionase a la referida ley un Art. 28 c.- Los vehículos de cuatro ruedas deberán inscribirse en un registro público a cargo de dichas compañías. Dicho registro deberá ser enviados al Viceministerio de Transporte el último día hábil de cada mes, el cual creará un reglamento para tales vehículos de plataformas digitales dentro de los primeros 90 días de aprobada esta reforma.

El no envío de estos listados en las fechas indicadas hará responsable a la empresa de una multa correspondiente a 10 salarios mínimos legales por mes que no reporte dichos listados. El Viceministerio de Transporte, deberá realizar los estudios necesarios que le permita extender las autorizaciones respectivas sin que se afecte la capacidad técnica instalada.”

Art. 3.- Reformase el art. 29 literal C, en el siguiente sentido:

c) Ser conducido por persona debidamente autorizada o registrada en una plataforma digital, de empresa legalmente registrada en el país.

Art. 4. Adicionase al cuadro de multas por infracciones, del Art. 119 G, para los transportes selectivos de personas las multas siguientes por circular como transporte selectivo de personas sin la autorización correspondiente.

Descripción	VALOR COLÓN	VALOR DÓLAR
Faltas muy graves Circular como transporte alternativo local sin la autorización correspondiente.	500.0	57.14
Circular fuera del recorrido o circunscripción territorial autorizada.	500.0	57.14
Sobrepasar la capacidad de pasajeros de acuerdo con las especificaciones propias para cada vehículo.	500.0	57.14

Art. 6.- El Viceministerio de Transporte, deberá actualizar los reglamentos correspondientes, con la finalidad de ejecutar lo dispuesto en el presente Decreto, a más tardar dentro de los 90 días posteriores a la entrada en vigencia del mismo.

Art. 8.- El presente Decreto entrará en vigencia ocho días después de su publicación en el Diario Oficial.

DADO EN EL SALÓN AZUL DEL PALACIO LEGISLATIVO: San Salvador, a _____ días del mes de _____ del año 20____.

FIRMAS.-

**REGLAMENTO PARA LA APLICACIÓN DE LA REFORMA A LA LEY DE
TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.**

DECRETO N.º _____

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE EL SALVADOR,

CONSIDERANDO

I.- Que la actual Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que está vigente y fue aprobada mediante Decreto Legislativo N.º477, de fecha 19 de octubre de 1995, publicado en el Diario Oficial N.º212, Tomo N.º329, del 16 de noviembre de ese mismo año.

II.- Que a lo largo de sus 25 años ha sufrido muchas reformas para lograr adaptarse a los cambios constantes de la realidad social, económica, política y de infraestructura de El Salvador.

III.- Que es el Viceministerio de Transporte, el ente rector de las políticas de transporte en general y a quien le compete la vigilancia y dar garantía del cumplimiento de la referida Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y por ende, la regulación del servicio público de transporte terrestre de pasajeros en sus diversas modalidades colectiva y selectiva con el fin de fomentar la mejora en la calidad del servicio, la protección del medio ambiente y la protección de los derechos de los usuarios del sector transporte de personas;

IV. Que la reciente reforma a los art. 28, 28 c y 29 de la citada ley mandata, la creación de un reglamento que facilite la aplicabilidad de dichas reformas y para que el Viceministerio tenga las herramientas necesarias para dicha aplicabilidad,

POR TANTO,

Los diputados; _____

DECRETA:

Reglamento para la Regulación del Servicio Privado de Transporte selectivo de personas por plataformas digitales.

Artículo 1. Objeto.

El presente reglamento tiene por objeto la regulación del Servicio Privado de Transporte selectivo de personas por plataformas digitales.

Artículo 2. Principios.

Para la interpretación y aplicación de la presente ley, serán principios que regirán la prestación del Servicio Privado de Transporte selectivo de personas por plataformas digitales: la primacía de derechos de los usuarios, la accesibilidad, la libre competencia, la eficacia en el servicio, y la seguridad y equidad de todos usuarios y conductores.

Artículo 3. Definiciones.

1. Operador de Plataforma de Intermediación para el Transporte Selectivo de Personas (OPINTRASP): Persona jurídica que administre, opere o represente una Plataforma de Intermediación para la Movilidad.

2. Plataformas de Intermediación para el Transporte Selectivo de Personas (PLINTRASP): son los diferentes medios digitales por las cuales el OPINTRASP interactuara con conductores y usuarios es decir páginas web, interfaces informáticas, aplicaciones tecnológicas y demás desarrollos tecnológicos y medios de comunicación electrónicos o digitales que permiten y facilitan la interacción entre Usuario Conductores y Usuarios (PLINTRASP) para la prestación de un Servicio Privado de Transporte Intermediado.

3. Registro Nacional del Servicio Privado de Transporte de selectivo de Personas.

El Registro Nacional del Servicio Privado de Transporte Selectivo de Personas (RENSEP): será un registro único, que se lleve en el Viceministerio de Transporte, en el cual deberán estar inscritas las PLINTRASP, los OPINTRASP, los Usuarios Conductores, los Usuarios No Conductores y los Vehículos.

4. Servicio Privado de Transporte Selectivo de Personas: es la prestación de un servicio por Usuarios Conductores de vehículos tiende a satisfacer necesidades de movilización y transporte de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades, exclusivas o comerciales, permanentes y/o transitorias, de las personas naturales y/o jurídicas a través de la intermediación de una OPINTRASP vinculándolos laboralmente con un Operador de Plataforma de Intermediación para el Transporte Selectivo de Personas (OPINTRASP) como trabajadores: bajo los términos y condiciones que dispone la presente ley.

5. Usuario Conductor: será una persona natural que sea un usuario registrado en el Registro Nacional del Servicio Privado de Transporte Selectivo de Personas (RENSEP): cuya actividad sea la prestación de manera personal de un Servicio Privado de Transporte Intermediado, sin importar que sea de forma permanente u ocasional. Los Usuarios

Conductores deberán contar con licencia de conducción en la misma categoría exigida a los conductores de servicio de transporte público individual tipo taxi.

6. Vehículo asociado a una PLINTRASP: es el vehículo automotor de servicio particular que sea utilizado para prestar un Servicio Privado de Transporte selectivo de personas.

Art. 4. Modificación.

Modifícase el art. 28 de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el sentido de incluir a los PLINTRASP como vehículos destinados al servicio de transporte selectivo de pasajeros.

Artículo 5. Creación del Registro Nacional del Servicio Privado de Transporte de selectivo de Personas (RENSEP):

Créase el Registro Nacional del Servicio Privado de Transporte de selectivo de Personas, el cual será incorporado al Registro Público de Vehículos y estará a cargo del Viceministerio de Transporte de El Salvador.

Deberán inscribirse en el RENSEP a cargo del Viceministerio de Transporte:

Las Operadoras de Plataforma de Intermediación para el Transporte Selectivo de Personas (OPINTRASP).

Las Plataformas de Intermediación para el Transporte Selectivo de Personas (PLINTRASP).

Los Conductores y los Vehículos asociados a dichas operadoras y plataformas y el tipo de vinculación laboral con cada una de las PIM.

El Ministerio de Transporte tendrá un plazo de 90 días calendario, contados a partir de la promulgación de la presente ley, para reglamentar el funcionamiento del RUNSPTI como parte del RUNT y lo dispuesto en el presente artículo.

Artículo 6. Pólizas de seguro.

Las Plataformas de Intermediación para el Transporte Selectivo de Personas (PLINTRASP) deberán contratar, bajo su cargo y costo, pólizas de seguros que cubran a los Usuarios Conductores, los Vehículos asociados a las PLINTRASP, a los pasajeros y a terceros de la siguiente manera hasta por el máximo que permitan las aseguradoras, para cada caso en particular. Siendo las mínimas posibles:

1. Póliza por daños y perjuicios hacia el pasajero.
2. Póliza por daños y perjuicios hacia el conductor.

3. Póliza por daños y perjuicios hacia los bienes involucrados sean estos privados o públicos hasta por el máximo asegurable.

Artículo 7. Multas.

Son aplicables para este reglamento las multas respectivas de la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial y las que señale la Ley de Registro de Comercio o de sociedades.

Artículo 8. Limitación al Servicio de Transporte Selectivo de Personas:

Quedan excluidas por el plazo de dos años a partir de la fecha de vigencia del presente reglamento de la prestación de este tipo de servicio las ciudades y municipios con población inferior a setenta mil habitantes (70,000), con el propósito ara preservar la sostenibilidad y competencia del Servicio de Transporte Público Individual en vehículo taxi, pero podrán con acuerdo de sus gremiales reconvertirse a servicios de transporte selectivo de personas si cumplen con los requisitos que estas plataformas señalen para sus empleados.

Artículo 14. Vigencia.

El presente reglamento entrará en vigencia, ocho días después de su publicación en el Diario Oficial.

Publíquese.-

PROPUESTA DE REFORMA A LOS ARTÍCULOS 16 Y 17 DE LA LEY DE IMPUESTO A LA TRANSFERENCIA DE BIENES Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS PARA INCLUIR DENTRO DEL TERMINO SERVICIO EL USO DE PLATAFORMAS DIGITALES.

DECRETO N.º _____

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE EL SALVADOR,

CONSIDERANDO

I.- Que la Ley de Impuesto a la Transferencia de Bienes y Prestación de Servicios, aprobada el 24/07/1992, por decreto número 296 y publicado en el Diario Oficial número 146 Tomo 316 de fecha 31/07/1992, tiene actualmente 28 años de vigencia y ha sido reformada varias veces para procurar su vigencia en el tiempo

II.- Que cuando se crearon las figuras de dicha ley, el internet estaba en ciernes y no tenía la penetración social, económica y comercial que tiene actualmente.

III.- Debido a lo anterior se vuelve imperativo para las leyes modernizarse e incluir dentro de su ordenamiento, conceptos y definiciones nuevas que antes no se usaban o no existían en el ámbito de la imposición tributaria.

IV.- Que las plataformas digitales entran dentro de esa categoría de conceptos económicos nuevos que es necesario incluir dentro del ordenamiento tributario de esta ley para garantizar la correcta aplicación del principio de legalidad tributaria establecido en el Art. 3 Literal c, del Código Tributario.

POR TANTO,

DECRETA:

REFORMASE LOS ARTÍCULOS 16 Y 17 DE LA LEY DE IMPUESTO A LA TRANSFERENCIA DE BIENES Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS PARA INCLUIR DENTRO DEL TERMINO SERVICIO EL USO DE PLATAFORMAS DIGITALES.

Art. 1.- Reformase el art. 16 de la Ley de Impuesto a la Transferencia de Bienes y Prestación de Servicios de la manera siguiente:

CONSTITUYE HECHO GENERADOR DEL IMPUESTO LAS PRESTACIONES DE SERVICIOS PROVENIENTES DE ACTOS, CONVENCIONES O CONTRATOS EN QUE UNA PARTE SE OBLIGA A PRESTARLOS Y LA OTRA SE OBLIGA A PAGAR COMO CONTRAPRESTACIÓN UNA RENTA, HONORARIO, COMISIÓN, INTERÉS, PRIMA, REGALÍA, ASÍ COMO CUALQUIER OTRA FORMA DE REMUNERACIÓN. TAMBIÉN LO CONSTITUYE LA UTILIZACIÓN DE LOS SERVICIOS **DE PLATAFORMAS DIGITALES Y LOS** PRODUCIDOS POR EL CONTRIBUYENTE, DESTINADOS PARA EL USO O CONSUMO PROPIO, DE LOS SOCIOS, DIRECTIVOS, APODERADOS O PERSONAL DE LA EMPRESA, AL GRUPO FAMILIAR DE CUALQUIERA DE ELLOS O A TERCEROS. (8)

No se incluyen en el concepto anterior los pagos por indemnizaciones de perjuicios o siniestros.

NO CONSTITUYE HECHO GENERADOR LAS DONACIONES DE SERVICIOS DE CARÁCTER GRATUITO E IRREVOCABLES PRODUCIDOS POR EL CONTRIBUYENTE, REALIZADAS A LAS ENTIDADES A QUE SE REFIERE EL Art. 6 DE LA LEY DE IMPUESTO SOBRE LA RENTA, QUE HAYAN SIDO PREVIAMENTE CALIFICADAS POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE IMPUESTOS

INTERNOS, Y QUE NO BENEFICIEN AL CONTRIBUYENTE SEGÚN LO ESTABLECIDO EN EL Art. 32 Núm., 4) Inc. 5° DE LA LEY DE IMPUESTO SOBRE LA RENTA. (9)

Art. 2.- Incorpórese un literal R al art. 17 de la siguiente manera:

CONCEPTO DE SERVICIO

Artículo 17.- PARA LOS EFECTOS DEL IMPUESTO, SON PRESTACIONES DE SERVICIOS TODAS AQUELLAS OPERACIONES ONEROSAS, QUE NO CONSISTAN EN LA TRANSFERENCIA DE DOMINIO DE BIENES MUEBLES CORPORALES, SEÑALÁNDOSE ENTRE ELLAS LAS SIGUIENTES: (1)

...R) EL PAGO PROVENIENTE DEL TRANSPORTE DE PERSONAS USANDO PLATAFORMAS DIGITALES PARA SOLICITAR DICHO SERVICIO.

Art. 3.- El presente decreto entrará en vigencia 8 días después de su publicación en el Diario Oficial.

PUBLÍQUESE.

Anexo 4, Presentación a la Departamental de la Asamblea Legislativa.

Usulután 23 de enero del 2021.

Sres. Diputados por el Departamento de Usulután

Sra. Ana Lucia Baires de Martínez

Sr. Jorge Shafik Handal Vega Silva

Sr. Manuel Orlando Cabrera Candray

Sr. Manuel Rigoberto Soto Lazo

Sr. Mauricio Roberto Linares Ramírez.

Deseándoles éxitos en sus labores diarias.

Por medio de la presente les informamos que durante el año 2020, la Universidad Gerardo Barrios, sede Usulután, realizó la Investigación «Economía colaborativa. Trabajo clandestino o evolución digital del derecho humano al trabajo» en la que se investigó la actividad y tarifas de las empresas Uber e InDrive.

Y siendo que:

Uno de los resultados fue la elaboración de un marco regulatorio por el cual estas plataformas puedan registrar a sus choferes y ser responsable laboral y tributariamente con los viajes individuales que se realicen y en base a las disposiciones constitucionales referentes a la libertad de contratación regulada en el Art. 23 de la Constitución de la Republica que tienen las empresas y los usuarios de dichas plataformas, y tal como se señala en el art. 10 dichos contratos deben garantizar la libertad y dignidad del contratado en este caso los conductores.

A la seguridad al trabajo previsto en el art. 2 de la misma, el cual debe ser justamente retribuido de manera digna según los art. 9 y 37, desarrollando sus derechos en la sección segunda Trabajo y seguridad social que se expresan en el Código de Trabajo publicado en el Diario Oficial. número 142, Tomo 236, del 31 de julio de 1972.

Y al principio de legalidad tributaria regulado en el art. 3 literal c, del Código Tributario y Art. 1 de la Ley de Impuesto a la Transferencia de Bienes y Prestación de Servicios.

Todo esto fundado en la capacidad de legislar atribuido a los diputados como integrantes de la Honorable Asamblea Legislativa según los art. 131 y 133 ordinal 6° de la Constitución de la República y Art.17 Inc. 3 y 73 del Reglamento Interior de la Asamblea Legislativa (RIAL)

Y para que esta propuesta sea acompañada por cada uno de ustedes como iniciativa de ley, para ser aprobada y publicada en el Diario Oficial con el objeto de ser seguida como ley de la Republica.

Remitimos a ustedes la siguiente PROPUESTA DE REFORMAS A:

La Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en los Art. 28 en lo respectivo a los vehículos destinados al servicio de transporte selectivo de pasajeros de cuatro ruedas), adicionase a la referida ley un Art. 28 literal C para que estos vehículos deberán inscribirse en un registro público a cargo de dichas compañías y una reforma al art. 29 literal C en el sentido que dicho vehículo solo sea conducido por persona debidamente autorizada o registrada en una plataforma digital y Adicionase al cuadro de multas por infracciones, del Art. 119 G, las multas correspondientes a la falta de circular como transporte selectivo de personas sin la autorización correspondiente dada por el Vice Ministerio.

Creación de un Reglamento para la Aplicación de la Reforma a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o Reglamento para la Regulación del Servicio Privado de Transporte selectivo de personas por plataformas digitales.

Reforma a los artículos 16 y 17 de la Ley de Impuesto a la Transferencia de Bienes y Prestación de Servicios para incluir dentro del término servicio el uso de plataformas digitales.

Las cuales anexamos a la presente y sin más que expresar nuestro agradecimiento por su labor y acompañamiento a la presente, nos despedimos.

Atentamente:

Edwin Osmil Corcas Flores
Coordinador de la Unidad de Investigación
Universidad Gerardo Barrios, CRU.

Edgar Gustavo Rodríguez Parada
Investigador docente de la Facultad de
Ciencias Jurídicas, Universidad
Gerardo Barrios, CRU.

11:35
01-02-2024
