

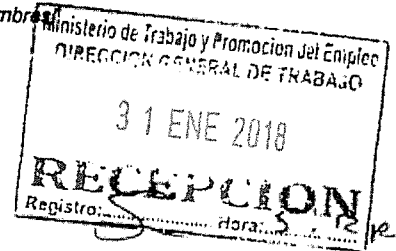


PERÚ

Ministerio
de Trabajo
y Promoción del Empleo

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

INFORME N° 19 -2018-MTPE/2/14.1



PARA : Juan Carlos Gutiérrez Azabache
Director General de Trabajo

DE : Víctor Renato Sarzo Tamayo
Director de Políticas y Normativa de Trabajo (e)

REFERENCIA : Oficio N° 776-2017-2018-CTC/CR (H.R. N° E-3466-2018)

FECHA : 31 de enero de 2018

I. ASUNTO

Opinión técnica sobre el Proyecto de Ley N° 2260/2017-CR, "Proyecto de ley para regular las relaciones laborales aplicables a los conductores de vehículos que laboran para empresas de transporte privado que operan por intermedio de plataformas tecnológicas".

II. BASE LEGAL

- Constitución Política del Perú.
- Texto Único Ordenado de la Ley de Productividad y Competitividad Laboral, aprobado por Decreto Supremo N° 003-97-TR (en adelante, LPCL).
- Decreto Supremo N° 004-2014-TR que aprueba el Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo.

III. ANTECEDENTES

Mediante el oficio de la referencia, el señor Roy Ventura Ángel, Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, nos solicita emitir opinión sobre el Proyecto de Ley N° 2260/2017-CR, "Proyecto de ley para regular las relaciones laborales aplicables a los conductores de vehículos que laboran para empresas de transporte privado que operan por intermedio de plataformas tecnológicas" (en adelante, el Proyecto de Ley).

Atendiendo al literal c) del artículo 49° del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2014-TR, esta Dirección de Políticas y Normativa de Trabajo procede a emitir la opinión técnica solicitada.

IV. ANÁLISIS

1. El Proyecto de Ley tiene por objeto regular la situación laboral de las personas que prestan servicio de taxi en un contexto de aplicación de las tecnologías de la información y comunicaciones. En esa línea, declara de manera general, y sin distinción alguna, la existencia de un vínculo de trabajo entre aquellas personas y las empresas que operan mediante plataformas informáticas.





PERÚ

Ministerio
de Trabajo
y Promoción del Empleo

*"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"*

2. Al respecto, consideramos que el legislador debe analizar, previamente, si la noción de subordinación existente en nuestro ordenamiento jurídico (artículo 9 de la LPCL) resulta insuficiente para entender la eventual existencia de una relación laboral entre el taxista y la empresa que proporciona la plataforma tecnológica. Repárese, sólo ante una insuficiencia en los alcances legales de la subordinación, se tornaría necesaria una precisión legislativa sobre la condición o naturaleza de una determinada prestación de servicio.
3. En nuestra opinión, no encontramos alguna incompatibilidad entre el artículo 9 de la LPCL y el hecho de que se emplee las tecnologías de la información y comunicaciones para realizar una determinada prestación de servicios.¹ Si existe un poder de dirección canalizado a través de estas nuevas tecnologías, que rija alguna prestación personal de servicios, estaremos entonces ante una relación laboral en aplicación de la citada norma legal. Desde luego, dado este nuevo escenario, resultarán útiles emplear también los indicios de laboralidad desarrollados por la jurisprudencia constitucional.²
4. En tal sentido, no dudamos de que pueden darse casos en los que se configure una relación laboral entre los conductores de taxis y las empresas que operan mediante plataformas informáticas; sin embargo, a partir de ello no puede generalizarse que **todas** las relaciones entre aquellos califiquen como laborales.



Al respecto, la exposición de motivos solo menciona un caso de la empresa Uber llevado ante la justicia de Brasil y, a partir de ello, sostiene para el caso peruano la existencia de una relación laboral entre el taxista y toda empresa que opera en el país mediante plataformas informáticas (Easy Taxi, Beat, Cabify, entre otras). Una consideración así de general no sólo requiere el análisis de experiencias comparadas, sino además evaluar la evidencia que pudiera arrojar la propia práctica del servicio de taxi en el Perú. En otras palabras, el Proyecto de Ley, sin análisis previo, podría estar desconociendo la eventual existencia de trabajo no subordinado en el servicio de taxi por aplicativos informáticos.

En la misma línea, la exposición de motivos debiera nutrirse de información sobre la existencia o no de una prestación personal de servicios, antes de calificar como laboral este tipo de actividad. Por ejemplo, según la práctica en el Perú, ¿el aplicativo informático es asignado al conductor o al vehículo?; asimismo, ¿tiene el taxista la

¹ LPCL. Artículo 9.- Por la subordinación, el trabajador presta sus servicios bajo dirección de su empleador, el cual tiene facultades para normar reglamentariamente las labores, dictar las órdenes necesarias para la ejecución de las mismas, y sancionar disciplinariamente, dentro de los límites de la razonabilidad, cualquier infracción o incumplimiento de las obligaciones a cargo del trabajador. / El empleador está facultado para introducir cambios o modificar turnos, días u horas de trabajo, así como la forma y modalidad de la prestación de las labores, dentro de criterios de razonabilidad y teniendo en cuenta las necesidades del centro de trabajo.

² "Pues bien, para determinar si existió una relación de trabajo encubierta entre las partes mediante un contrato civil, este Tribunal debe evaluar si en los hechos se presentó, en forma alternativa y no concurrente, alguno de los siguientes rasgos de laboralidad: a) control sobre la prestación o la forma en que esta se ejecuta; b) integración de la demandante en la estructura organizacional de la empleada; c) prestación ejecutada dentro de un horario determinado; d) prestación de cierta duración y continuidad; e) suministro de herramientas y materiales a la demandante para la prestación del servicio; f) pago de remuneración a la demandante; y, g) reconocimiento de derechos laborales, tales como las vacaciones anuales, las gratificaciones y los descuentos para los sistemas de pensiones de salud". Sentencia recaída en el expediente N° 3917-2012-PA/TC, fundamento 24.



PERÚ

Ministerio
de Trabajo
y Promoción del Empleo

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

posibilidad de trasladar su aplicativo a otra persona?, ¿necesita algún permiso para ello?, etc.

5. En resumen, además de evaluar la suficiencia o no de la noción legal de subordinación, el legislador debiera *caracterizar* de manera suficiente la prestación del servicio de taxi mediante la aplicación de plataformas tecnológicas, a fin de identificar de manera precisa la problemática que aqueja a los taxistas y la solución normativa idónea a ese problema. En esta labor de caracterización, el legislador no podría descartar de antemano la concurrencia de prestaciones laborales y autónomas en el servicio de taxi por aplicativo informático; así como tampoco la aparición de un tipo especial de trabajador autónomo que requeriría de cierta protección, como el trabajador autónomo económicamente dependiente.
6. Sin perjuicio de lo señalado hasta aquí, consideramos importante opinar sobre aspectos concretos de la fórmula legal empleada. En cuanto al ámbito de aplicación del Proyecto de Ley, observamos que resulta necesario precisar si las empresas que operan mediante plataformas informáticas como Uber, Cabify, Beat, entre otras, califican como empresas de transporte privado *según la normativa sectorial correspondiente*, y no solo como intermediarias tecnológicas neutrales. Si no calificaran como empresas de transporte privado según la legislación peruana, el Proyecto de Ley no resultaría aplicable a ellas.
7. Por otro lado, podemos apreciar que el Proyecto de Ley presenta una contradicción en sus artículos 3 y 6; mientras el primero utiliza las horas de trabajo (4 horas al día o 20 horas a la semana) para definir quién es trabajador y quién no, el segundo emplea las horas de trabajo únicamente para efectos de la percepción de ciertos beneficios sociales.
8. Asimismo, notamos que el Proyecto de Ley busca regular algunos aspectos que ya se encuentran normados para los trabajadores en general, por lo que realizar un desarrollo legislativo adicional resulta redundante. Éste el caso de las funciones de la Autoridad Administrativa de Trabajo (artículo 5), las vacaciones (artículo 9), régimen previsional (artículo 12), derechos colectivos (artículo 13) y término de la relación laboral (artículo 14).
9. Sin perjuicio de lo anterior, esta Dirección de Políticas y Normativa de Trabajo reconoce que, de presentarse casos en los que sí se configuren relaciones laborales entre el taxista y la empresa propietaria del aplicativo informático, resulta necesario emitir disposiciones especiales que viabilicen el goce de los derechos laborales. Resultarían positivas, por ejemplo, reglas especiales sobre la jornada de trabajo, la forma de cómputo de los beneficios sociales y la periodicidad de pago de los derechos laborales. Claro está, esta regulación debería partir de una adecuada caracterización de la labor del taxista en el contexto de las tecnologías de la información y comunicaciones.

V. CONCLUSIONES

- El Proyecto de Ley debiera analizar previamente si la noción legal de subordinación es insuficiente para reconocer la existencia de una relación laboral, según el caso, entre el taxista y la empresa propietaria del aplicativo informático.



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

- Igualmente, sin una caracterización previa de la prestación del servicio del taxista, no podría afirmarse de manera general y abstracta la condición laboral, sin excepción, de dicha prestación de servicios.
- El Proyecto de Ley contiene determinadas disposiciones contradictorias o redundantes.
- Según la caracterización de la labor del taxista que realice el legislador, puede resultar necesaria la emisión de normas especiales laborales en materias como jornada y pago de beneficios sociales.

Atentamente,

RENATO SARZO TAMAYO
Director de Políticas y Normativa de Trabajo (e)
Dirección General de Trabajo