

# JURIDICO

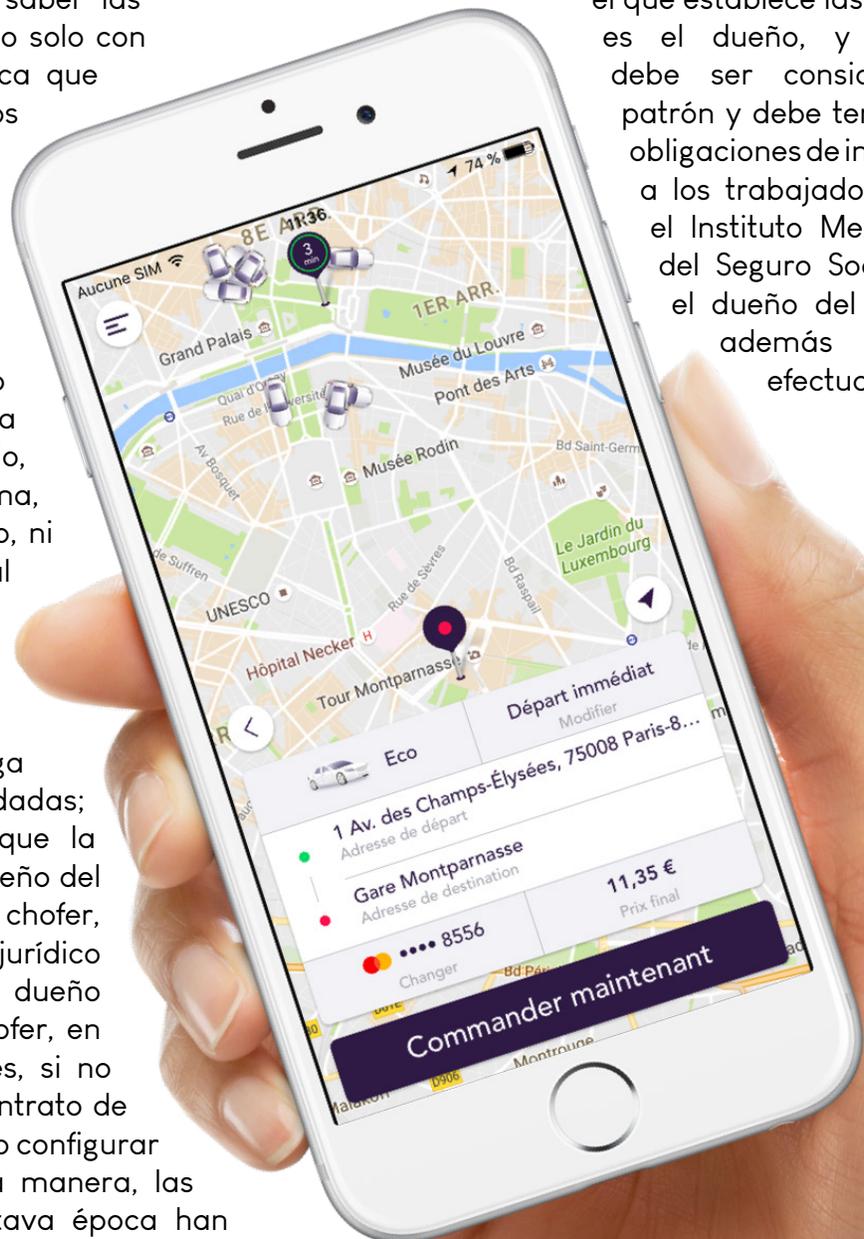
# LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS CON LAS PLATAFORMAS DIGITALES Y LOS DERECHOS DE LOS CHOFERES

**A**ctualmente, las plataformas digitales han proliferado en la prestación de transporte de pasajeros, existen empresas conocidas por todos donde se ofertan los servicios de que un chofer en su vehículo y lleve al cliente a determinados destinos, o que entreguen productos y servicios a través de dichas plataformas digitales; sin embargo, es justo saber las relaciones jurídicas que se dan, no solo con el usuario, sino la relación jurídica que existe entre choferes, los dueños de los vehículos y la plataforma digital, ya que ello implica el cumplimiento de ciertas obligaciones.

Como primer punto hay que mencionar el dueño de un carro que se desea afiliar a la plataforma digital; el dueño prestará un servicio, no bajo las órdenes de la plataforma, no cubrirá una jornada de trabajo, ni tendrá un lugar asignado, de tal suerte que su relación jurídica con la plataforma será de índole civil, en que las obligaciones son entre las partes donde uno presta un servicio y el otro se obliga a pactar las cantidades acordadas; sin embargo, cabe mencionar que la relación se complica cuando el dueño del vehículo tiene que contratar un chofer, ya que se entraría en un régimen jurídico laboral. Así las cosas, cuando el dueño de un vehículo cuenta con un chofer, en la gran mayoría de las ocasiones, si no es que en todas, se celebra un contrato de arrendamiento de vehículo para no configurar una relación de trabajo, de esta manera, las tesis de los tribunales de la octava época han determinado que pese a que se celebre contrato de

choferes taxistas son considerados trabajadores al estar bajo las órdenes del propietario del vehículo y concesión; así, se puede determinar que se da una relación de trabajo, ya que el chofer debe respetar las reglas establecidas por el propietario; ahora en el caso de las plataformas digitales, quien se encuentra inscrito y a quien le pagan es al dueño del vehículo, y éste a su vez toma su cuenta y el resto se lo entrega al chofer o le deposita en su cuenta, de tal suerte, que quien paga al chofer es el dueño del vehículo;

el que establece las reglas es el dueño, y quien debe ser considerado patrón y debe tener las obligaciones de inscribir a los trabajadores en el Instituto Mexicano del Seguro Social es el dueño del carro, además de efectuar las



retenciones de impuesto sobre la renta de su trabajador y enterarlo a Hacienda, de modo, que en caso de que los dueños de los vehículos celebren contratos de arrendamiento o contratos civiles de prestación de servicios, siendo ello una relación de trabajo, estarían simulando y no se están haciendo responsables de sus cargas sociales, y en caso de una demanda ante las juntas de conciliación y arbitraje o ante los juzgados laborales, ante una queja ante el Seguro Social o ante Hacienda, el patrón tendrá todas las desventajas y el IMSS podrá fincar multas y hacer que pague sus aportaciones, mientras el SAT podrá iniciar un crédito fiscal por no retener el impuesto a los trabajadores y enterarlo o inclusive podría aducir que está evadiendo al fisco; no son cosas menores y en una junta de conciliación o juzgado laboral, el trabajador que demande podrá ganar en caso de que se compruebe que las actividades del chofer se prestaron de manera personal y subordinada.

Pero qué pasa con las plataformas digitales, que se encuentran cubiertas ante una eventualidad de pagos de impuestos, de cuotas al IMSS o de riesgos ante una demanda laboral; pareciera que sí, sin embargo, la Ley Federal del Trabajo establece en su artículo 16 lo que se considera como "unidad económica", siendo ésta todos aquellos establecimientos, sucursales o cualquier institución semejante que tenga que ver con la producción, prestación o distribución de bienes y servicios; así pues, los abogados podrán demandar tanto a las plataformas digitales como a los dueños de los vehículos, siendo ambos responsables solidarios y una unidad económica, ya que con el mismo servicio prestado por el trabajador "chofer" a los clientes de la plataforma, tanto ésta como el dueño del vehículo se benefician con ese mismo servicio, uno siendo el dueño de la unidad y otro del medio de comercialización de los servicios; así, tanto los dueños de los vehículos como los dueños de las plataformas digitales podrían enfrentar conflictos en caso de seguir vulnerando los derechos de los choferes, y con dicha prestación de los servicios podrían tener conflictos laborales, de seguridad social o ante las autoridades hacendarias, pues en caso de determinarse

una unidad económica, tanto el dueño del vehículo como la plataforma digital debieron cumplir con la legislación laboral y otorgar seguridad social, así como hacer las debidas retenciones de impuestos, y en el supuesto de que no se haya generado tal situación se podrán fincar los créditos correspondientes por no haber dado de alta a los trabajadores en los institutos de seguridad social; cabe mencionar que tanto en Estados Unidos como en Inglaterra ya existen sindicatos que defienden los derechos de los choferes de Uber; así las cosas, en el territorio mexicano no se encuentran exentas esas plataformas digitales de que les sean reclamados los derechos de los trabajadores.

M. en D. Ernesto García Reséndiz  
Licenciado en Derecho por la  
Universidad Nacional Autónoma de  
México.

Maestro en Derecho Laboral y de  
la Seguridad Social por la Facultad  
de Derecho de la Barra Nacional de  
Abogados.

[ernestolexresendiz@gmail.com](mailto:ernestolexresendiz@gmail.com)  
[eresendiz@planojuridico.com](mailto:eresendiz@planojuridico.com)

