



*La naturaleza de la relación entre las plataformas digitales y los trabajadores en el Ecuador*

*The nature of the relationship between digital platforms and workers in Ecuador*

*A natureza da relação entre plataformas digitais e trabalhadores no Equador*

Henry Geovanny Pillajo Quisilema <sup>I</sup>

[hgpillajo@espe.edu.ec](mailto:hgpillajo@espe.edu.ec)

<https://orcid.org/0000-0002-7858-9500>

**Correspondencia:** [hgpillajo@espe.edu.ec](mailto:hgpillajo@espe.edu.ec)

Ciencias Técnica y Aplicadas

Artículo de Investigación

\* **Recibido:** 23 de abril de 2023 \* **Aceptado:** 12 de mayo de 2023 \* **Publicado:** 22 de junio de 2023

I. Docente de la Universidad de las Fuerzas Armadas, ESPE, Ecuador.

## Resumen

La presente investigación tiene como objeto estudiar la naturaleza de la relación entre las plataformas digitales y los trabajadores en el ámbito de la denominada economía de demanda en Ecuador, en aras de establecer una regulación que no limite el auge de la economía digital, a la par que salvaguarde los derechos de los trabajadores autónomos. Este estudio se encamina a determinar si los vínculos de trabajo subyacente son de tipo subordinado o autónomo, para lo cual se tendrá en cuenta lo previsto en la Unión Europea y en el Derecho Español, sistemas que han visibilizado las características de las plataformas digitales y han realizado un análisis técnico-jurídico del vínculo existente entre las plataformas y los trabajadores digitales.

**Palabras Clave:** Plataformas digitales de trabajo; trabajador dependiente; trabajador autónomo; servicio de la sociedad de información.

## Abstract

The purpose of this research is to study the nature of the relationship between digital platforms and workers in the field of the so-called demand economy in Ecuador, in order to establish a regulation that does not limit the rise of the digital economy, at the same time that safeguards the rights of self-employed workers. This study is aimed at determining whether the underlying work links are of a subordinate or autonomous type, for which the provisions of the European Union and Spanish Law will be taken into account, systems that have made visible the characteristics of digital platforms and have carried out a technical-legal analysis of the link between platforms and digital workers.

**Keywords:** Digital work platforms; dependent worker; autonomous worker; information society service.

## Resumo

O objetivo desta pesquisa é estudar a natureza da relação entre plataformas digitais e trabalhadores no campo da chamada economia de demanda no Equador, a fim de estabelecer uma regulamentação que não limite o surgimento da economia digital, no ao mesmo tempo que salvaguarda os direitos dos trabalhadores independentes. Este estudo visa determinar se os vínculos de trabalho subjacentes são de tipo subordinado ou autônomo, para os quais serão levados em consideração as disposições da União Européia e do Direito espanhol, sistemas que tornaram visíveis as

características das plataformas digitais e realizaram uma análise técnico-jurídica do vínculo entre plataformas e trabalhadores digitais.

**Palavras-chave:** Plataformas digitais de trabalho; trabalhador dependente; trabalhadores por conta própria; serviço da sociedade da informação.

## Introducción

A nivel mundial, el número de plataformas digitales ha aumentado exponencialmente, debido al desarrollo de las nuevas tecnologías. El objeto social de las plataformas digitales es variado, la doctrina ha identificado dos tipos de plataformas digitales: a) las plataformas en línea que mediante convocatorias abiertas a nivel mundial seleccionan a los trabajadores; b) las aplicaciones móviles (o apps) que asignan trabajos físicos<sup>1</sup> en una zona geográfica determinada<sup>2</sup>.

No cabe duda que las plataformas digitales incentivan la creación de nuevas formas de trabajo,<sup>3</sup> que suponen una ruptura con la organización y condiciones de trabajo tradicionales, de ahí que la Comisión Europea, en su Comunicación del 2016 sobre la Agenda europea para la economía colaborativa, fue una de las primeras instituciones en ponerle cara a este fenómeno. En su documento identificó quienes intervienen en las plataformas colaborativas:

“i) prestadores de servicios que comparten activos, recursos, tiempo y/o competencias —pueden ser particulares que ofrecen servicios de manera ocasional («pares») o prestadores de servicios que actúen a título profesional («prestadores de servicios profesionales»); ii) usuarios de dichos servicios; y iii) intermediarios que —a través de una plataforma en línea— conectan a los prestadores con los usuarios y facilitan las transacciones entre ellos («plataformas colaborativas»”).<sup>4</sup>

Para la doctrina, esta forma de organizar el trabajo diferencia dos modelos: un modelo de negocio de la economía colaborativa en sentido propio o estricto, donde las plataformas digitales actúan

---

<sup>1</sup> PESOLE, A., URZI BRANCATI, M.C., FERNÁNDEZ-MACÍAS, E., BIAGI, F., GONZÁLEZ VÁZQUEZ, I.: “Platform workers in europe evidence from the COLLEEM survey”, *Publications Office of the European Union*, 2018, pp. 1-65.

<sup>2</sup> BERG, J., FURRER, M., HARMON, E., RANI, U., SILBERMAN, M.: “Las plataformas digitales y el futuro del trabajo”, *Ginebra. Oficina Internacional del Trabajo*, 2019, pp. 16.

<sup>3</sup> MALO, M. Á.: “Nuevas formas de empleo: del empleo a típico a las plataformas digitales” *Papeles de Economía Española*, 2018, núm. 156, pp. 150.

<sup>4</sup> Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las regiones sobre Una Agenda Europea para la economía colaborativa, Bruselas, 2 de junio de 2016 COM (2016) 356 final.

solo como intermediarias, y un modelo de negocio impropio o en sentido amplio, donde la plataforma preste un servicio subyacente, que requiere incorporar a su servicio fuerza de trabajo.<sup>5</sup> Este último modelo ha sido objeto de numerosas investigaciones dirigidas a determinar la naturaleza jurídica de la relación entre los trabajadores y las plataformas digitales.

## **LA NATURALEZA DE LA RELACIÓN DE LAS PLATAFORMAS DIGITALES Y LOS TRABAJADORES DIGITALES EN EL DERECHO COMPARADO**

### **LA REGULACIÓN DE PLATAFORMAS DIGITALES EN LA UNIÓN EUROPEA**

La actividad de las plataformas digitales en la Unión Europea (en adelante UE) se ha encauzado a través de la regulación de los servicios de la sociedad de la información, que ha sido ampliamente regulada en varias Directivas:

Primero. La versión modificada por la Directiva 98/48/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de julio de 1998<sup>6</sup>, que en su artículo 1 define los servicios de la sociedad de información como “todo servicio prestado normalmente a cambio de una remuneración, a distancia, por vía electrónica y a petición individual de un destinatario de servicios”.

Segundo. La Directiva 2000/31/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2000<sup>7</sup>, sobre aspectos jurídicos de los servicios de la sociedad de la información, en particular el comercio electrónico en el mercado interior, en su artículo 4.1 señala que “Los Estados miembros garantizarán que el acceso a la actividad de prestador de servicios de la sociedad de la información y el ejercicio de esta actividad no puedan someterse a autorización previa ni a ningún otro requisito con efectos equivalentes” no obstante el prestador de servicio está obligado proveer información básica de su actividad.

Del marco normativo de la UE sobre los servicios de la sociedad de la información se deduce la existencia de un marco normativo flexible dirigido a consolidar un mercado interior de bienes y servicios, no obstante, el dictamen del Comité de las Regiones Europeo enfatizó que “no debería permitirse que las iniciativas de economía colaborativa utilicen el paradigma colaborativo únicamente para falsear los mercados preexistentes solo con miras a una estrategia de reducción de

---

<sup>5</sup> MIRANDA SERRANO, L. M.: “¿Deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por plataformas digitales?”, *Revista de Estudios Europeos*, 2017, núm. 70, pp. 207.

<sup>6</sup> Directiva 1998/48/CE, de 20 de julio. LCEur 1998\2497.

<sup>7</sup> Directiva 2000/31/CE, de 8 de junio. LCEur 2000\1838.

costes basada en evitar los costes reglamentarios”.<sup>8</sup> De tal forma que los Estados deberán alcanzar un equilibrio entre una regulación que no restrinja el auge de la economía digital<sup>9</sup> y proteja los derechos de los trabajadores<sup>10</sup>.

En la praxis judicial, el 29 de octubre de 2014, Élite Taxi interpuso una demanda ante el Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Barcelona en la que solicita que dicho juzgado declare que las actividades de Uber Systems Spain son contrarios a la Ley 3/1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal. El Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Barcelona, antes de calificar de desleal las prácticas de Uber Systems Spain consideró necesario plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea (en adelante TJUE) la siguiente cuestión prejudicial: la actividad realizada por Uber, con carácter lucrativo, de intermediación entre el titular de un vehículo y la persona que necesita realizar un desplazamiento dentro de una ciudad, debe considerarse una mera actividad de transporte o ha de considerarse un servicio electrónico de intermediación, o un servicio propio de la sociedad de la información en los términos que define el artículo 1.2 de la Directiva 98/34 y art 3 y 4 de la Directiva 2000/31<sup>11</sup>.

El TJUE en su sentencia de 20 de diciembre de 2017 señaló que el papel que desempeña UBER “no se limita a un servicio de intermediación consistente en conectar, mediante una aplicación para teléfonos inteligentes, a un conductor no profesional que utiliza su propio vehículo con una persona que desea realizar un desplazamiento urbano”<sup>12</sup>

“Sobre este último punto, consta en particular que Uber, mediante la aplicación epónima, establece al menos el precio máximo de la carrera, que recibe este precio del cliente para después abonar una parte al conductor no profesional del vehículo y que ejerce cierto control sobre la calidad de los vehículos, así como sobre la idoneidad y el comportamiento de los conductores, lo que en su caso puede entrañar la exclusión de éstos”.

---

<sup>8</sup> Unión Europea - Dictamen del Comité de las Regiones Europeo, sobre la dimensión local y regional de la economía colaborativa, 2016/C 051/06, 4 de diciembre de 2015, párr. 18.

<sup>9</sup> MUÑOZ, L., ANTÓN, P., SAN AGUSTÍN GARCÍA, A., “El estudio e Informe Anual del sector TIC y de los Contenidos en España 2017”, *ONTSI*, 2017, pp. 120.

<sup>10</sup> SÁNCHEZ-URÁN, M.Y.: “Economía de plataformas digitales y servicios compuestos. El impacto en el Derecho, en especial, en el Derecho del Trabajo. Estudio a partir de la STJUE de 20 de diciembre de 2017, C-434/15, Asunto Asociación Profesional Élite Taxi y Uber Systems Spain S.L.”, *Editorial Wolters Kluwer*, 2018, núm. 57, pp. 12.

<sup>11</sup> Petición de decisión prejudicial por el Juzgado Mercantil n.º 3 de Barcelona, asunto 929/2014D2, Providencia dando traslado a las partes del planteamiento de una cuestión prejudicial ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 16 julio de 2015.

<sup>12</sup> TJUE 20.12.2017, C-434/15 (Asunto Asociación Profesional Élite Taxi contra Uber Sytems Spain, SL), párr. 37.

“Por consiguiente, debe considerarse que este servicio de intermediación forma parte integrante de un servicio global cuyo elemento principal es un servicio de transporte y, por lo tanto, que no responde a la calificación de servicio de la sociedad de la información”<sup>13</sup>.

De la interpretación del TJUE se puede deducir que el papel que desempeña la plataforma digital no es la de una mera intermediaria, sino la de ofertante de un servicio integral, su principal efecto será la exclusión de los beneficios que regula la Directiva 2000/31/CE sobre los servicios de la sociedad de la información, de forma que, los Estados serán competentes para determinar los permisos que necesitan las plataformas digitales para su operación; la naturaleza de la relación con los trabajadores digitales, y si existe o no competencia desleal.

## **LAS PLATAFORMAS DIGITALES DE TRABAJO EN EL DERECHO ESPAÑOL**

El derecho interno de los países miembros de la UE serán los que determinen la naturaleza de la relación de trabajo entre las plataformas digitales y los trabajadores digitales, en este sentido se analizará sucintamente el marco normativo y la evolución de la jurisprudencia española en este campo.

En atención a la clasificación de plataformas digitales citadas *ut supra* en España, las plataformas más importantes son UBER, BLABLACAR, GLOBO Y DELIVEROO, a pesar de ser empresas que presentan un alto número de semejanzas, al abordar la naturaleza de la relación entre la plataforma digital y trabajador cada una presentan características específicas.

### **A) Naturaleza de las relaciones de trabajo subyacente en las plataformas de servicios de la sociedad de la información.**

En el marco de los servicios de la sociedad de la información en España se puede encontrar varios pronunciamientos judiciales que abordan la competencia desleal de plataformas como BLABLACAR, plataformas que para la doctrina es paradigma de la llamada economía colaborativa, los cuales tiene como objetivo aumentar el uso de bienes y servicios infrautilizados a fin de conseguir una sociedad más sostenible y eficiente.<sup>14</sup> Los pronunciamientos judiciales serán

---

<sup>13</sup> *Ibidem*, párr. 40

<sup>14</sup> GÓRRIZ, C.: “Taxi vs Uber: de la competencia desleal al arrendamiento de vehículo con conductor”, *Revista de Derecho Mercantil*, 2019, núm. 311, pp. 6.



determinantes para definir la naturaleza de las relaciones subyacentes y guiar al poder legislativo en su regulación.

A continuación, se abordará la naturaleza de las relaciones de trabajo subyacente en las plataformas de BLABLACAR.

La Confederación Española de Transporte en Autobús (en adelante CONFEBUS) interpuso demanda de juicio ordinario contra COMUTO IBERIA, S.L. y COMUTO, S.A. demanda que fue desestimada en primera instancia, frente a la cual se interpuso recurso de alzada ante la Audiencia Provincial de Madrid. En su recurso, la actora argumenta que las demandadas realizan una actividad de mediación en el transporte que precisa ser titular de autorización administrativa y habilitación específica al amparo de lo dispuesto en los [artículos 22](#) y [53](#) de la Ley de Ordenación de Transporte Terrestre, de 30 de julio 1987<sup>15</sup> (en adelante LOTT). Por su parte, COMUTO, S.A. señala que a través del sitio web BLABLACAR conecta a conductores que tienen asientos vacíos con pasajeros que se dirigen al mismo destino para compartir los costes del desplazamiento. La actividad de BlaBlaCar es la prestación de servicios de intermediación de información entre particulares en el sentido del [artículo 1](#) de la Ley 34/2002, de 11 de julio, de servicios de la sociedad de la información y de comercio electrónico, no de transporte público ni de intermediación a tal efecto<sup>16</sup>.

La Audiencia provincial de Madrid, en su sentencia, parte de lo establecido en la sentencia del TJUE de 20 de diciembre de 2017<sup>17</sup>, en su argumentación en primer lugar, aborda la actividad de los usuarios:

“Los usuarios que tienen interés en un determinado viaje ven facilitada su relación y pueden ponerse en contacto eligiendo el perfil de la persona con la que van a compartir dicho viaje con la común intención de reducir su coste. La plataforma no solo pretende generar confianza de los usuarios en su utilización, sino que también pretende generar confianza de los usuarios entre sí. Esta relación también supone trato personal, si bien de forma distinta a la que entendíamos tradicionalmente”.

Al analizar la relación de los usuarios, considera que el uso del vehículo compartido debe considerarse como transporte privado, es decir aquella que se dedica a “satisfacer las necesidades

---

<sup>15</sup> BOE 31 julio 1987, núm. 182

<sup>16</sup> BOE 12 julio 2002, núm. 166.

<sup>17</sup> SAP de Madrid (Sección 28ª) 18 febrero 2019 (JUR 2019\100169), fundamento de derecho 7°.

de desplazamiento de carácter personal o doméstico del titular del vehículo y sus allegados”<sup>18</sup>, para la Audiencia Provincial de Madrid el concepto de allegado no se limita a la relación de parentesco o de amistad, sino que comprende la cercanía entre personas por razón de trato o confianza<sup>19</sup>.

La Audiencia Provincial desestimará la petición de la CONFEBUS y considera la actividad de COMUTO IBERIA, S.L. y COMUTO, S.A. como un servicio de la sociedad de la información, esto supone desde la perspectiva iuslaboralista que el vínculo entre la plataforma digital y el prestador del servicio no es una relación laboral, puesto que la aplicación tiene como función exclusiva poner en contacto al usuario y al prestador de servicio, sin influir en las condiciones de la relación por lo que carece de las notas de subordinación<sup>20</sup>.

### **B) Naturaleza de las relaciones de trabajo subyacente en las plataformas digitales de prestación de servicio de transporte.**

La sentencia del TJUE de 20 de diciembre de 2017 comentada más arriba no resolvió el conflicto entre los taxistas y UBER, que se radicalizó en España desde que este último ha empezado a ofrecer servicios de arrendamiento de vehículos con conductor a través de la licencia de VCT, situación que afecta a los taxistas en la medida que sus licencias podrían perder valor, la presión ejercida por el sector del taxismo ha propiciado un marco normativo de arrendamiento de vehículos con conductor restrictivo. Esta situación se evidencia en la evolución del régimen jurídico del arrendamiento de vehículo con conductor,<sup>21</sup> que a continuación se describe:

Primero. El Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante ROTT) exigía la consecución de un título administrativo habilitante para prestar servicios de arrendamiento de vehículo con conductor y permitía limitar su número.

Segundo. La Ley 25/2009, de 22 de diciembre, derogó los artículos 49 y 50 de la LOTT, a partir de entonces, la prestación de servicios de arrendamiento con conductor sigue precisando

<sup>18</sup> Artículo. 101, LOTT.

<sup>19</sup> LÓPEZ ORTEGA, R.: “Las plataformas Uber, BlaBlaCar y Airbnb ¿Intermediarias o prestadoras del servicio subyacente?”, *Aranzadi*, 2021, núm. 321, pp. 31.

<sup>20</sup> GUILLÉN, N. A.: “El arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) y su entramado jurídico: el avance de Uber, Cabify y la economía colaborativa”, *Nueva Época*, 2018, núm. 9, pp. 129.

<sup>21</sup> Artículo 180, Real Decreto 122 de 1990, [Por la cual se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres], BOE. 241 de 8 octubre 1990.



autorización, pero no existen límites cuantitativos. De ahí que empiecen a solicitarse licencias VTC<sup>22</sup>.

Tercero. El Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, da una nueva redacción al ROTT en cuanto al arrendamiento de vehículo con conductor, establece las siguientes restricciones: a) exige una habilitación administrativa, cuya obtención precisa disponer de una flota mínima de vehículos; b) limita el número de licencias: la llamada regla de la proporcionalidad (1/30); c) establece la obligatoriedad de no captar clientes en la calle o en las paradas; d) fija que desarrollen su actividad en el territorio de la Comunidad en el que está domiciliada la autorización; e) tengan cubierta su posible responsabilidad civil<sup>23</sup>. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia impugnó el Real Decreto 1057/2015, pero lo cual alegó que el Real Decreto restringía la competencia en el mercado, el Tribunal Supremo de España (en adelante TSE) en la sentencia de 4 de junio de 2018<sup>24</sup> desestimó sus peticiones y consideró que únicamente es ilegal la exigencia de poseer una flota mínima de vehículos.

Cuarto. El Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, por el que se establecen normas complementarias al Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, estipuló: a) la prohibición de transmitir las licencias VTC dentro de los dos años siguientes a su emisión; b) la obligación de contratar el servicio antes de prestarlo<sup>25</sup>. Estas medidas serán declaradas contrarias a derecho por su desproporcionalidad por la sentencia del TS en la sentencia de 10 de marzo de 2020<sup>26</sup>.

Se puede apreciar en la evolución normativa, las reticencias del legislador español de liberar el mercado de las licencias VTC, sobre todo por la presión que ejercer los taxistas que ven peligrar su patrimonio ante una plataforma digital.

En cuanto a la naturaleza jurídica de la relación entre UBER y los trabajadores digitales, sus conductores son profesionales por cuenta propia que se dedican exclusivamente a transportar

---

<sup>22</sup> Artículo 2.1. Ley 25 de 2009, [Por la cual se aprueba modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio], BOE. 308, del 23 diciembre de 2009.

<sup>23</sup> Artículo único. Real Decreto 1057 de 2015, [Por el cual se Modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28-9-1990, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, para adaptarlo a la Ley 9/2013, de 4-7-2013]. BOE. 279 de 21 de noviembre 2015.

<sup>24</sup> STS 4 JUNIO 2018 (RJ 2018\2695).

<sup>25</sup> Artículo. 1 y 2. Real Decreto 1076 de 2017, [Establece normas complementarias al Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28-9-1990, en relación con la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor]. BOE 317 de 30 diciembre 2017.

<sup>26</sup> STS (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 3ª) 10 marzo 2020 (RJ 2020\746).

personas. No obstante, no se debe olvidar que esta plataforma no se limita a poner en contacto al prestador de servicio y cliente, sino que establece condiciones que influyen decisivamente en la relación, en este sentido, parte de la doctrina española ha considerado que los conductores de UBER son trabajadores dependientes,<sup>27</sup> esta postura se fundamenta en el hecho de que la plataforma elige a los trabajadores; establece las características de los vehículos y de su titular; pueden desactivar a los conductores en caso de una evaluación negativa; la relación con los clientes es directamente con la plataforma; UBER es quien fija los itinerarios y quién cobra el importe al cliente. No obstante, la jurisprudencia no se ha pronunciado sobre la obligatoriedad de configurar esta relación como trabajo dependiente, por lo que el vínculo entre la plataforma digital y el conductor es de carácter mercantil.

### **C) Naturaleza de la relación de trabajo subyacente en las plataformas digitales de prestación de servicio de entrega a domicilio**

Las plataformas digitales de entrega a domicilio han adquirido importancia en los últimos años por su utilidad para los consumidores. En España destacan plataformas como DELIVEROO y GLOVO. El modelo de negocio de estas plataformas digitales presenta las siguientes características en común: a) las partes suscriben un contrato con la empresa digital; b) el servicio de entrega se gestionaba a través de la aplicación de la empresa; c) el trabajador digital debe indicar la franja horaria en la que deseaba recibir los pedidos; d) el trabajador puede rechazar un pedido sin penalización alguna<sup>28</sup>; e) las empresas digitales tienen establecido un sistema de puntuación de los repartidores clasificándolos en tres categorías: principiante, junior y senior; f) si un repartidor lleva más de tres meses sin aceptar ningún servicio, la empresa puede decidir bajarle de categoría<sup>29</sup>; g) El prestador del servicio está permanentemente localizado a través de un geolocalizador GPS con el que se registraban los kilómetros que recorre en cada servicio<sup>30</sup>; h) el repartido realizaba su actividad en la moto y el teléfono móvil de su propiedad, asumiendo sus gastos;<sup>31</sup> i) el sistema de retribución consistía en el pago de una cantidad por pedido más otra cantidad por kilometraje y

<sup>27</sup> GÓRRIZ, C.: "Taxi vs Uber: de la competencia desleal", cit., pp. 16.

<sup>28</sup> STS (Sala de lo Social) 25 septiembre 2022 (RJ 2020\5169).

<sup>29</sup> *Ibidem*, párr. 3.

<sup>30</sup> *Ibidem*, fundamento jurídico sexto, párr. 4.

<sup>31</sup> *Ibidem*, fundamento jurídico sexto, párr. 4.

tiempo de espera<sup>32</sup>; j) el repartidor asumía frente al cliente final los daños o pérdidas que pudieran sufrir los productos o mercancías<sup>33</sup>.

Los conflictos entre las plataformas digitales y trabajadores digitales no tardarán en aparecer. Uno de los primeros tribunales en pronunciarse fue Juzgado de lo Social número 6 de Valencia en su sentencia de 1 de junio de 2018<sup>34</sup>. El actor prestó sus servicios como repartidor de alimentos para DELIVEROO desde el 25 de octubre de 2016, vínculo que inició en virtud de un contrato de arrendamiento de servicios. La plataforma el 23 de mayo de 2017 de manera unilateral decidió inactivar su cuenta tras haber comprobado que el actor rechazó sus ofertas de manera reiterada, por tal razón el trabajador digital solicitó al Juzgado de Valencia que se declare la improcedencia del despido.

En su defensa, DELIVEROO argumentó que el actor es un trabajador independiente, en cuanto no tiene un salario fijo, aporta los instrumentos necesarios para ejecutar su servicio, y no es un trabajo personal, puesto que la empresa puede hacer uso de un remplazo. El Juzgado Social de Valencia fundamentó su sentencia a partir de la doctrina del STS, en este sentido, el hecho de que el trabajador digital no tenga un salario fijo “no es un elemento característico delimitador del contrato de trabajo”<sup>35</sup>, es decir el hecho de que el repartido no reciba mensualmente una remuneración fija no desvirtúa la existencia de un contrato de trabajo.

En cuanto al hecho de que el repartido aporte la moto y el móvil para realizar su actividad el Juzgado de Valencia en atención a la doctrina del TSE señaló que “la naturaleza laboral de la relación no se desvirtúa ni desaparece por el hecho de que el trabajador aporte su vehículo propio, siempre que (...) tal aportación no tenga la relevancia económica necesaria para convertir su explotación en elemento fundamental de dicha relación”<sup>36</sup>, en otras palabras la infraestructura tecnología es la que organiza la actividad económica incorporando la fuerza de trabajo, moto, móvil como un todo a la dimensión empresarial.

Finalmente, el hecho de que la plataforma pueda remplazar al trabajador que por cualquier razón deja de prestar sus servicios (vacaciones, estudios) el Juzgado entiende que los “elementos introducidos en una relación sustancialmente laboral para descalificarla no la desnaturalizan

---

<sup>32</sup> *Ibíd*em, fundamento jurídico sexto, párr. 5, párr. 1.

<sup>33</sup> *Ibíd*em, fundamento jurídico sexto, párr. 5, párr. 2.

<sup>34</sup> Sentencia del Juzgado de lo Social núm 6 de Valencia 1 junio 2018 (JUR 2018\152297).

<sup>35</sup> STS (Sala de lo Social) 29 diciembre 1999 (RJ 2000\1427).

<sup>36</sup> STS (Sala de lo Social) 5 noviembre 1993 (RJ 1993\8547).

cuando carecen de una efectiva relevancia en la ejecución del contrato”<sup>37</sup>. Tras la argumentación que aquí se ha citado, el Juzgado de Valencia concluye que el vínculo entre DELIVEROO y el trabajo digital es una relación laboral y ordena la indemnización o readmisión del trabajador, de esta forma, se descarta que se esté ante un trabajador independiente.

Poco después, el Juzgado de lo Social de Madrid de 3 de septiembre de 2018, conoció los siguientes hechos probados: el actor suscribió inicialmente con la demandada GLOVO un contrato como trabajador autónomo, obligándose a la ejecución de solicitudes de reparto. El 20 de julio de 2016 las partes realizaron un nuevo contrato por el cual el actor realizó adquirió la condición de Trabajador Autónomo Económicamente Dependiente (en adelante TRADE). El trabajador pide al Tribunal, previo reconocimiento de la laboralidad de la relación, la existencia de un despido tácito alegando que la empresa tecnológica dejó de proporcionales solicitudes de reparto debido a la enfermedad que padecida<sup>38</sup>.

El juzgado de lo Social de Madrid, tras analizar los hechos y aplicar los indicios de laboralidad, concluyó que la prestación de servicios desarrollada por el actor no puede calificarse como una relación laboral por no concurrir las notas de ajenidad y dependencia, aporta las siguientes razones: a) los contratos suscritos poseen un contenido amplio y detallado y preciso sobre las obligaciones asumidas por cada una de las partes así como sobre las formas de prestación del servicio; b) el demandante no tenía jornada ni horario; c) la demandada no tiene poder disciplinario sobre el actor más allá del desistimiento del propio contrato en el caso de que no se realizaran servicios; d) el repartidor asume el riesgo y ventura de cada pedido y responde del mismo frente al cliente; e) las principales herramientas de trabajo (moto y teléfono móvil) son propiedad del trabajador, y la retribución que percibe depende directamente de la cantidad de recados que haga; f) el trabajador no tenía que justificar sus ausencias; g) no existe pacto de exclusividad entre las partes, pudiendo el actor prestar servicios simultáneamente para otras empresas<sup>39</sup>.

En atención a las características de la relación entre la plataforma digital y el trabajador el Juzgado de Madrid resolverá que el contrato suscrito entre las partes presenta las notas características del TRADE<sup>40</sup>, puesto que el actor realiza una actividad económica o profesional a título lucrativo y de

---

<sup>37</sup> *Ibidem*.

<sup>38</sup> Sentencia del Juzgado de lo Social núm. 39 de Madrid de 3 septiembre de 2018, (JUR 2018\248326). Fundamento de Derecho primero, párr. 1.

<sup>39</sup> *Ibidem*. Fundamento de Derecho quinto.

<sup>40</sup> *Ibidem*. Fundamento De Derecho sexto.

forma habitual, personal, directa para una persona jurídica, denominada cliente, del que dependen económicamente por percibir de él, al menos, el 75 por ciento de sus ingresos y además este cumple con los requisitos para ser TRADE, que son: a) no tener a su cargo trabajadores por cuenta ajena ni contratar o subcontratar; b) no ejecutar su actividad de manera indiferenciada con los trabajadores que presten servicios bajo cualquier modalidad de contratación laboral por cuenta del cliente; c) disponer de infraestructura productiva y materiales propios, necesarios para el ejercicio de la actividad e independientes de los de su cliente, cuando en dicha actividad sean relevantes económicamente; d) desarrollar su actividad con criterios organizativos propios, sin perjuicio de las indicaciones técnicas que pudiese recibir de su cliente; e) percibir una contraprestación económica en función del resultado de su actividad, de acuerdo con lo pactado con el cliente y asumiendo riesgo y ventura de aquella<sup>41</sup>.

La actora impugnó esta sentencia ante Tribunal Superior de Justicia de Madrid, misma que en su sentencia de 19 de septiembre de 2019, desestimó el recurso de suplicación confirmando la sentencia de instancia<sup>42</sup>.

Del análisis de la sentencia del Juzgado de lo Social número 6 de Valencia y del Juzgado de lo Social de Madrid se puede observar que la naturaleza de la relación entre las plataformas digitales y el trabajador puede configurarse tanto como una relación dependiente o como TRADE, sin que ningún tribunal haya estimado la petición de definir esta relación como un trabajo por cuenta propia. Las sentencias que se sucedieron hasta el 2020 distaron de uniformidad, por lo que, como última instancia se interpondrán ante el STS un recurso de casación para la unificación de doctrina, este en su sentencia de 25 de septiembre resolverá sí el vínculo entre la plataforma digital y el repartido es una relación de trabajo subordinado o un TRADE.

El TSE en su sentencia de 25 de septiembre de 2020<sup>43</sup> resolverá la siguiente preguntas: ¿el trabajo digital es un trabajador dependiente o un TRADE?. El TSE en su fundamento jurídico decimoséptimo resuelve que la relación entre las plataformas digitales y el trabajador digital no reúne los requisitos para adquirir la condición de TRADE. El TS analiza dos requisitos del TRADE: Primero. el TRADE “desarrolla su actividad con criterios organizativos propios, sin perjuicio de

---

<sup>41</sup> Artículo 11. Estatuto del Trabajador Autónomo (LETA) BOE. 166, de 12 de julio de 2007.

<sup>42</sup> STSJ de Madrid (Sala de lo Social) 19 septiembre de 2019 (AS 2019\2279).

<sup>43</sup> STS (RJ 2020\5169).

las indicaciones técnicas que pudiese recibir de su cliente”<sup>44</sup>, al respecto el TS señala que “el demandante no llevaba a cabo su actividad con sus propios criterios organizativos sino con sujeción estricta a los establecidos por Glovo”<sup>45</sup>. Segundo. El TRADE “Dispone de infraestructura productiva y materiales propios, necesarios para el ejercicio de la actividad e independientes de los de su cliente, cuando en dicha actividad sean relevantes económicamente”<sup>46</sup>, TSE sostiene que “el actor únicamente contaba con una moto y con un móvil. Se trata de medios accesorios o complementarios. La infraestructura esencial para el ejercicio de esta actividad es el programa informático desarrollado por Glovo [...] El actor carecía de una infraestructura propia significativa que le permitiera operar por su cuenta”<sup>47</sup>.

Una vez que el TS desestima que trabajador digital es un TRADE al carecer de los requisitos necesario para adquirir tal condición, el TSE analizará si en el trabajador digital se dan los requisitos esenciales de la relación laboral que son: la subordinación y ajenidad. Respecto a la subordinación el TSE expresa que la teórica libertad de elección de la franja horaria está condicionada por el sistema de puntuación, esto supone que “si no está disponible para prestar servicios en las franjas horarias con más demanda, su puntuación disminuye y con ella la posibilidad de que en el futuro se le encarguen más servicios y conseguir la rentabilidad económica”<sup>48</sup>, en otras palabras, a pesar de que el trabajador digital tenga la libertad de organizar su tiempo a su conveniencia esta se limita por el sistema de puntuación, por lo tanto el trabajador digital de forma indirecta se subordina a los requerimientos de la plataforma digital.

Respecto a la ajenidad, el TSE analiza los elementos de este concepto que son: la ajenidad del mercado, del riesgo, frutos y de los medios:

En cuanto a la ajenidad en el mercado, GLOVO toma todas las decisiones comerciales: el precio de los servicios prestados; la forma de pago y la cuantía de la remuneración<sup>49</sup>. Respecto a la ajenidad en los riesgos, el TSE tiene presente que se declaró probado que el actor asumía frente al usuario los daños o pérdidas que pudieran sufrir los productos o mercancías durante el transporte. Dice el TS que “Se trata de un indicio contrario a la existencia de una relación laboral porque normalmente los trabajadores no responden frente al cliente de los daños o pérdidas de los

---

<sup>44</sup> Art. 11.2.d), LETA

<sup>45</sup> STS (RJ 2020\5169). Fundamento de derecho decimoséptimo, párr. 2.

<sup>46</sup> Art. 11.2.c), LETA

<sup>47</sup> STS (RJ 2020\5169). Fundamento de derecho decimoséptimo, párr. 3.

<sup>48</sup> STS (RJ 2020\5169). Fundamento de derecho decimooctavo, párr. 3.

<sup>49</sup> STS (RJ 2020\5169). Fundamento de derecho vigésimo, párr. 1.



productos transportados”<sup>50</sup>, a pesar de ello el tribunal no considera que concurre en el actor el binomio riesgo-lucro<sup>51</sup>. A nuestro juicio, el hecho de que el usuario responda de los daños o pérdidas que pudiera sufrir el producto recuerda al desequilibrio que existía en la revolución industrial entre el dueño del capital y el trabajado, ocupando el papel de dueño del capital las sociedades digitales<sup>52</sup>.

Sobre la ajenidad en los frutos, el TSE expresa que esta se produce, puesto que en el caso controvertido Glovo se apropia de manera directa del resultado de la prestación de trabajo, el cual redunda en beneficio de dicha empresa<sup>53</sup>.

Finamente, al respeto de la ajenidad en los medios, para el TSE los medios de producción esenciales en esta actividad no son el teléfono móvil y la motocicleta del repartidor, sino la plataforma digital de Glovo, sin esta no es factible la prestación del servicio<sup>54</sup>.

El TSE en su sentencia señaló que la relación entre la plataforma digital y el trabajador reúne los requisitos propios de la relación laboral. Esta sentencia, supondrá un pilar fundamental para que el legislador español defina la naturaleza de esta relación. En este sentido, España, mediante la Ley 12/2021, de 28 de septiembre, incorporó una nueva disposición adicional vigesimotercera en el Estatuto de Trabajadores, con la siguiente redacción:

“Por aplicación de lo establecido en el artículo 8.1 se presume incluida en el ámbito de esta ley la actividad de las personas que presten servicios retribuidos consistentes en el reparto o distribución de cualquier producto de consumo o mercancía por parte de empleadoras que ejercen las facultades empresariales de organización, dirección y control de forma directa, indirecta o implícita, mediante la gestión algorítmica del servicio o de las condiciones de trabajo, a través de una plataforma digital. Esta presunción no afecta a lo previsto en el artículo 1.3 de la presente norma”<sup>55</sup>.

Con esta norma, el Estado español deja sentado que la prestación de servicios de reparto en el que la plataforma desempeñe un control significativo es una relación de trabajo regulado por el Estatuto

---

<sup>50</sup> STS (RJ 2020\5169). Fundamento de derecho vigésimo, párr. 4.

<sup>51</sup> STS (Sala de lo Social, Sección1ª) 4 febrero 2020 (RJ 2020\824).

<sup>52</sup> VILA DE PRADO, R.: “Consecuencias económicas y sociales de la cuarta revolución industrial y estrategias pensadas para la adaptación de la actividad económica”, *Rev. aportes de la comunicación*, 2022, núm. 26, pp. 103.

<sup>53</sup> STS (RJ 2020\5169). Fundamento de derecho vigésimo, párr. 7.

<sup>54</sup> STS (RJ 2020\5169). Fundamento de derecho vigésimo, párr. 9.

<sup>55</sup> Artículo único, Ley 12 de 2021[Por el cual se modifica el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23-10-2015, para garantizar los derechos laborales de las personas dedicadas al reparto en el ámbito de plataformas digitales], BOE 233 de 29 septiembre 2021.

de Trabajadores, ahora bien, cabe criticar, la calificación de trabajo dependiente para las plataformas digitales de prestación de servicio de entrega a domicilio y la naturaleza de trabajo por cuenta propia de las plataformas de prestación de servicio de trasportes, toda vez que cuando en ambos casos tanto Glovo como Uber intervienen de forma sustancial en las condiciones de trabajo.

### **LA NATURALEZA DE LA RELACIÓN ENTRE LAS PLATAFORMAS DIGITALES Y LOS TRABAJADORES EN ECUADOR. LA PROHIBICIÓN DE LA TERCERIZACIÓN**

Ecuador no es una excepción en el auge de las plataformas digitales, en el ámbito de transporte de personas han aparecido plataformas como CABIFY, mientras que en los servicios de entrega despunta PEDIDOS YA.

Al estudiar los términos de uso y condiciones generales de la página web de PEDIDOS YA<sup>56</sup> se puede observar que esta plataforma digital es cuidadosa de publicar las condiciones generales aplicables a sus repartidores, el potencial trabajador digital debe pasar por varios filtros para llegar a conocer en que consiste su actividad, por ello no ha sido posible conocer cuáles son las reglas de la prestación de servicio, no obstante, es importante señalar que Glovo, es una sociedad española que vendió a Delivery Hero sus operaciones en América Latina, adquiriendo en Ecuador el nombre comercial de que PEDIDOS YA<sup>57</sup> de ahí se pueda deducir que las plataformas digital y los repartidores suscribirán un contrato mercantil de prestación de servicios excluyendo la posibilidad de ser trabajadores dependientes de la plataforma.

En cuanto al modelo de negocio de CABIFY en su web<sup>58</sup> se puede observar los términos de uso y condiciones generales de contratación, en la primera cláusula se establece de forma clara que el conductor digital se obliga a:

“La prestación de servicios a través de aplicativos móviles para la conexión e intermediación de distintos tipos de servicios entre usuarios (en adelante, los “Usuarios”) y prestadores de servicios (en adelante, el “Usuario Conductor”) a través de dispositivos tecnológicos que permiten coordinar dicha interconexión tecnológica para apoyo logístico” (cláusula 1)<sup>59</sup>.

---

<sup>56</sup> Inversiones Delivero Hero S.A., 2021. <https://ec.usehurrier.com/dashboard/arara/public/application/9a3c5b47-f598-4d6e-81b2-df774e16e610?stageId=8162ba7c-9da3-4696-be33-f5009364865f>.

<sup>57</sup> Universo, 2021.: <https://www.eluniverso.com/noticias/politica/pedidosya-inicio-oficialmente-operaciones-en-nueve-ciudades-del-pais-nota/>.

<sup>58</sup> CABIFY, “Términos de uso y condiciones generales para conductores”, 2022, <https://cabify.com/ec/terms>.

<sup>59</sup> *Ibidem*.

De la cláusula transcrita se puede interpretar que CABIFY interviene en la relación entre el usuario y usuario conductor en calidad de intermediario logístico en la prestación de servicio, en analogía al derecho comparado esta presuntamente se configura como una plataforma de servicios de la sociedad de la información.

En cuanto a la naturaleza de la relación entre las partes intervinientes, la cláusula 12 estipula que: “no existe relación de carácter societario o laboral entre ellas, así como tampoco entre CABIFY y el personal que el USUARIO CONDUCTOR haya contratado o llegará a contratar para la ejecución del presente Contrato”.<sup>60</sup> Se puede deducir de esta cláusula que la plataforma digital huye de calificar la naturaleza de la relación entre el usuario; el usuario conductor y CABIFY, siendo su objetivo principal desligarse de todo tipo de responsabilidad tanto frente a sus potenciales clientes como a los prestadores del servicio/ trabajadores digitales.

En cuanto a las Condiciones de pago y facturación la cláusula sexta señala que:

“las tarifas aplicables al Servicio serán establecidas por CABIFY, quien se reserva el derecho de reajustar las mismas y otorgar a su sola discreción tarifas promocionales a los usuarios conductores y descuentos que considere apropiados para mejorar el giro del negocio. CABIFY facturará al Usuario Conductor el valor que le corresponda, una vez realizada la liquidación de valores, la cual podrá ser semanal, quincenal o mensual, según decisión de CABIFY. La liquidación se realizará sobre el importe recibido de los clientes registrados en la Aplicación y/o Sitio Web (en adelante el “PAGO”) a los que el USUARIO CONDUCTOR haya prestado sus servicios a través de la Aplicación y/o Sitio Web” (Cláusula 6)<sup>61</sup>.

La cláusula sexta establece de forma clara que el papel de CABIFY no es la de ofrecer un mero servicios de la sociedad de información, sino ser la rectora de la relación entre el usuario y la fuerza de trabajo, por lo cual se puede decir que las plataformas digitales son tercerizadoras digital de la fuerza de trabajo, puesto que su principal papel es intermediar entre el trabajador digital y cliente a través de una aplicación, en parecidos términos se ha pronunciado la doctrina ecuatoriana al señalar que:

“estas plataformas, bajo la cubierta de revolucionar la forma de hacer negocio, se comercializan como escenarios neutrales o cáscaras vacías que ejercen de un servicio de la sociedad de la

---

<sup>60</sup> *Ibidem.*

<sup>61</sup> *Ibidem.*

información. Empero, en la práctica, se trata de compañías tradicionales que se valen de la internet y sus recursos digitales para subcontratar la mayor cantidad de activos fijos que puedan tercerizar y, de ese modo, prestar un servicio u ofrecer bienes a los consumidores. Entonces, lógicamente se puede deducir que las plataformas austeras son capaces de competir mucho más favorablemente en el mercado con otras empresas que deben asumir las cargas impositivas y laborales legislativas”<sup>62</sup>.

En Ecuador la tercerización de la fuerza de trabajo se reguló en la Ley reformativa al código de trabajo, mediante la cual se regula la actividad de intermediación laboral y la de tercerización de servicios complementarios, esta ley estableció que las sociedades de servicios temporales de tercerización son aquellas que “signan trabajadores a una empresa o persona natural usuaria para cumplir las labores de naturaleza eventual, ocasional, de temporada o por horas”,<sup>63</sup> para la doctrina esta institución permitió flexibilizar el mercado de trabajo,<sup>64</sup> ante el elevado índice de desempleo que existía en el país.

No cabe duda de que las actividades de las plataformas digitales hubiesen tenido una perfecta cobertura legal en esta institución, pero por *mor* de un nuevo marco Constitucional, la tercerización de la fuerza de trabajo se derogó. El pleno de la Asamblea Constituyente en su mandato constituyente N.º 8 ordenó que: “Se elimina y prohíbe la tercerización e intermediación laboral y cualquier forma de precarización de las relaciones de trabajo en las actividades a las que se dedique la empresa o empleador. La relación laboral será directa y bilateral entre trabajador y empleador”<sup>65</sup>.

Este mandato constitucional se reflejará en la actual Constitución del 2008, que expresa:

“La relación laboral entre personas trabajadoras y empleadoras será bilateral y directa. Se prohíbe toda forma de precarización, como la intermediación laboral y la tercerización en las actividades propias y habituales de la empresa o persona empleadora, la contratación laboral por horas, o cualquiera otra que afecte los derechos de las personas trabajadoras en forma individual o colectiva.

<sup>62</sup> BAJAÑA, F., GONZÁLEZ, P.: “Mercado de plataformas: la competencia desleal en la era de la economía colaborativa”, *Iuris Dictio*, 2019, núm. 24, pp. 47.

<sup>63</sup> Art. 6, Ley reformativa al código de trabajo, mediante la cual se regula la actividad de intermediación laboral y la de tercerización de servicio complementarios, RO. 298, 23 de junio de 2006.

<sup>64</sup> CORTEZ, F., ESPINOZA, A., CONTRERAS, B.: “Efectos de la tercerización en la productividad laboral de las empresas manufactureras en Ecuador”, *Revista Publicando*, 2016, núm. 8, pp. 449

<sup>65</sup> Art. 1, Mandato Constituyente No 8, 30 de abril de 2008.

El incumplimiento de obligaciones, el fraude, la simulación, y el enriquecimiento injusto en materia laboral se penalizarán y sancionarán de acuerdo con la ley”<sup>66</sup>.

Para la doctrina, la eliminación de la tercerización es una “demanda largamente anhelado por los trabajadores, pues no solo que jamás llegaba a establecerse la relación laboral, sino que se incumplían todos los derechos laborales, vacaciones, seguridad social, etc”<sup>67</sup>. La economía inmaterial<sup>68</sup> es uno de los desafíos que deben enfrentar los países en vías de desarrollo, una globalización equitativa<sup>69</sup> continúa siendo una utopía difícil de conseguir. Ante la complejidad del tema que aquí se estudia, consideramos necesario proponer un nuevo esquema teórico que permita regular de mejor forma este complejo fenómeno en Ecuador.

El pilar fundamental de este esquema sería el registro de las empresas digitales ante la Autoridad Laboral, tanto nacionales como internacionales. En esta fase, las empresas tendrían la opción de calificarse como: a) Plataformas de Servicios de la Sociedad de la Información (en adelante PSSI); o b) Plataformas Digitales de Trabajo (en adelante PDT).

Utilizando el acervo de la UE, se define como PSSI aquellas personas físicas o jurídicas que suministran un servicio a cambio de un precio, por vía electrónica, y a petición de personas físicas o jurídicas que utilizan un servicio de la sociedad de la información por motivos profesionales o de otro tipo. La actividad de las PSSI deberá circunscribirse a ofrecer un servicio en línea, “meramente técnica, automática y pasiva”,<sup>70</sup> por lo que no influirá en el desarrollo y ejecución de la actividad económica del destinatario del servicio.

Por otra parte, las empresas tecnológicas se calificarán como PDT cuando su objeto social presente los siguientes criterios: a) la actividad económica esté asociada a la intermediación de la fuerza de trabajo a través de las nuevas tecnologías, b) se ejerza una influencia decisiva sobre el servicio, fijando los factores de organización y ejecución del servicio,<sup>71</sup> se definirá, desde una perspectiva contractual, como empleador digital.

---

<sup>66</sup> Artículo 327, Constitución de la República del Ecuador [CRE], R.O. 449, de 20 de octubre de 2008.

<sup>67</sup> PORRAS, A.: “La reforma antes de la reforma. La construcción del nuevo Código del Trabajo”, *Revista de Derecho*, 2013, núm. 19, pp. 36.

<sup>68</sup> COLIN, W., FRÉDÉRIC, L.: “Dependent self-employment: Trends, challenges and policy responses in the EU” *Employment Policy Department*, 2017, núm. 228, pp. 50.

<sup>69</sup> OIT, “Por una globalización justa. El papel de la OIT”, Conferencia Internacional de Trabajo, 92.ª reunión, 2004.

<sup>70</sup> *Ibidem.*, página 6.

## CONCLUSIÓN

Las plataformas digitales en los últimos años han adquirido en el mundo una notable importancia, es por ello que los estados han buscado adecuar su marco normativo a esta realidad. La UE y el Derecho español son una de las primeras en dar respuesta a un a esta realidad compleja.

La UE, a tenor de modelo de negocio de las plataformas digitales, estructuró la siguiente clasificación: plataformas digitales en sentido propio o estricto, que actúan como meras intermediarias, y plataformas digitales en sentido amplio, que prestan un servicio subyacente, que requieren incorporar fuerza de trabajo a su actividad. El ordenamiento jurídico de la UE busca impulsar la prestación de servicios de las plataformas digitales en sentido propio, llamadas también plataformas de la sociedad de la información, excluyéndose de regular las relaciones entre las plataformas digitales y aquellos que prestan un servicio subyacente que será competencia de los miembros de la UE.

Por otra parte, en España a la hora de determinar la naturaleza de la relación de las plataformas y la fuerza de trabajo los tribunales de justicia han jugado un papel relevante, así sobre la base del marco normativo español una parte de los tribunales de menor jerarquía se inclinaron por considerar la relación como laboral mientras que otros tribunales la calificaron como un trabajo autónomo económicamente dependiente, ante la falta de uniformidad de los pronunciamientos judiciales el Tribunal Supremo español en su argumentación jurídica resolverá que el trabajo de reparto a domicilio circunscrito a la gestión algorítmica de las plataformas digitales es un trabajador dependientes, no obstante los servicios de transportes como los realizados por los conductores de Uber no ha recibido un tratamiento similar por lo que los conductores de UBER se someten al ámbito del contrato mercantil.

En sede nacional, para determinar la naturaleza de las relaciones entre las plataformas y el trabajador se debe abordar los elementos que incorporan esta relación: el primero es la fuerza de trabajo y en segundo lugar el papel que desempeña las plataformas que son meros intermediarios, es así que este trabajo considera que las plataformas digitales son tercerizadoras digitales de la fuerza de trabajo prohibidos por el mandato constituyente 8 y por el artículo 367 de la actual Constitución, ante su inconstitucionalidad y la necesidad de evitar una errónea clasificación del trabajador y preservar el auge de la economía inmaterial se considera conveniente agrupar las plataformas digitales en dos grandes bloques, por un lado, las plataformas digitales que no ejercen el control sobre las tareas ejecutadas por los destinatarios de sus servicios (PSSI) y por otro las



plataformas que tiene como objeto intermediar de manera decisiva en la utilización de la fuerza de trabajo (PDT), cuya naturaleza será eminentemente laboralista.

## Referencias

1. BAJAÑA, F., GONZÁLEZ, P.: “Mercado de plataformas: la competencia desleal en la era de la economía colaborativa”, *Iuris Dictio*, 2019, núm. 24, pp. 47.
2. BERG, J., FURRER, M., HARMON, E., RANI, U., SILBERMAN, M.: “Las plataformas digitales y el futuro del trabajo”, Ginebra. Oficina Internacional del Trabajo, 2019, pp. 16.
3. COLIN, W., FRÉDÉRIC, L.: “Dependent self-employment: Trends, challenges and policy responses in the EU” *Employment Policy Department*, 2017, núm. 228, pp. 50.
4. CORTEZ, F., ESPINOZA, A., CONTRERAS, B.: “Efectos de la tercerización en la productividad laboral de las empresas manufactureras en Ecuador”, *Revista Publicando*, 2016, núm. 8, pp. 449
5. GÓRRIZ, C.: “Taxi vs Uber: de la competencia desleal al arrendamiento de vehículo con conductor”, *Revista de Derecho Mercantil*, 2019, núm. 311, pp. 6..
6. GUILLÉN, N. A.: “El arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) y su entramado jurídico: el avance de Uber, Cabify y la economía colaborativa”, *Nueva Época*, 2018, núm. 9, pp. 129.
7. LÓPEZ ORTEGA, R.: “Las plataformas Uber, BlaBlaCar y Airbnb ¿Intermediarias o prestadoras del servicio subyacente?”, *Aranzadi*, 2021, núm. 321, pp. 31.
8. MALO, M. Á.: “Nuevas formas de empleo: del empleo a típico a las plataformas digitales” *Papeles de Economía Española*, 2018, núm. 156, pp. 150.
9. MIRANDA SERRANO, L. M.: “¿Deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por plataformas digitales?”, *Revista de Estudios Europeos*, 2017, núm. 70, pp. 207.
10. MUÑOZ, L., ANTÓN, P., SAN AGUSTÍN GARCÍA, A., “El estudio e Informe Anual del sector TIC y de los Contenidos en España 2017”, *ONTSI*, 2017, pp. 120.
11. OIT, “Por una globalización justa. El papel de la OIT”, *Conferencia Internacional de Trabajo*, 92.ª reunión, 2004

12. PESOLE, A., URZI BRANCATI, M.C., FERNÁNDEZ-MACÍAS, E., BIAGI, F., GONZÁLEZ VÁZQUEZ, I.: “Platform workers in europe evidence from the COLLEEM survey”, Publications Office of the European Union, 2018, pp. 1-65.
13. SÁNCHEZ-URÁN, M.Y.: “Economía de plataformas digitales y servicios compuestos. El impacto en el Derecho, en especial, en el Derecho del Trabajo. Estudio a partir de la STJUE de 20 de diciembre de 2017, C-434/15, Asunto Asociación Profesional Élite Taxi y Uber Systems Spain S.L.”, Editorial Wolters Kluwer, 2018, núm. 57, pp. 12
14. VILA DE PRADO, R.: “Consecuencias económicas y sociales de la cuarta revolución industrial y estrategias pensadas para la adaptación de la actividad económica”, Rev. aportes de la comunicación, 2022, núm. 26, pp. 103.

© 2023 por los autores. Este artículo es de acceso abierto y distribuido según los términos y condiciones de la licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0) (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>).