



**DON'T GIG UP**



# FRANCIA

## **Informe de Estudio de Caso**

*Autor: Odile Chagny (Ires)*

*(La versión original de este documento es en inglés)*

**NOVIEMBRE 2019**



*Este informe fue producido para el proyecto Don 'GIG Up!, que recibió financiación en virtud de la convocatoria de propuestas VP / 2017/004 de la Dirección General de Empleo, Asuntos Sociales e Inclusión de la Comisión Europea. Las opiniones expresadas en este informe reflejan solo la opinión de los autores. La Comisión Europea no es responsable del uso que pueda hacerse de la información contenida en el mismo.*

# INTRODUCCIÓN

Este documento es uno de los Informes de Estudio de Caso de País del proyecto 'Don't GIG up!', cofinanciado por la Dirección General de Empleo, Asuntos Sociales e Inclusión de la Comisión Europea, y dirigido a mejorar la experiencia y el conocimiento sobre el papel que pueden desempeñar los sindicatos y el diálogo social con respecto a la protección de los trabajadores de la economía gig.

Con una duración de 24 meses (desde febrero de 2018 hasta enero de 2020), el proyecto combina estudios e investigación-acción para analizar las características y los desafíos de la economía gig en un conjunto de países seleccionados como: Alemania, Francia, Italia, Polonia, España y Suecia

La primera fase de la acción se dedicó a la redacción de un Informe sobre el Estado del Arte, un documento que proporciona una visión general del debate político, social y académico sobre la economía gig y sus características, así como de las reformas relevantes y los datos en los países cubiertos por el proyecto.

Mientras que el informe proporcionó una base de conocimiento homogénea sobre el tema, el siguiente análisis de estudio de caso investiga y evalúa las prácticas destinadas a organizar a los trabajadores de la economía gig y aumentar sus derechos de empleo y seguridad social.

La comparación de prácticas, que también se lleva a cabo mediante tres talleres de aprendizaje mutuo, conducirá a una evaluación final comparativa sobre cómo la economía gig afecta las relaciones laborales a nivel nacional y de la UE, con el fin de ofrecer recomendaciones de políticas.

# METODOLOGÍA Y CONTENIDO DEL INFORME DE ESTUDIO DE CASO

El informe se basa en un cuestionario para cada estudio de caso, completado por expertos designados por los socios del proyecto. Este cuestionario fue estructurado a lo largo de tres secciones, cubriendo respectivamente: las características de cada práctica seleccionada; información contextual sobre las plataformas en cuestión; y una evaluación final.

Se utilizó una versión abreviada del cuestionario para implementar un examen preliminar y para seleccionar prácticas consideradas más interesantes para los propósitos del proyecto.

El cuestionario se complementó con una introducción sobre las medidas objetivo y los temas de interés a investigar.

Con el fin de garantizar la homogeneidad y la comparabilidad de los resultados, la introducción también proporcionó orientación sobre las fuentes sugeridas para el análisis, específicamente: comunicados de prensa y artículos de prensa; literatura existente (informes, estudios, artículos científicos, documentos de opinión y documentos políticos); reseñas e informaciones disponibles en el sitio web '[faircrowd.work](https://www.faircrowd.work)' según corresponda al país cubierto, así como en foros donde interactúan los trabajadores de la economía gig; datos disponibles sobre las condiciones de trabajo según encuestas oficiales o independientes; y entrevistas con las partes interesadas, incluidas las que tienen un papel directo en la implementación de la medida.

Los socios acordaron realizar un mínimo de dos entrevistas semiestructuradas para cada caso, posiblemente por teléfono, y utilizando la grilla propuesta como base para el cuestionario, mientras se centran en los aspectos más conocidos por los encuestados.

# CASO 1 - La Ley Grandguillaume

## Descripción de la medida.

La simplificación en el sector del transporte de pasajeros (los llamados '*Loi Grandguillaume*') entró definitivamente en vigor en marzo de 2018.

Ha creado obligaciones universales para todos los operadores de transporte de pasajeros en vehículos de menos de 3,5 toneladas (taxis, plataformas, ambulancias, moto taxis). Al hacerlo, constituye un ejemplo sin precedentes de la asimilación de plataformas que operan en el transporte de pasajeros (principalmente Uber) a las empresas de transporte de pasajeros.

La ley permite a los trabajadores de la plataforma beneficiarse de un núcleo de cursos de capacitación en común con otros profesionales del transporte (seguridad, bases contables, responsabilidades).

La ley también establece nuevas prácticas de diálogo social. Crea nuevas áreas dedicadas al diálogo profesional en el sector, con la creación de comisiones locales y nacionales. Todos los interesados en el sector del transporte están representados en estas comisiones: el Estado (Ministerio de Transporte), la Región (responsable de la política de transporte), el Departamento (tráfico y seguridad), los representantes de los empleadores (Uber participa en estas comisiones como una empresa de transporte), representantes de los trabajadores y asociaciones de usuarios. Las comisiones permiten tratar puntos específicos (recoger pasajeros en aeropuertos, estaciones de ferrocarril, informar problemas, compartir mejores prácticas). Las comisiones también juegan un papel disciplinario.

La ley también prevé la creación de un observatorio<sup>1</sup>.

## Descripción de las plataformas

El contexto: una acumulación de normas en el sector del transporte público individual de pasajeros.

En Francia, el sector del transporte público individual de pasajeros (T3P<sup>2</sup>) incluye taxis, vehículos de transporte con conductor (VTC) y vehículos de motor de dos o tres ruedas (VMDTR).

Se caracteriza por la acumulación de normas diferentes y específicas, que fueron optimizadas por las plataformas cuando llegaron o se desarrollaron en Francia (Uber se introdujo en Francia en diciembre de 2011, Chauffeurs Privés / Kaptén se creó en 2011, Marcel en 2012, SnapCar en 2012, LeCab, cuya actividad de VTC fue adquirida en julio de 2019 por SnapCar, en 2012, Txfy / Bolt llegó más tarde, en 2017).

<sup>1</sup> *L'Observatoire national des transports publics particuliers de personnes.*

<sup>2</sup> La denominación francesa es '*secteur du transport public particulier de personnes*' (T3P).

Históricamente, se ha hecho una distinción entre la llamada profesión de “*gran remise*”, los taxis y los VTC y, en el caso de los VTC, la especificidad de la licencia “LOTI” de las empresas de transporte público por carretera.

**Los taxis** están sujetos a las normas sobre los estándares técnicos del vehículo, las condiciones de competencia profesional y las normas de tiempo de conducción. El ejercicio de la ocupación está sujeto a la concesión de un permiso de estacionamiento (“*Autorisation De Stationnement*”, o licencia), que se adjunta a un área geográfica. Hay un *numerus clausus*. Desde octubre de 2014, los nuevos permisos no son transferibles. Los viejos pueden seguir vendiéndose. A cambio de tener la licencia, los taxis tienen derecho a “*maraud*”<sup>3</sup>, el acceso a los carriles reservados, incluidos los carriles de autobuses. Las tarifas están sujetas a tarifas máximas.

En 2009, la ley sobre el desarrollo y la modernización de los servicios turísticos, conocida como la llamada “Ley Novelli”<sup>4</sup>, creó **los autos con conductor para turismo** (VTC). En la práctica, la ley introdujo una liberalización del sector de “*gran remise*”. El sector *grande remise* se refería a las actividades de transporte de pasajeros con pre-pedido (sin posibilidad de merodear), principalmente desde los hoteles. Las empresas de “*gran remise*” (como la empresa Chabé) trabajaron en un segmento complementario al de los taxis. Apuntaba a una clientela privilegiada, en segmentos de precios más altos que los taxis. La ley de Novelli permitió flexibilizar el sector de “*gran remise*” al atenuar sustancialmente las condiciones de iniciación. Ahora se requería que los conductores tuvieran una licencia de conducir “B” ordinaria<sup>5</sup> y un requisito de aptitud profesional. Además, sus vehículos debían cumplir algunos requisitos técnicos y de confort. La ley también eliminó ciertos límites cuantitativos<sup>6</sup>. Sin embargo, el acceso a la profesión siempre estuvo asociado con un costo de entrada relativamente alto (250 horas de capacitación, a un costo estimado de alrededor de € 3,000).

La “**ley LOTI**”<sup>7</sup> ha permitido a las compañías de transporte público por carretera constituir flotas de conductores, mediante el arrendamiento de una supuesta licencia de “capacidad”. El titular de la licencia de capacidad está sujeto a las mismas condiciones de examen e ingreso que un conductor VTC privado. Pero a cambio, puede crear una entidad legal (una compañía) que puede contratar una flota de conductores. Para los conductores que trabajan para la empresa de capacidad, el resultado es que los requisitos de ingreso son mucho más flexibles: sin exámenes, sin capacitación, sin verificación de antecedentes penales. De hecho, la responsabilidad la ejercía el titular de la licencia de capacidad, la persona jurídica. La ley LOTI se concibió inicialmente para satisfacer necesidades particulares de movilidad. Permitted garantizar la continuidad de algunos servicios de movilidad pública en conurbaciones pequeñas y medianas (por ejemplo, la extensión de la última sección de las líneas de autobuses). La ley se aplicaba teóricamente solo al transporte grupal y se desviaba desde el principio al transporte individual.

<sup>3</sup> Atender a los pasajeros que los detuvieron en la calle o los llamaron a través de una aplicación, atender a los pasajeros que los esperan en las líneas de taxi en las estaciones y aeropuertos; esperar en una “estación de taxis” donde un pasajero pueda solicitarlos directamente o llamarlos.

<sup>4</sup> LOI n° 2009-888 du 22 juillet 2009 de développement et de modernisation des services touristiques. La propia ley Novelli tomó una propuesta del informe de enero de 2008 de la Comisión para la liberalización del crecimiento francés dirigida por el economista Jacques Attali.

<sup>5</sup> La licencia B ordinaria es para automóviles turísticos <= 3,5 t.

<sup>6</sup> Los precios también eran gratuitos, al igual que la instalación sujeta a las condiciones mencionadas anteriormente. El sistema de autorización prefectoral ha sido abolido y reemplazado por un sistema declaratorio. El número de vehículos por contratista ya no ha sido limitado. Sin embargo, el estacionamiento en la vía pública seguía siendo imposible sin previa reserva.

<sup>7</sup> Loi n° 82-1153 del 30 de diciembre de 1982 d'orientation des transports intérieurs.

El estatus LOTI permite a las empresas (“*capacitaires*”) de contratar empleados y de contratar directamente con la plataforma. Sin embargo, este estado no proporcionó, hasta hace poco, la verificación de la buena reputación de los conductores (sin verificación de antecedentes penales), ni el examen para verificar la calificación (a excepción de la empresa que contrató a los conductores) a diferencia de los taxis y los conductores VTC).

Las plataformas se han deliberadamente aprovechado de estas acumulaciones de normas. Utilizaron el marco VTC y las disposiciones de la ley LOTI para poder encontrar conductores sin capacitación, el uso de empresas de capacidad que contratan conductores con estado LOTI les permite acceder rápidamente a un grupo de conductores.

### **Las diferentes etapas de la regulación, desde la ley Thévenoud<sup>8</sup> hasta la ley Grandguillaume<sup>9</sup>**

La llamada ley Thévenoud fue la primera iniciativa para regular el sector VTC después de la llegada de las plataformas. Tuvo lugar en un contexto de tensiones entre los taxis y el VTC<sup>10</sup>, y después de una consulta, la misión fue encomendada al diputado (PS) Thomas Thévenoud en febrero de 2014. El proyecto de ley se presentó en junio de 2014 y la ley se promulgó el 2 de octubre de 2014.

En particular, la Ley preveía la introducción del obligo de un examen de habilitación para practicar una actividad VTC. La ley establecía que las disposiciones de los exámenes se determinarían dentro de un año a partir de la promulgación de la ley. Sin embargo, estas disposiciones nunca fueron adoptadas.

En este contexto de vacío legal, las autoridades públicas adoptaron disposiciones transitorias, en particular con la introducción de un cuestionario de opción múltiple (MCQ) desde principios de 2016. Mecánicamente, esto flexibilizó las aptitudes profesionales necesarias para ejercer como VTC. De hecho, los candidatos para la actividad de VTC ya no estaban obligados a trabajar para un “*capacitador*”, ni a pagar el alto precio de la capacitación anteriormente requerida para ejercer la profesión de VTC.

Las plataformas han aprovechado esta situación de vacío legal.

La ley de Grandguillaume surgió en un contexto donde surgieron las primeras tensiones sobre la remuneración de los VTC<sup>11</sup>. Por un lado, por el aumento en el número de conductores debido a la incertidumbre legal sobre los exámenes VTC y el uso de MCQ<sup>12</sup>, y por otro lado, debido a la decisión tomada por Uber en octubre de 2015 de reducir las tarifas, y la introducción de las tarifas de € 5 (reduciendo la tarifa mínima dinámica de € 8 a € 5). Este contexto de guerras de precios llevó a varias manifestaciones en diciembre de 2015 y enero de 2016, y al

8 Loi n° 2014-1104 du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transporté chofér avec.

9 Loi n° 2016-1920 du 29 décembre 2016 relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes (denominado «Loi Grandguillaume»).

10 En el otoño de 2013, los taxis habían obtenido del gobierno un marco para vehículos con conductores: tenían que estar sujetos a un tiempo de 15 minutos entre la reserva y hacerse cargo del cliente (a excepción de los clientes de grandes hoteles de cuatro o cinco estrellas y ferias comerciales). El 28 de diciembre de 2013 se publicó un decreto en este sentido en el “Boletín Oficial”. Sin embargo, su aplicación fue finalmente suspendida en febrero de 2014, y luego cancelada definitivamente en diciembre de 2014 por el *Conseil d’Etat* remitido por las empresas VTC.

11 Cf. Les Echos (2017).

12 Múltiples casos de trampa también fueron reportados en la prensa para los exámenes. Ejemplos: Le Parisien (2016), LCI (2016); Lyon Mag (2016)..

establecimiento de una mediación, encomendada al diputado Laurent Grandguillaume en enero de 2016.

Es en la continuidad de la mediación establecida por el diputado Laurent Grandguillaume que él, junto con otros parlamentarios, presentó un proyecto de ley en junio de 2016<sup>13</sup>. La ley fue adoptada en diciembre de 2016. Sus disposiciones entraron en vigencia gradualmente entre la primavera de 2017 y el 1 de enero de 2018, a excepción de la transmisión de datos (decreto publicado en agosto de 2019).

### **Las disposiciones de la llamada ley Grandguillaume**

La ley de Grandguillaume estableció normas estándar para todos los operadores de transporte de pasajeros en vehículos de menos de 3,5 toneladas (taxis, plataformas, ambulancias, moto taxis). Creó un examen común para taxis y VTC, restringió las condiciones de actividad de los “*capacitaires*” de LOTI, instituyó nuevas prácticas de consulta y diálogo y estableció el principio de transparencia de datos en el sector T3P.

#### *Implementación de un examen común para taxis y VTC, encargado a una institución confiable*

Inspirada en la práctica de las tarjetas deportivas, la ley crea un núcleo común de habilidades y conocimientos entre las diversas actividades. Este núcleo común sanciona las habilidades adquiridas en los campos de conducta, gestión empresarial, salud y seguridad en el trabajo y otras áreas. La ley también establece el principio de crear actores confiables para certificar los exámenes. Encarga a las Cámaras de Oficios y Oficios<sup>14</sup> (competentes para organizar los exámenes de entrenamiento de taxis) la organización de estos exámenes.

Las primeras sesiones de examen se llevaron a cabo en mayo de 2017.

#### *Limitación de la actividad de LOTI “capacitaires”*

La ley ha limitado la actividad los “*capacitaires*” de LOTI en las grandes áreas urbanas. Se ha prohibido que la capacidad de LOTI ofrezca viajes en vehículos con menos de diez asientos (incluidos los conductores) en áreas urbanas con más de 100,000 habitantes.

Se introdujo un período de transición, hasta principios de 2018, para evitar penalizar a los conductores de VTC. Permitía a los conductores que trabajaban bajo el estado LOTI convertirse en VTC sin necesariamente tomar el examen, siempre que tuvieran al menos un año de antigüedad.

#### *Organismos de diálogo profesional: Comité Nacional T3P y Comités Locales T3P.*

La ley también establece nuevas prácticas de diálogo social. Crea nuevas áreas dedicadas al diálogo profesional en el sector, con la creación de comisiones locales y nacionales. Todos los interesados en el sector del transporte están representados en estas comisiones: el Estado (Ministerio de Transporte, Prefecto), la Región (responsable de la política de transporte), el Departamento (tráfico y seguridad), los representantes de los empleadores (Uber participa en estas comisiones como empresa de transporte), representantes de los traba-

<sup>13</sup> Cf. <http://www.assemblee-nationale.fr/14/propositions/pion3855.asp>

<sup>14</sup> En Francia, una Cámara de Oficios y Artesanías (CMA) es una cámara consular a cargo de los asuntos relacionados con la artesanía. Estas cámaras brindan capacitación, asesoramiento, registro de empresas y representación ante las autoridades públicas para artesanos, aprendices y organizaciones profesionales de artesanos.

jadores y asociaciones de usuarios. Las comisiones permiten tratar puntos específicos (recoger pasajeros en aeropuertos, estaciones de ferrocarril, informar problemas, compartir mejores prácticas). Las comisiones también juegan un papel disciplinario.

Se planteó la cuestión de la representatividad de los actores, particularmente para los VTC, ya que el número de escaños era limitado. El esquema adoptado fue reproducir los criterios que los sindicatos deben cumplir para ser reconocidos como representantes en las empresas del sector privado (Artículo L 2121-1 del Código del Trabajo). Según estas disposiciones, las organizaciones pueden presentarse a elecciones profesionales: cuando tienen una antigüedad de al menos dos años, pueden justificar una audiencia, su membresía, su transparencia financiera<sup>15</sup>. Por el lado de la plataforma, esto ha llevado a pequeñas plataformas a agruparse en torno a una organización profesional, la federación francesa de transporte de pasajeros con reserva (FFTPR)<sup>16</sup>.

### *Transparencia de datos*

La ley también estableció el principio de la obligación de las plataformas de comunicar a la autoridad administrativa cualquier dato relevante para el control del cumplimiento de las leyes y reglamentos vigentes, así como el suministro de diversos datos a las autoridades de supervisión.

La idea era obligar a las plataformas, en el caso de una solicitud hecha por una autoridad administrativa, a transmitir los datos, a poder identificar prácticas ilegales, a poder responder a reclamos específicos de los conductores sobre los tiempos de conexión, en particular en conexión con negociaciones de tarifas, etc. El decreto de implementación se emitió muy tarde<sup>17</sup>, en agosto de 2019.

En un comunicado de prensa del Ministerio de Transporte con fecha 23 de agosto de 2019, se especifica que los decretos de implementación complementarán el decreto para definir con precisión la información requerida de las plataformas. Esto puede llevar a limitar el alcance de la información que se puede solicitar, ya que el decreto original dio una definición bastante amplia de los datos.

### **De la ley de Grandguillaume a la ley de LOM<sup>18</sup>**

Una de las disposiciones de la ley de Grandguillaume a la que más se han opuesto las plataformas es la relativa a los exámenes. También es esta disposición la que ha sido modificada por el Proyecto de Ley LOM, que se espera que se apruebe en noviembre de 2019. Este proyecto de ley introduce la posibilidad de estatutos de responsabilidad social opcionales para plataformas de movilidad (ver el estudio de caso “Responsabilidad social en Francia”). También propuso revisar las disposiciones de la ley de Grandguillaume sobre la organización de los exámenes.

Una enmienda legislativa, que se convirtió en el Artículo 20 bis del proyecto de ley, propone reformar la organización de los exámenes y no encargarlos más a las Cámaras de Comercio y Artesanía, sino a personas aprobadas por la autoridad administrativa, en las condiciones establecidas por decreto. Estas personas deben ser de buena reputación, demostrar su capacidad organizativa, imparcialidad e independencia. Una evaluación de la organización de los

<sup>15</sup> Como resultado, el costo para las organizaciones pequeñas, debido a la necesidad del informe del auditor, es de alrededor de € 6,000.

<sup>16</sup> La «*Federación Francesa de Transportes de Personas en Reserva*».

<sup>17</sup> Decree N° 2019-866 of 21 August 2019, Journal Officiel n°195 23 August 2019.

<sup>18</sup> Projet de loi d'orientation des mobilités (TRET1821032L).



exámenes debe transmitirse al Parlamento dentro del año siguiente a la promulgación de la ley.

Esta disposición fue reforzada por una reciente decisión del Consejo de Estado sobre la capacitación de conductores de VTC: la decisión se tomó el 5 de julio de 2019<sup>19</sup>. Cancela parcialmente el decreto del 6 de abril de 2017, aplicando la ley Grandguillaume sobre la organización de exámenes por parte de las cámaras de oficios y artesanías.

El tribunal había sido remitido por la federación de plataforma de transporte VTC (FFTPR). Para el Consejo de Estado, la organización de los exámenes de taxis y conductores de VTC por parte de las Cámaras de Oficios y Artesanías (CMA) “puede conducir a una violación ilegal de la libertad de establecimiento”. Dado que algunos miembros de CMA son taxis, pueden, por lo tanto, “tener interés en restringir el acceso a estas profesiones, en particular la de conductor de VTC”. Esta decisión fue bien recibida por la plataforma y criticada por los representantes de VTC, así como por Laurent Grandguillaume.

## **Evaluación de la medida**

### *Dialogo social*

La ley es un ejemplo de ampliación del ámbito del diálogo social de las partes interesadas mediante el establecimiento de un diálogo de múltiples partes interesadas donde los actores del sector, los usuarios y el regulador están presentes.

La ley también destaca la dificultad de establecer la representatividad de las nuevas categorías de trabajadores de plataformas independientes. Los criterios para establecer la representatividad se copiaron de los que se aplican a las elecciones profesionales en las empresas. Dichas reglas requieren dos años de antigüedad, reconocimiento de las cinco grandes confederaciones como “representante legítimo”.

Como resultado, los nuevos sindicatos VTC (por ejemplo SCP VITC), así como las asociaciones VTC, han sido excluidas, con la consecuencia de que algunos sindicatos presentes en la Comisión tienen muy pocos conductores trabajando en las plataformas. Puede dar lugar a dificultades futuras en caso de conflicto.

*¿Es necesario arbitrar entre la fluidificación del mercado o la profesionalización de un sector?*

La ley ayuda a garantizar una competencia leal y evitar el *dumping* social entre plataformas y otras empresas. Contribuye a la profesionalización del sector del transporte de pasajeros por parte de la plataforma.

Es indiscutible que la ley permitió facilitar las relaciones entre los taxis y VTC. Pero las plataformas y los detractores sostienen que los exámenes serían demasiado exigentes.

### *Exámenes*

El efecto de la reforma de los exámenes necesarios para ejercer la profesión VTC, motivado por el objetivo de permitir una convergencia de aptitudes profesionales entre los diferentes profesionales del transporte público y privado de pasajeros, ha sido objeto de un intenso y continuo debate desde la entrada en fuerza de la ley Grandguillaume. Para aquellos que se oponen a la introducción de un examen estándar, se consideró como una barrera de entrada

<sup>19</sup> Conseil d'État N° 413040, disponible en: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriAdmin.do?idTexte=CETATEXT000038748656>.

(debido a la baja tasa de éxito del examen y la falta de sesiones de examen). La complejidad excesiva de los exámenes se cita como un factor que afecta la tasa de éxito. Se dice que la falta de sesiones de examen se debe a que las Cámaras de Artesanías y Oficios serían reacias a organizar cursos, según la mayoría de los taxistas.

Sin embargo, es difícil justificar los argumentos relativos a los exámenes y las sesiones. Por ejemplo, según los datos de Ile de France, que representan el 72,6% de los 44.246 conductores VTC enumerados en el registro del Ministerio de Transporte<sup>20</sup> (datos al 24 de agosto de 2019), la tasa de éxito en los exámenes, que fue de alrededor del 80% (con MCQ), cayó sustancialmente con las primeras sesiones (tasa de éxito promedio del 39% durante las primeras siete sesiones<sup>21</sup>). Pero esta cifra ha aumentado considerablemente desde entonces. Según los datos de la Cámara de Artesanías y Oficios, ascendió a 78.3% (promedio no ponderado) durante las siete sesiones organizadas entre septiembre de 2018 y abril de 2019<sup>22</sup>.

Tampoco parece obvio apoyar los argumentos presentados sobre el bajo número de sesiones. También basado en la región de Ile de France, durante los diez meses desde septiembre de 2018 hasta junio de 2019, se organizaron diez sesiones de examen. Para el año calendario 2019, se realiza una prueba cada dos meses, con 1,500 lugares planificados.

El impacto de los cambios regulatorios en el número real de VTC registrados es complicado de resaltar. El registro VTC del Ministerio de Transporte permite conocer en un momento dado a todas las personas autorizadas para ejercer, es decir, los titulares de la tarjeta de licencia VTC. La obligación impuesta a los conductores de LOTI de obtener su tarjeta de licencia profesional para registrarse y continuar su actividad, que entró en vigencia durante el primer trimestre de 2018<sup>23</sup>, puede haber contribuido a inflar el número de entradas en el registro a principios de 2018. Además, no hay garantía de que todos los VTC registrados (44.246 al 24 de agosto de 2019, por ejemplo) estén 'activos'. Las plataformas no se comunican de manera transparente sobre la cantidad de conductores VTC.

**No obstante: los datos en el registro muestran una tendencia constante desde 2015 hacia un aumento en el número de VTC registrados, que está lejos de disminuir en el período reciente (ver gráfico).**

La única cifra proporcionada por las plataformas proviene de Uber. En el estudio sobre los ingresos de los conductores publicado en enero de 2019, que informa un total de 28,000 conductores en 2018, el 70% de los cuales trabajan por cuenta propia y el 30% como empleados de las empresas de transporte. Los datos del registro del Ministerio de Transporte muestran una tendencia a la baja en el número de microempresarios en la fuerza laboral registrada, en beneficio de otros estatutos (SASU, EURL, etc.) que son más compatibles con el ejercicio de la profesión.

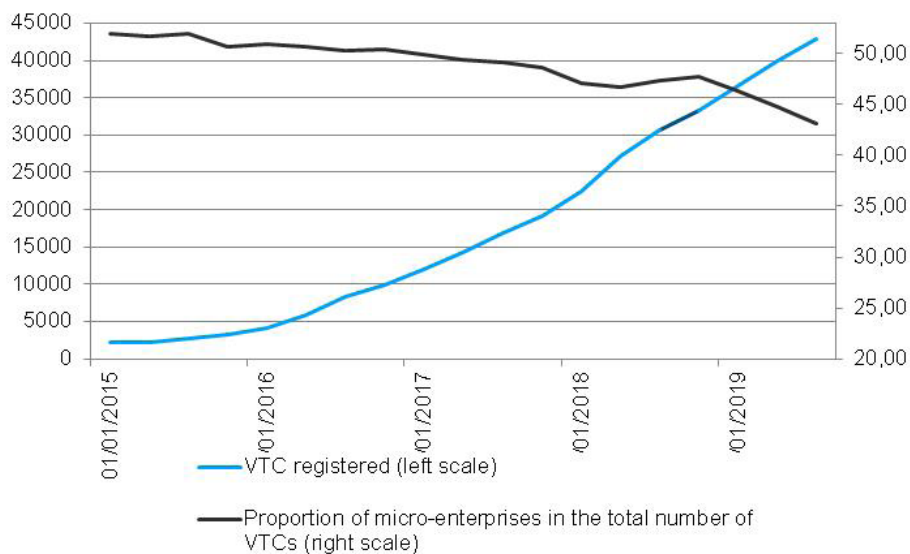
20 Cf. <https://registre-vtc.developpement-durable.gouv.fr/public/recherche-avancee/init-modif>.

21 Cf.: Pilotcity (2017).

22 Cf. <https://www.crma-idf.com/fr/espace-presse/actualites.html?op=detail&ref=11&refModule=123>.

23 Este punto se destaca en particular en la primera contribución del Observatorio Nacional de Transporte Público Privado Commissariat Général au Développement Durable, 2018)

### Gráfico: evolución del stock de VTC registrados en el registro de operadores de VTC, datos trimestrales y participación de microempresarios



Fuente: <https://registre-vtc.developpement-durable.gouv.fr/public/recherche-avancee/init-modif>

#### Ingresos e impuestos

En ausencia de la recopilación por parte de las autoridades públicas y los requisitos de transparencia impuestos a las plataformas, es bastante difícil proporcionar estimaciones de los ingresos de los conductores. La pacificación de las relaciones entre los taxis y VTC después de la entrada en vigor de la ley de Grandguillaume se debería al efecto positivo que la ley habría tenido sobre los ingresos, en particular a través de la regulación del número de conductores (fuente: entrevistas). Pero la ley habría tenido el efecto de alentar el fraude (ver a continuación) para obtener tarjetas falsas, lo que resultaría en una declaración de ingresos a las autoridades interesadas (Urssaf) (ver los testimonios de FO en el artículo en Le Monde del 28 de enero de 2019).

En ausencia de transparencia de datos, las fuentes estadísticas divergen. Como parte de una campaña de transparencia, Uber publicó en enero de 2019 estadísticas sobre la remuneración de los conductores autónomos que utilizan su aplicación (Uber, 2019). Según esta fuente, los ingresos netos mensuales de un conductor “representativo” ascenderían a 1.617 €, por un tiempo de trabajo normalizado a 45,3 horas de conexión por semana (tiempo de trabajo promedio de los trabajadores independientes, fuente INSEE). Estas cifras no son “cuestionables” (ya que no hay acceso a los datos originales). También difieren bastante de los disponibles de otras fuentes.

En 2017, en el informe producido como parte de la mediación solicitada por el gobierno en diciembre de 2016 en el contexto de la disputa entre los conductores de VTC y Uber tras el aumento de las tarifas cobradas por la plataforma, el gobierno solicitó al mediador que aclarara la tarificación. El informe producido por el mediador por primera vez realizó un análisis de la situación financiera y las condiciones de trabajo de los conductores. En consecuencia, un conductor podría obtener un ingreso mensual neto de aproximadamente € 1,700, pero por un tiempo de conexión de 60 horas. El informe del mediador también señaló que “muchos conductores dicen que no pueden alcanzar las cifras de ingresos anunciadas por Uber a pesar de pasar más de 60 horas en sus automóviles por semana”.

## Fraude

Según la mayoría de los colectivos y sindicatos de VTC, el fraude se ha movido hacia la compra de tarjetas falsas (ver las declaraciones de FO citadas por Le Monde el 28 de enero de 2019, la entrevista de Sayah Baaroun de SCP VTC por el canal de noticias de LCI el 16 de julio de 2019). En julio de 2019, un accidente que involucró a un conductor con una tarjeta VTC falsa llamó la atención de los medios sobre la situación. Según el canal LCI, se cree que entre 4.000 y 5.000 conductores VTC tienen tarjetas falsas, una condición que se debe regularizar gradualmente con la introducción de tarjetas biométricas decididas por el gobierno como parte de su campaña para asegurar las identificaciones profesionales de los conductores VTC adoptadas en junio 2019<sup>24</sup>.

## Los límites de la exención de las reglamentaciones sectoriales

En el contexto de las profundas transformaciones favorecidas por las plataformas, la ley de Grandguillaume ilustra la dificultad de armonizar las reglas aplicables a las actividades llevadas a cabo por profesiones que operan en un único "mercado de referencia" (en el sentido del análisis competitivo) en ausencia de regulaciones sectoriales y en particular el control de las condiciones de trabajo y tarifas mínimas.

El deseo de profesionalizarse a través de los exámenes se ve obstaculizado por la falta de capacidad para controlar las condiciones de trabajo y, por lo tanto, los ingresos. Una de las demandas recurrentes de los representantes de los conductores es solicitar una tarifa/precio mínimo para los trayectos. Una demanda formulada por todos los sindicatos de conductores de VTC, y que no se confunda con el salario mínimo, que se negociaría a nivel sectorial, y no caso por caso, de manera unilateral y voluntaria, como lo proponen los estatutos previstos en el borrador Ley LOM (ver estudio de caso responsabilidad social).

## Fuentes

### Artículos

Amar, N., Maymil, V., Viossat, L. C., Leconte, M., and Sauvart, A. (2019), 'La Régulation du secteur des voitures de transport avec chauffeur et des taxis', Rapport de l-IGAS N°2018-050R.

Commissariat général au développement durable (2018), 'Les Taxis Et VTC En 2016-2017 Rapport De L'Observatoire National Des Transports Publics Particuliers De Personnes', Le service de la donnée et des études statistiques (SDES), Paris, disponible en: <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2018-11/datalab-39-t3p-taxis-vtc-2016-2017-juillet-2018.pdf>.

Uber (2019), *Étude sur les revenus des chauffeurs en 2018*, Uber publishing.

### Artículos periodísticos / comunicados de prensa

LCI (2016), 'VTC : tricherie massive à la première cession d'examens du diplôme de chauffeur', 30 April, disponible en: <https://www.lci.fr/societe/vtc-tricherie-massive-a-la-premiere-cession-dexamens-du-diplome-de-chauffeur-1507234.html>.

Le Monde (2019), 'Uber assure que le revenu horaire d'un chauffeur est de 9,15 euros net', 28 January, disponible en: [https://www.lemonde.fr/economie/article/2019/01/28/face-a-la-mobilisation-des-chauffeurs-de-vtc-uber-veut-jouer-la-transparence\\_5415605\\_3234.html](https://www.lemonde.fr/economie/article/2019/01/28/face-a-la-mobilisation-des-chauffeurs-de-vtc-uber-veut-jouer-la-transparence_5415605_3234.html).

24 Cf. Ministère de la Transition écologique et solidaire (2019).

Le Parisien (2016), 'VTC : l'examen de 501 candidats chauffeurs invalidé pour tricherie', 30 Avril, disponible en: <http://www.leparisien.fr/economie/vtc-l-examen-de-501-candidats-chauffeurs-invalide-pour-tricherie-30-04-2016-5756671.php>.

Les Echos (2017), 'Y-a-t-il eu une paupérisation des chauffeurs VTC, comme l'affirme Laurent Grandguillaume?', 3 Febrero, disponible en: <https://www.lesechos.fr/2017/02/y-a-t-il-eu-une-pauperisation-des-chauffeurs-vtc-comme-laffirme-laurent-grandguillaume-161279>.

Lyon Mag (2016), 'Lyon : Une examinatrice donne le diplôme de chauffeur VTC contre 500 €', 5 Noviembre, disponible en: <https://www.lyonmag.com/article/84027/lyon-une-examinatrice-donne-le-diplome-de-chauffeur-vtc-contre-500>.

Ministère de la Transition écologique et solidaire (2019), 'Lancement de la campagne de sécurisation des cartes professionnelles de conducteurs VTC', press release, Paris, 3 June, disponible en: <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/lancement-campagne-securisation-des-cartes-professionnelles-conducteurs-vtc>.

#### Websites

CRMA (2019), *Examens Taxi/VTC*, web page, disponible en: <https://www.crma-idf.com/fr/espace-presse/actualites.html?op=detail&ref=11&refModule=123>.

Ministère de la Transition écologique et solidaire (2018), *Registre des exploitants de VTC*, web page, disponible en: [https://www.eurofound.europa.eu/sites/default/files/ef\\_publication/field\\_ef\\_document/ef18055en.pdf](https://www.eurofound.europa.eu/sites/default/files/ef_publication/field_ef_document/ef18055en.pdf).

Pilotcity (2017), 'Examen VTC : Le bilan 2017', web page, disponible en: <https://www.pilotcity.fr/blog/examen-vtc-le-bilan-2017/>.

#### Debates y entrevistas con diferentes partes interesadas:

Louis-Charles Viossat (IGAS), Franck Bonot (SPIN Consulting, UNSA Transport en el momento de la adopción de la Ley Grandguillaume), Sayah Baaroun (Secrétaire general SCP VTC), incluida la movilización de la experiencia desarrollada dentro de la red de Sharers & Workers por el redactor de la contribución.

# CASO 2 – Coopcycle

## Descripción de la medida

Coopcycle tiene como objetivo ofrecer una alternativa concreta y viable para los repartidores en bicicletas. Les permite superar la precariedad mediante la creación de su propia cooperativa.

Coopcycle era, al principio, un software de plataforma desarrollado en Francia como alternativa a las plataformas capitalistas. Después de la quiebra de Take Eat Easy en 2016, nació un proyecto a través de una reunión entre Alexandre Segura, un desarrollador cercano al movimiento *'Nuit Debout'*, y un activista anti-plataforma y creador del CLAP, un colectivo de ciclistas independientes en París (Jérôme Pimot), también ex repartidor de Take Eat Easy y Deliveroo.

Coopcycle está en el medio para convertirse en una agrupación europea de cooperativas y asociaciones abiertas a repartidores en bicicletas con un proyecto cooperativo. Reúne tres tipos de actores: repartidores que desean unirse a una cooperativa o asociación en su localidad; restauradores que desean participar en un servicio de entrega ecológico y socialmente responsable; y la asociación "Coopcycle", que garantiza la coordinación de las diferentes cooperativas. Coopcycle también está a cargo del desarrollo, la mutualidad y las reglas de uso de las herramientas comunes. El enfoque es horizontal: Coopcycle federa cooperativas locales.

Se comparten tres servicios principales: primero, el software de plataforma, que permite a los miembros de la federación gestionar sus entregas (módulo logístico) y gestionar los pedidos (servicio de comercio electrónico). En segundo lugar, la aplicación para Smartphone, que se puede utilizar para los pedidos. Y en tercer lugar, la oferta comercial conjunta, en particular hacia los "clientes principales". No todas las cooperativas usan la aplicación para Smartphone. En este caso, los pedidos se toman manualmente. Otros servicios compartidos incluyen visibilidad y marca; servicios administrativos y legales como recibos, contratos, estado legal; garantía de pagos, como garantía de pagos instantáneos, ayudando así a la estabilidad financiera de las cooperativas, financiación y convocatorias de propuestas; seguros, incluida la negociación de agrupación de contratos de seguro; capacitaciones solidarias; y las compras agrupadas.

Coopcycle reúne (en otoño de 2018) una treintena de cooperativas de España, Francia, Bélgica, Alemania, Reino Unido e Italia (ver mapa), con 70 personas / repartidores.

**Figura 1. Ubicación de las cooperativas Coopcycle**



Fuente: Coopcycle

El software se lanzó a principios de octubre de 2018. En la primavera de 2019, unas sesenta personas/repartidores lo utilizaron en unas diez cooperativas en Francia, España, Bélgica, Alemania, Italia y el Reino Unido. La de París es la cooperativa más grande, con 15-20 mensajeros. El proyecto está desarrollando proyectos de nuevas asociaciones en Alfortville, Burdeos, y las cooperativas en Grenoble, por ejemplo, se mencionaron en marzo de 2019.

Coopcycle también es miembro del grupo “*Plateformes en Commun*”. *Plateformes en Commun* es una iniciativa lanzada en 2017 por la asociación francesa “*Coop des Communs*” para federar proyectos de plataformas cooperativas que se identifiquen con la intención de unir la economía social y solidaria y los “bienes comunes”.

### Gobierno de las cooperativas/red

Varios principios de gobernanza rigen los vínculos entre la asociación Coopcycle y las cooperativas locales.

Coopcycle ha establecido una licencia, que se basa en el trabajo de Dimitry Kleiner dentro de la Peer 2 Peer Foundation (licencias de reciprocidad). La licencia (Coopyleft) requiere que las estructuras que utilizan el software CoopCycle cumplan con los siguientes criterios: adoptar un modelo cooperativo y emplear a sus proveedores, a través de un contrato de trabajo tradicional o de una empresa de “*portage salarial*” (ver recuadro 1), y cumplir con la definición de SSE como estipulado por la legislación nacional/eventualmente europea (ver recuadro 2). El software CoopCycle no es de código abierto: su código fuente está disponible en GitHub, pero su uso comercial está reservado para empresas cooperativas. La idea es de extender el uso de la licencia a plataformas que operan en otros sectores de actividad.

Cada cooperativa local es libre de establecer sus tarifas para los clientes y determinar el método de fijación de precios (porcentaje del pedido, fijación de precios por carrera, fijación de precios por hora, paquete de precio fijo, etc.)



A nivel local, los mensajeros deciden juntos sobre:

- El nivel de contribución de todos de acuerdo con su estado jurídico (cooperativa, asociación, entidad institucional);
- La asignación de fondos;
- El esquema de pago para proporcionar servicios.

A largo plazo, se espera que un gravamen del 3% financiará la asociación con un 5% sobre la facturación de las cooperativas.

El total facturado no es oficialmente declarado.

### **Recuadro 1 : Portage salarial**

Portage salarial es una nueva forma de empleo caracterizada por una relación tripartita que involucra a una compañía paraguas, un empleado y una compañía que es el cliente. Se firma un acuerdo entre el cliente y la compañía paraguas que recauda los honorarios pagados por el cliente y luego paga un salario al profesional independiente después de la deducción de los honorarios de gestión y todos los cargos sociales. La adaptación del salario suma las ventajas de ser independiente y ser asalariado.

El portaje salarial permaneció marginal durante mucho tiempo antes de experimentar un crecimiento significativo en la década de 2000 y la entrada en el Código del Trabajo en junio de 2008.

De hecho, este sistema se introdujo en el Código del Trabajo mediante la Ley N° 2008-596, de 25 de junio de 2008, sobre la modernización del mercado laboral. Sus condiciones de ejercicio fueron revisadas por la Orden No. 2015-380 del 2 de abril de 2015. Se define en los artículos L1254-1 et seq. del Código del Trabajo.

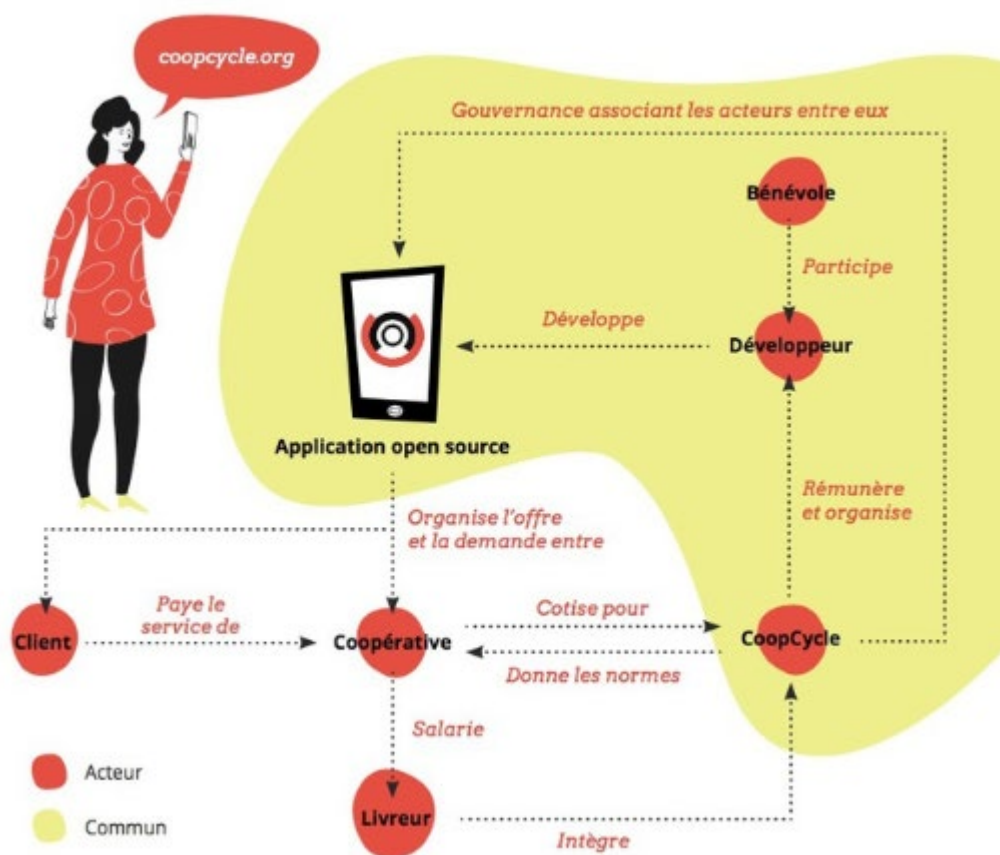
### **Recuadro 2: Economía social y solidaria (ESS)**

La economía social y solidaria (ESS) a veces se conoce como economía solidaria o economía para el bien común. Incluye las partes del sector sin fines de lucro, que implican el comercio, como las empresas sociales y las cooperativas. La economía social también se conoce como un tercer sector entre las economías entre empresas privadas y áreas públicas (gobierno).

Incluye organizaciones como cooperativas, organizaciones sin fines de lucro, empresas sociales y organizaciones benéficas. Una empresa social es una empresa generadora de ingresos con objetivos principalmente sociales cuyos excedentes se reinvierten para ese fin en el mercado o en la comunidad, en lugar de ser impulsados por la necesidad de generar ganancias para los accionistas y propietarios. La empresa social aplica un enfoque empresarial para abordar los problemas sociales y crear un cambio positivo en la comunidad.



**Figura 2: El modelo de Coopcycle**



Fuente: Coopcycle

### Descripción de las plataformas

Coopcycle apunta a los entusiastas del ciclismo. El objetivo no son estudiantes ni barrios desfavorecidos. Su objetivo es permitir que los repartidores se organicen en cooperativas locales para ser autónomos y beneficiarse de mejores condiciones de trabajo. Requiere seguro en caso de accidente, para sus bicicletas, un conjunto de herramientas (software, asistencia legal, marketing, etc.) y un lugar para reunirse. Coopcycle es totalmente configurable por cada cooperativa de acuerdo con las necesidades del mercado local y las expectativas de los restauradores y las empresas de entrega. Es posible contratar repartidores “no permanentes” (por ejemplo, estudiantes) para gestionar los picos durante una actividad. Para estas contrataciones temporales, la idea es favorecer el portage salarial.

Las modalidades de organización del trabajo y gobernanza fueron el tema de los grupos de trabajo que culminaron en la primavera de 2019. A continuación se resume el estado de estos grupos.

#### Situación laboral

Serán posibles diferentes estados, ya que el estado de los empleados asalariados no es posible de aplicar en todos los países, ni lo desean todos los repartidores. En París, por ejemplo, todos los trabajadores de la cooperativa serán empleados. Otras cooperativas en Europa quieren seguir siendo independientes. El estado de un empleado se puede obtener apoyándose en las estructuras

de respaldo existentes: con SMART en Bélgica, con la *Coopérative d'Activité et d'Emploi* OPTEOS (ver recuadro 3) en Lille. Los miembros de la asociación Coopcycle eventualmente serían empleados.

### **Recuadro 3 : Cooperativas de actividad y empleo (*coopératives d'activités et d'emploi*)**

Las cooperativas de empleo y actividad en Francia ayudan a los titulares de proyectos empresariales a iniciar su actividad ofreciéndoles convertirse en “emprendedores contratados” (*entrepreneurs-salariés*). El titular del proyecto puede trabajar con total autonomía para encontrar clientes y prestar sus servicios. Sin embargo, está vinculado a la cooperativa por un contrato de trabajo. La cooperativa recauda los ingresos por ventas comerciales y se los devuelve al propietario del proyecto en forma de salario una vez que se han deducido los cargos sociales y las tarifas de gestión.

Este estado de trabajo es cercano al portage salarial (*portage salarial*) pero va más allá al ofrecer un apoyo individual real al propietario del proyecto. Es una alternativa a la creación de una empresa o trabajo independiente (microempresa).

La ley ha especificado el estado legal de las cooperativas de empleo y actividad en Francia el 31 de julio de 2014 sobre Economía Social y Solidaria. Las cooperativas de empleo y actividad en Francia son empresas cooperativas y participativas (*Sociétés coopératives et participatives*, SCOP). Significa que son gestionados de forma participativa. Las cooperativas de actividad y empleo son parte de la economía social y solidaria. Representan a 6.500 empleados y 1.500 empleados de apoyo, y una facturación acumulada de 100 millones de euros (2012).

La estructura apoya a los empresarios durante tres etapas:

Cuando un emprendedor se une a una cooperativa, firma un contrato llamado contrato de soporte para establecer un negocio (*Contrat d'Appui au projet d'Entreprise*, CAPE). La firma de este contrato dará acceso a la protección social y al seguro profesional necesarios para iniciar un negocio. Cuando el empresario envía la primera factura y recibe su primer pago, el contrato de soporte para establecer un negocio se convierte en un contrato permanente (*Contrat à Durée Indéterminée*, CDI), y se convierte en un empleado de la cooperativa, ganando su salario. Por supuesto, este salario crece de acuerdo con los ingresos por ventas de su negocio, el “empresario contratado” no puede tener un salario de 0 €, por lo que su empresa debe tener un ingreso mínimo para que pueda obtener un contrato permanente. Además, el acuerdo establece el monto de la parte fija y el componente variable de la remuneración del empresario contratado. De hecho, los ingresos del “empresario contratado” dependen de la cantidad de ingresos por ventas que uno aporta a la cooperativa de empleo y actividad. En la mayoría de las cooperativas de empleo y actividad en Francia, el pago es aproximadamente del 50% al 60% de los ingresos por ventas. A partir de tres años desde la fecha en que se unió, el empresario se convierte en asociado de la cooperativa de empleo y actividad. Es obligatorio. Como asociado, el “asistente contratado” participa en la vida diaria y en las decisiones de la cooperativa.

### *Condiciones de trabajo/remuneración y tiempo de trabajo*

El objetivo, para los empleados de las cooperativas y asociaciones miembros de Coopcycle, es hacer posible el trabajo a tiempo completo, pagado por encima del salario mínimo legal: 1.500 € netos por mes (en comparación con los 1.522 € brutos mensuales para el salario mínimo, es decir, 1.204 euros netos a partir del 1 de enero de 2019). El objetivo es, por lo tanto, aproximadamente un 25% por encima del salario mínimo. La remuneración se establece por hora, no por turno. Se garantiza un número mínimo de horas de trabajo por semana, así como la previsibilidad de las horas de trabajo.

El ingreso bruto objetivo asociado asciende a 40 €/hora (en comparación con 10,7 € / hora para el costo por hora a nivel SMIC).

### *Condiciones de trabajo / calidad de vida en el trabajo*

Garantizar buenas condiciones de trabajo es una prioridad para Coopcycle. Estas condiciones (carga de bicicleta, condiciones climáticas, duración de los recorridos) están integradas en las regulaciones internas de las cooperativas en forma de estatutos. El equipamiento es provisto por el colectivo (bicicletas por valor de unos 4.000 €). Las cooperativas también proporcionan todos los demás materiales (auriculares, etc.).

### *Seguros /mutuas:*

El objetivo de Coopcycle es negociar contratos de seguro grupales hechos "a medida" para empresas de entrega con bicicletas. Se han realizado contactos con MAIF para determinar el tipo de cobertura adaptada a las necesidades. MAIF es una compañía de seguros mutua altamente comprometida con el apoyo a la llamada economía "colaborativa".

### *Acuerdos colectivos:*

Se han creado colectivos de mensajería en Francia. En algunos casos, se han establecido secciones sindicales a nivel local, particularmente en Burdeos (afiliada a CGT). Se están llevando a cabo discusiones para vincular a los repartidores con los convenios colectivos. En Suiza, por ejemplo, se ha establecido un enlace al convenio colectivo para los conductores de camiones.

## Evaluación de la medida

Coopcycle ofrece un modelo de negocio alternativo al de las plataformas capitalistas de entrega instantánea. En lugar de hacer que la remuneración de los repartidores sea la variable de ajuste sobre la que actúa la plataforma (en este punto, ver Aguilera, Dabanc y Rallet, 2018), el objetivo de Coopcycle es garantizar ingresos dignos, con bajos márgenes de gravamen a los restauradores y clientes. Pero esto solo es posible porque Coopcycle no se posiciona en el segmento competitivo de las plataformas de tecnología alimentaria de bajo precio, “que no permiten que los conductores reciban un pago decente”, sino en la parte más rentable de “entrega de última milla”<sup>1</sup>. La contraparte de la remuneración más alta es, por lo tanto, un precio más alto por el servicio. La razón también es que la competencia significativa y las guerras de precios caracterizan el segmento de entrega de tecnología de alimentos a través de plataformas capitalistas, que también están estableciendo restaurantes virtuales en la actualidad.



*“La entrega de última milla es algo que, con énfasis en la ecología, las preocupaciones sobre la congestión urbana, está funcionando muy bien ahora. (...) Es muchas veces rentable con la bicicleta de carga para las cooperativas de reparto. Es fácil encontrar contratos a precios más altos. A menudo, incluso los repartidores que comienzan a auto-organizarse cobran precios demasiado bajos. Tienen miedo y no se dan cuenta de la calidad de su servicio. Y, de hecho, es con los comentarios desde nuestra creación que pueden aumentar los precios porque es un servicio que se demanda y es un servicio de calidad que a menudo brindan “(miembro de Coopcycle).*

El modelo económico no está estabilizado. El primer presupuesto de TI para la asociación Coopcycle fue aprobado en la primavera de 2019, con los fondos obtenidos como parte del “trofeo ESS” de la ciudad de París. La subvención cubrirá los gastos de viaje, infraestructura (servidor, alojamiento y algunos servicios necesarios), por mencionar algunos. Pero la mayor parte del costo del desarrollo de las herramientas estándar se basó en el trabajo gratuito, para un costo total estimado de desarrollo (fuente entrevista) de € 200,000. Plantea la cuestión de los medios financieros asignados a iniciativas basadas en “Commons”. Un enfoque posible es reconocer las externalidades positivas para las ciudades de este tipo de plataforma y proporcionarles subsidios públicos. Existen ejemplos de subsidios otorgados por municipios en Francia, particularmente en París, con una plataforma de integración “*Les lulu dans ma rue*”. Hoy, aproximadamente el 12% de los ingresos de la asociación Coopcycle provienen de fondos públicos.

## Fuentes

### *Artículos*

Aguilera, A., Dablanc, L. and Rallet, A. (2018), '*L'envers Et L'endroit Des Plateformes De Livraison Instantanée, Enquête Sur Les Livreurs Micro-Entrepreneurs À Paris*', *Revue Réseaux*, no. 212.

### *Artículos periodísticos / comunicados de prensa*

Mediapart (2019), *Le blog de CoopCycle*, press release, disponible en: <https://blogs.mediapart.fr/coopcycle/blog>.

### *Sitios web de plataforma*

Coopcycle (2018), *Coopcycle web page*, disponible en: <https://coopcycle.org/fr/>  
<https://lescoursiersfrancais.fr/comparatif/>

Les coursiers francais (2019), '*Comparatif du coursier à vélo: Uber Eats-Deliveroo-Stuart-Coursier FR-Frichti-Nestor*', web page, disponible en: <https://lescoursiersfrancais.fr/comparatif/>.

Debates y entrevistas con diferentes miembros de Coopcycle.

# CASO 3: Responsabilidad social de la plataforma

## Descripción de la medida

*Las dos etapas de la responsabilidad social.*

Desde 2016, Francia se ha comprometido hacia un enfoque de regulación social en relación con los trabajadores gig favoreciendo el principio de “responsabilidad social de las plataformas”. Este enfoque fue el resultado de una elección específica en términos de escenario regulatorio, consistente en defender como prioridad la mejora concreta de los derechos de los trabajadores a través del empoderamiento de las plataformas, e independientemente de los estatutos de trabajo, es decir, adoptando un enfoque pragmático de pequeños pasos.

Se deben distinguir dos períodos. El primero se inició con la adopción de la Ley del Trabajo de 8 de agosto de 2016<sup>25</sup> y el Artículo 60 de esta Ley, que introdujo el principio de “responsabilidad social” de las plataformas. La segunda fase comenzó en la primavera de 2018, cuando el parlamento examinó el proyecto de ley sobre la reforma de la formación profesional<sup>26</sup> propuesto por el nuevo gobierno tras las elecciones presidenciales de mayo de 2017. Por iniciativa de un diputado de la nueva mayoría y componente del proyecto de ley, se introdujo una enmienda que permite a las plataformas adoptar estatutos unilaterales que especifiquen las condiciones para ejercer su responsabilidad social. El Consejo Constitucional rechazó la enmienda (adoptada como artículo 66 de la ley) en el verano de 2018<sup>27</sup>.

El proyecto de estatutos se reintrodujo en otoño de 2018, como parte del proyecto de ley de Orientación de Movilidad<sup>28</sup>. El artículo 20 del proyecto de ley permite que las plataformas incluidas en el ámbito de la responsabilidad social, principalmente las plataformas tipo 1 y 2 de Don't GIG Up, que operan en el sector de la movilidad, adopten estatutos opcionales unilaterales. El proyecto de ley también propone medidas para introducir obligaciones de transparencia de las plataformas frente a los trabajadores que intermedian. Una enmienda del gobierno (Artículo 20 bis) propone flexibilizar las condiciones para la práctica de los exámenes en la profesión VTC (ver el estudio de caso sobre la “Ley de Grandguillaume”). Finalmente, la enmienda 3299 (Artículo 20 quinquies) autoriza al gobierno a tomar medidas legislativas, utilizando ordenanzas, para determinar los términos y condiciones para la representación de los trabajadores de la plataforma. Se prevé un período de doce meses a partir de la promulgación de la ley

El proyecto de estatutos ha sido objeto de un intenso debate en Francia desde el otoño de 2018, con muchas posiciones adoptadas por los sindicatos y la eco-

25 Loi n° 2016-1088 du 8 août 2016 relative au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours professionnels

26 Loi n° 2018-771 du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel.

27 Principalmente por razones de procedimiento.

28 Projet de loi d'orientation des mobilités (TRET1821032L) :

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichLoiPreparation>.

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichLoiPreparation.do?idDocument=JORFDOLE000037646678&type=general&typeLoi=proj&legislature=15>

nomía de plataforma y el diálogo social.

En el verano de 2019, esta segunda etapa no se completó. De hecho, los diputados y senadores no llegaron a un acuerdo sobre un texto conjunto en el comité conjunto de las asambleas el 10 de julio de 2019, y el proyecto de ley volverá a la Asamblea Nacional en noviembre de 2019. Además, comenzará una nueva fase después de la adopción de la ley, en el campo del diálogo social. Durante los debates parlamentarios, el gobierno también anunció que establecería una consulta con las partes interesadas para preparar el proyecto de ley sobre representación.

## Descripción de las plataformas

### **La responsabilidad social introducida por el artículo 60 de la Ley del trabajo de 8 de agosto de 2016 (Loi Travail<sup>29</sup>)**

La ley confirió tres derechos específicos a los trabajadores de plataforma: protección contra accidentes laborales, derecho a la formación y reconocimiento del derecho de huelga. Estos tres derechos constituyen la responsabilidad social de la plataforma frente a los trabajadores.

La responsabilidad social no se aplica a todas las plataformas, sino solo a aquellas que determinan las características del servicio prestado o el bien vendido y que también fijan el precio del servicio. Por lo general, esto se refiere a plataformas que coinciden con los servicios de transporte de pasajeros y plataformas que coinciden con excelentes servicios de entrega (plataformas tipo 1 y 2 del presente proyecto).

#### *Implicaciones en materia de empleo y seguridad social.*

La primera parte de esta responsabilidad social obliga a la plataforma a cubrir, dentro del límite establecido por decreto, los costos de seguro que cubren el riesgo de accidentes laborales (Artículo L. 7342-2 del Código del Trabajo). La plataforma está exenta de esta obligación si el trabajador adhiere al contrato de seguro colectivo que la plataforma establece para los trabajadores, siempre que el contrato de la plataforma ofrezca garantías al menos equivalentes a las previstas por el seguro individual.

La segunda parte de la responsabilidad social da a los trabajadores acceso a los derechos de formación profesional. Pero estos derechos se basan en los de otros trabajadores independientes y, por lo tanto, son limitados (artículo L. 7342-3 del Código del Trabajo). Por ejemplo, el derecho a la contribución de la plataforma a las obligaciones de los trabajadores independientes de contribuir a su formación (sin requisitos mínimos) y al pago por parte de la plataforma de los costos vinculados al reconocimiento de las competencias adquiridas en el trabajo (*Validation des Acquis de l'Expérience*, VAE).

El ejercicio de estos dos derechos está condicionado a la existencia de una rotación mínima lograda por el trabajador en la plataforma. Un decreto del 4 de mayo de 2017 (Decreto No. 2017-774) estableció este umbral mínimo en el 13% del techo anual para la seguridad social (13% de € 5,099.64 /mes en 2017).

La tercera parte de la responsabilidad social de las plataformas reconoce el derecho de huelga de los trabajadores que utilizan la plataforma (Artículo L. 7342-5 Código Laboral). Estas huelgas no pueden ser motivo para terminar la

<sup>29</sup> Loi n° 2016-1088 du 8 août 2016 relative au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours professionnels.



relación contractual con las plataformas. Los trabajadores también disfrutaban del derecho de formar y afiliarse a un sindicato y de hacer valer sus intereses colectivos a través de estos sindicatos (artículo L. 7342-6 del Código del Trabajo). De conformidad con la ley, los sindicatos pueden establecer una sucursal local (*section syndicale*) que defienda los intereses de sus miembros.

### **Los nuevos pasos introducidos por el proyecto de ley LOM<sup>30</sup>**

Las medidas propuestas en la LOM (artículo 20 del proyecto de ley) pretenden ir más allá en la definición de la responsabilidad social de las plataformas. El alcance se limita a aquellos que operan en el sector de la movilidad (VTC, entregas de carga de dos a tres ruedas).

El primer paquete de medidas tiene como objetivo establecer obligaciones de transparencia para las plataformas con respecto a los trabajadores que intermedian. Después del proyecto de ley, las plataformas tendrían que informar sobre el precio mínimo previsible por servicio y los trabajadores tendrían la posibilidad de negarse a proporcionar el servicio sin ser sancionados por la plataforma. Las plataformas también tendrían que publicar en su sitio web indicadores sobre ingresos (último año calendario), tiempo de trabajo y precio promedio de los servicios. A cambio, se daría más opciones y libertad a los trabajadores: posibilidad de negarse a proporcionar un servicio, elegir espacios de tiempo y períodos de inactividad sin ser sancionados.

Las plataformas pueden implementar estatutos opcionales para determinar los términos y condiciones para ejercer su responsabilidad social, los derechos y obligaciones de la plataforma, así como los de los trabajadores de las plataformas intermedias.

Los estatutos pueden cubrir ocho áreas: (1) las condiciones para ejercer la actividad profesional (garantía de no exclusividad - libertad de conexión-desconexión); (2) los procedimientos para obtener un “precio digno” por los servicios prestados; (3) los planes para desarrollar habilidades; (4) los planes para mejorar las condiciones de trabajo, previniendo riesgos profesionales; (5) las modalidades de diálogo (social) entre la plataforma y los trabajadores sobre los requisitos para ejercer la actividad autorizada; (6) los patrones de información sobre los cambios en las condiciones de la actividad profesional; (7) la calidad de servicio esperada y las circunstancias que pueden llevar a una ruptura en las relaciones comerciales entre la plataforma y el trabajador y las garantías que este disfruta en este caso; (8) las garantías adicionales de protección social negociadas por la plataforma, de las cuales los trabajadores pueden beneficiarse.

Después del proyecto de ley, los estatutos deben ser aprobados por la autoridad administrativa (después de consultar a los trabajadores de la plataforma). Si no se recibe respuesta dentro de este período, el estatuto se considera aprobado. El estatuto se publicará en el sitio web de la plataforma y se adjuntará a los contratos o condiciones generales de uso.

Esta aprobación protege contra el riesgo de recalificación del contrato comercial en un contrato de trabajo. Las disputas sobre la conformidad del estatuto y su aprobación se presentan ante el Tribunal Superior (el Tribunal de Grande Instance, es decir, el tribunal de derecho común en materia civil).

<sup>30</sup> Proyecto de *loi d'orientation des mobilités* / Projet de loi d'orientation des mobilités (TRET1821032L): <https://www.legifrance.gouv.fr/affichLoiPreparation.do?idDocument=JORFDOLE000037646678&type=general&typeLoi=proj&legislature=15>



## Evaluación de la medida

### ***El rol dedicado a la responsabilidad social en la regulación de las plataformas.***

La economía de plataforma es propicia para el surgimiento de prácticas de autorregulación, por razones que se pueden entender fácilmente: un marco legal inestable y la analogía de los experimentos que se desarrollan continuamente<sup>31</sup>.

Sin embargo, es necesario distinguir la autorregulación unilateral (dependiendo de la regla que la plataforma decida establecer) de una forma más colectiva de autorregulación negociada. Además, la negociación necesita un equilibrio entre las partes interesadas que es difícil de obtener, especialmente cuando los sindicatos son débiles.

En el caso de los estatutos propuestos en Francia, estas garantías están lejos de ser adquiridas.

La protección proporcionada es muy relativa ya que el estatuto sigue siendo opcional y unilateral. Los permisos tendrían que ser aprobados por la administración y ser objeto de consulta con los trabajadores de la plataforma. Pero la consulta no es vinculante y de ninguna manera es equivalente a negociar acuerdos.

Muchos sindicatos y partes interesadas han expresado públicamente sus puntos de vista en contra de los estatutos y a favor del progreso concreto en la representación y la negociación colectiva dentro de la economía de la plataforma.

Con respecto a la representación de los trabajadores, si se adopta la ley LOM, el gobierno estaría autorizado a legislar por ordenanza dentro de los 12 meses posteriores a la promulgación de la ley, para dar tiempo a los interesados del sector para organizarse. Es un paso adelante en medidas concretas en el campo del diálogo social, dejando espacio para consultas.

### *¿Pueden los estatutos aclarar el tema de la recalificación y los ordenamientos*

Para los promotores de los estatutos, la esperanza es que el estatuto alentará a los actores “virtuosos” a adoptar medidas a favor de los trabajadores de la plataforma y que esto reducirá el número de casos judiciales<sup>32</sup>.

La protección contra el riesgo legal de recalificación como contrato de trabajo ha sido muy evidente desde el principio en los debates sobre la implementación de la responsabilidad social de las plataformas. Para las plataformas, la idea era desde el principio que crear un marco legal sobre la protección de los trabajadores los protegería contra las acciones de recalificación. La discusión

---

31 For shared elements of reflection on self-regulation, reference can be made to the restitution document of the participatory event co-organised by the ETUI, the ETUC, the Sharers & Workers network (co-animated by IRES and ASTREES) on 23 January 2018. 'Construire par le dialogue une économie des plateformes performante et responsable' / Starting a European dialogue on the platform economy <https://www.sharersandworkers.net/23-janvier-2018-construire-par-le-dialogue-une-economie-des-plateformes-performante-et-responsable/>

32 Este punto fue mencionado en particular por el profesor de derecho Jean-Emmanuel Ray en un seminario organizado el 12 de junio de 2019 por el Ministerio de Finanzas y el Ministerio de Trabajo: This point was notably mentioned by the law professor Jean-Emmanuel Ray at a seminar organized on 12 June 2019 by the Ministry of Finance and the Ministry of Labour: 'L'organisation du travail à l'ère numérique: les plateformes de services', <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Evenements/2019/06/12/l-organisation-du-travail-a-l-ere-numerique>.

del artículo 60 de la Ley laboral planteó las cuestiones sobre la protección contra la recalificación y la exclusión del vínculo sobre la subordinación de las relaciones. En la primera versión de la ley, de hecho, se planeó que el ejercicio de la responsabilidad social protegería contra el riesgo de reclasificación. Aún así, esta disposición no sobrevivió a las discusiones parlamentarias. Por lo tanto, se da un paso más en 2019 con el proyecto de ley sobre Orientación a la movilidad, con la mención explícita de que una vez que la administración laboral los haya aprobado, los estatutos protegerían contra el riesgo de recalificación.

Sin embargo, varios expertos en derecho laboral dudan de la capacidad de los estatutos para proteger de manera efectiva contra el riesgo de recalificación<sup>33</sup>. De hecho, los ocho temas que constituyen el corazón del estatuto (ver más arriba) y que garantizarían el estado de independiente o al menos una presunción de no subordinación pueden leerse como muchos indicadores del vínculo de subordinación, con un posible efecto boomerang en los tribunales. En otras palabras, el estatuto permite identificar los elementos que el juez verificará para volver a calificar, si es necesario, el contrato para la prestación de servicios en un contrato de trabajo. Además, la jurisdicción conferida al Tribunal Superior no impide que un trabajador de la plataforma solicite una reclasificación ante el tribunal laboral.

*¿Qué podemos esperar de las medidas para promover la transparencia en las condiciones de trabajo?*

Después del proyecto de ley LOM, las plataformas tendrían que comunicar la información necesaria para el desempeño del servicio. Tendrían que informar sobre el precio mínimo previsible por servicio y los trabajadores deberían tener la posibilidad de negarse a proporcionar el servicio sin ser sancionados. Las plataformas también tendrían que publicar en su sitio web indicadores sobre los ingresos de la actividad, el tiempo de actividad y el precio promedio de los servicios.

Pero bajo el argumento de la transparencia, deseado por todos los interesados, el objetivo sigue siendo la protección contra la recalificación mediante el establecimiento de un principio de libre conexión del trabajador. Sobre todo, el algoritmo se puede adaptar. Por ejemplo, es posible que una plataforma VTC establezca un sistema de incentivos. Para el conductor, el riesgo es que, en el caso de una baja remuneración esperada, se niega a aceptar viajes, ya no se le solicitará o se le solicitarán menos los viajes más rentables.

*Qué protecciones concretas ha proporcionado la primera fase de la responsabilidad social (artículo 60)*

No se ha realizado una evaluación oficial de la ley de 2016.

El cuadro que se puede dibujar es mixto. Conduce a vincular los derechos sociales de los trabajadores con la plataforma, en lugar de la persona. Las garantías están vagamente definidas. Por ejemplo, muchas plataformas se han asociado con compañías de seguros para ofrecer estas pólizas de seguro grupales para protección contra accidentes y responsabilidad civil. Uber anunció una asociación con AXA en julio de 2017. Uber también anunció en mayo de 2018 que estaba expandiendo la colaboración a escala europea. Deliveroo también se asoció con AXA en marzo de 2017. Estos contratos de grupos privados no están exentos de debate (sobre su calidad, sobre las consecuencias para la financiación de la protección social, sobre el apego a la plataforma más que al individuo). Las bajas obligaciones de formación profesional también son objeto de debate.

<sup>33</sup> Ver por ejemplo: <http://www.wk-rh.fr/actualites/detail/102581/comment-assurer-la-representation-des-travailleurs-des-plateformes-.html>

Por otro lado, la ley de 2016 probablemente ayudó a iniciar una dinámica positiva en términos de formación profesional. Por lo tanto, varias plataformas han lanzado iniciativas a favor de la formación profesional de los trabajadores interesados (Campus VTC para Uber, por ejemplo).

## Fuentes

### *Informes:*

Amar, N., Maymil, V., Viossat, L.C., Leconte, M., and Sauvant. A. (2019), *La régulation du secteur des voitures de transport avec chauffeur et des taxis*, Rapport de l'IGAS N°2018-050R

Amar, N., and Viossat, L.C. (2016), *Les plateformes collaboratives, l'emploi et la protection sociale*, Rapport de l'Igas no. 2015-121R

### *Ponencias y presentaciones de conferencias:*

Chagny, O. (2019), 'L'organisation du travail à l'ère numérique: les plateformes de services', conference presentation, *Politiques de l'emploi - Interactions de l'économie et du juridique*, Ministère des Finances et le Ministère du travail, 12 June, Paris, France. <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Evenements/2019/06/12/l-organisation-du-travail-a-l-ere-numerique>.

Charhon, P. (2018), 'Plateformes numériques. Mobilisation collective, innovation et responsabilité sociales', conference presentation, *Construire par le dialogue une économie des plateformes performante et responsable* / *Starting a european dialogue on the platform economy*, 23 January, Brussels, Belgium. <https://www.sharersandworkers.net/23-janvier-2018-construire-par-le-dialogue-une-economie-des-plateformes-performante-et-responsable/>.

Viossat, L.C. (2019), 'L'organisation du travail à l'ère numérique: les plateformes de services', conference presentation, *Séminaire co-organisé par le Ministère des Finances et le Ministère du travail Politiques de l'emploi - Interactions de l'économie et du juridique*, 12 June, Paris, France. <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Evenements/2019/06/12/l-organisation-du-travail-a-l-ere-numerique>.

Viossat, L.C. (2018), 'Digitalisation, plateformes, données : l'emploi et le travail en devenir, de nouveaux défis pour le dialogue social?', conference presentation, *36e session de l'INTEFP Institut National du Travail, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle*, IGAS, 13 December, Marcy L'étoile, France. <http://www.intefp.travail-emploi.gouv.fr/plus/actualites/90-la-36e-session-nationale-de-l-intefp>.

Viossat, L.C. (2018), 'Country perspective: coordinated policy approach to platform work in France', conference presentation, *Conference on policy responses to new forms of work*, OECD, 7 November, Paris, France. <https://www.oecd.org/els/emp/conference-new-forms-of-work-policy.htm/>.

### *Periódicos / comunicados de prensa: Newspapers / press releases:*

CGT (2019), 'Projet de loi LOM, des reculs en perspective', press release, 15 July, available at: <https://www.cgt.fr/actualites/france/services-publics-transport/legislation/projet-de-loi-lom-des-reculs-en>.

FO (2019), 'Charte pour les travailleurs des plateformes : la prime au moins disant social!', press release, 13 June, available at: <https://www.force-ouvriere.fr/charte-pour-les-travailleurs-des-plateformes-la-prime-au-moins?lang=fr>.

Le Monde (2019), 'La charte des travailleurs de plate-forme « place la France

en leader de l'innovation sociale en Europe', 14 April, available at: [https://www.lemonde.fr/idees/article/2019/04/14/la-charte-des-travailleurs-de-plate-forme-place-la-france-en-leader-de-l-innovation-sociale-en-europe\\_5450040\\_3232.html](https://www.lemonde.fr/idees/article/2019/04/14/la-charte-des-travailleurs-de-plate-forme-place-la-france-en-leader-de-l-innovation-sociale-en-europe_5450040_3232.html).

Le Monde (2019), 'Salwa Toko: « Souhaite-t-on créer une société à trois vitesses, constituée de salariés, d'indépendants et de travailleurs au statut hybride?', 27 April, available at: [https://www.lemonde.fr/idees/article/2019/04/27/souhaite-t-on-creer-une-societe-a-trois-vitesses-constituee-de-salaries-d-independants-et-de-travailleurs-au-statut-hybride\\_5455751\\_3232.html](https://www.lemonde.fr/idees/article/2019/04/27/souhaite-t-on-creer-une-societe-a-trois-vitesses-constituee-de-salaries-d-independants-et-de-travailleurs-au-statut-hybride_5455751_3232.html).

Le Monde (2019), 'Il est temps que la loi reconnaisse le droit des travailleurs des plates-formes numériques d'être représentés', 19 May, available at: [https://www.lemonde.fr/idees/article/2019/05/19/il-est-temps-que-la-loi-reconnaisse-le-droit-les-travailleurs-des-plates-formes-numeriques-d-etre-representes\\_5464103\\_3232.html](https://www.lemonde.fr/idees/article/2019/05/19/il-est-temps-que-la-loi-reconnaisse-le-droit-les-travailleurs-des-plates-formes-numeriques-d-etre-representes_5464103_3232.html).

WK RH (2019), 'Comment assurer la représentation des travailleurs des plateformes', 13 June, available at: <http://www.wk-rh.fr/actualites/detail/102581/comment-assurer-la-representation-des-travailleurs-des-plateformes-.html>.

#### *Sitios web/ Websites:*

CFDT (2019), *Syndicalisme Hebdo, Projet de Loi mobilité : péril sur les travailleurs des plateformes*, web page, available at: [https://www.cfdt.fr/portail/actualites/emploi/-/formation/projet-de-loi-mobilite-peril-sur-les-travailleurs-des-plateformes-srv1\\_681972](https://www.cfdt.fr/portail/actualites/emploi/-/formation/projet-de-loi-mobilite-peril-sur-les-travailleurs-des-plateformes-srv1_681972).

#### *Debates y entrevistas con diferentes partes interesadas:*

Louis-Charles Viossat (IGAS), Franck Bonot (SPIN Consulting), incluida la movilización de la experiencia desarrollada dentro de la red de Sharers & Workers por el redactor de la contribución.



**DON'T GIG UP**

[dontgigup.eu](http://dontgigup.eu)