



DON'T GIG UP



POLOGNE

Rapport d'Étude de cas

Auteurs :
Małgorzata Koziarek
(Institut des Affaires publiques)

(Ce texte est traduit de l'anglais)

AOUT 2019



Ce rapport a été produit pour le projet Don't GIG Up!, qui bénéficie d'un financement dans le cadre de l'appel à propositions VP/2017/004 de la Direction générale de l'emploi, des affaires sociales et de l'inclusion de la Commission Européenne. Les opinions exprimées dans ce rapport n'engagent que son auteur La Commission Européenne ne peut être tenue pour responsable de l'usage qui pourrait être fait des informations qui y sont contenues.

INTRODUCTION

Ce document est l'un des Rapports des études de cas nationales du projet « Don't GIG up! » qui bénéficie d'un cofinancement de la Direction générale Emploi, affaires sociales et inclusion de la Commission Européenne et dont l'objectif est d'améliorer l'expertise et les connaissances sur le rôle que les syndicats et le dialogue social peuvent jouer dans la protection des travailleurs de plateforme.

Le projet qui s'étale sur une durée de 24 mois (de février 2018 à janvier 2020) combine des études et de la recherche-action en vue d'analyser les caractéristiques et les défis de l'économie de plateforme dans certains pays sélectionnés, à savoir : l'Allemagne, la France, l'Italie, la Pologne, l'Espagne et la Suède.

La première phase de l'action a été consacrée à la rédaction d'un rapport sur l'État actuel des connaissances, ce document présentant une vue globale du débat politique, social et académique sur l'économie de plateforme et ses caractéristiques ainsi que sur les réformes et les données pertinentes dans les pays couverts par le projet.

Si le rapport a donné une base de connaissances homogène sur le sujet, l'analyse de l'étude de cas suivante examine et évalue les pratiques visant à organiser les travailleurs de plate-forme et à augmenter leurs droits liés à l'emploi et à la sécurité.

La comparaison des pratiques ayant cours, également par le biais de trois ateliers d'apprentissage mutuel, permettra d'aboutir à une évaluation comparative finale de l'impact de l'économie de plateforme sur les relations professionnelles, tant au niveau national qu'au niveau de l'UE, en vue de formuler des recommandations politiques.

MÉTHODOLOGIE ET CONTENU DU RAPPORT D'ÉTUDE DE CAS

Le rapport s'appuie sur un questionnaire pour chaque étude de cas qui est renseigné par des experts nommés par les partenaires du projet. Ce questionnaire s'articule en trois sections qui couvrent respectivement : les caractéristiques de chaque pratique sélectionnée, les informations contextuelles sur les plateformes concernées et une évaluation finale.

Une version abrégée du questionnaire a été utilisée pour effectuer un filtrage préliminaire et pour sélectionner les pratiques les plus intéressantes aux fins du projet.

Le questionnaire a été complété par une introduction aux mesures cibles et aux sujets présentant un intérêt pour l'étude.

En vue de garantir l'homogénéité et la comparabilité des résultats, l'introduction a donné également des consignes sur les sources suggérées pour l'analyse, à savoir : communiqués et articles de presse ; documentation existante (rapports, études, articles scientifiques, articles d'opinion et documents stratégiques) ; analyses et informations disponibles sur le site Internet « [faircrowd.work](#) » dans la mesure où elles sont applicables au pays couvert et sur les forums de discussion des travailleurs de plateforme ; données disponibles sur les conditions de travail dans des études officielles ou indépendantes et entretiens avec les parties prenantes, y compris celles qui ont un rôle direct dans la mise en œuvre de la mesure .

Pour chaque cas les partenaires ont accepté de mener un minimum de deux entretiens semi-structurés, éventuellement par téléphone et d'utiliser la grille proposée comme base pour le questionnaire, tout en faisant porter l'accent sur les aspects les mieux connus des interlocuteurs.

CAS 1: Application et modification des lois concernant les chauffeurs de plateformes du secteur du transport particulier de personnes

Description de la mesure

Quelles sont les **caractéristiques** de la mesure en ce qui concerne la protection des travailleurs de plateforme (veuillez-vous reporter à tous les domaines d'intérêt concernés) ?

L'entrée d'Uber sur le marché polonais à l'été 2014 a été bien accueillie par de nombreux passagers, qui ont pu profiter d'un nouveau service bon marché et innovant, ainsi que par les chauffeurs recherchant une bonne occasion de gagner de l'argent sans formalités. Toutefois, peu après, alors que les chauffeurs de taxi officiels commençaient à protester contre la concurrence déloyale de la plateforme, la question de la légalité des pratiques d'Uber a été soulevée, notamment sous la forme d'actions de protestation organisées par les chauffeurs de taxi officiels et leurs associations. En réponse : a) le Ministère des finances a précisé que les chauffeurs Uber devaient soumettre leur déclaration de revenus en qualité d'entrepreneurs indépendants ; b) les autorités d'inspection pertinentes ont commencé à réaliser des inspections sur le terrain afin de voir si les chauffeurs gagnant de l'argent en fournissant des services de transport de passagers étaient titulaires des licences requises et respectaient toutes les autres réglementations applicables et c) le Parlement a adopté, par le biais de la Loi 1180/2019, un ensemble d'amendements à la Loi sur le transport routier (n° 1371/2001), conformément à ce qui était proposé par le Ministère des Infrastructures, en vue de réglementer les *intermédiaires du transport routier* et de permettre aux chauffeurs d'accéder plus facilement au secteur des services de transport de passagers en réduisant les exigences liées aux licences (le nouvel ensemble de règles entrera en vigueur en janvier 2020).

En se référant aux dispositions de la Loi fiscale sur les revenus personnels (n° 350/1991), le Ministère des finances a précisé dans sa déclaration de 2015 que l'argent gagné par des personnes physiques fournissant des services de transport par le biais de l'application Uber était soumis à la législation susmentionnée. Uber agissant en qualité d'intermédiaire (et non en qualité d'employeur ou de client), le chauffeur est tenu de respecter les obligations fiscales pertinentes, telles qu'exigées par la loi. Ces obligations fiscales s'appliquent indépendamment des exigences légales qui régissent les activités commerciales ou les services de transport, c'est-à-dire qu'une personne ait réellement enregistré ou non une activité commerciale ou ait obtenu ou non une licence de transport de passagers.

Avec sa déclaration, le Ministère des finances a spécifié que, au titre du cadre juridique existant, les chauffeurs Uber devaient s'assurer que leur activité rémunératrice était enregistrée et que les impôts applicables étaient payés. Lorsqu'aucun employeur ne peut être identifié, comme c'est le cas avec le travail

réalisé par le biais d'Uber et de plateformes similaires, le travail mis en œuvre par les chauffeurs sera enregistré comme une activité commerciale. Cet enregistrement établit que la relation entre le chauffeur et la plateforme est une relation interentreprises. La tarification et la rémunération (ainsi que les autres conditions du service) sont ensuite considérées comme un problème contractuel, soumis aux normes applicables aux relations commerciales. Parallèlement, il convient de noter qu'en Pologne, les entrepreneurs indépendants sont obligatoirement couverts par le système de sécurité sociale (et doivent en assumer les frais) et, par conséquent, sont (et doivent) être des travailleurs de plateforme, dès lors qu'ils s'enregistrent en qualité de travailleurs indépendants.

En particulier, le travail indépendant entendu comme une activité commerciale unipersonnelle implique :

- l'inscription au Registre central et d'Informations sur les Activités (CEIDG), qui est gratuite ;
- le paiement des contributions obligatoires à la sécurité sociale (60% du salaire moyen projeté en Pologne¹ servant, en principe², de base de calcul) qui couvre l'assurance vieillesse, la pension d'invalidité, les accidents du travail, le chômage et la santé ;
- les contributions facultatives complémentaires liées à l'assurance maladie et
- les obligations comptables et financières qui, en pratique, impliquent que les travailleurs indépendants assument les frais d'un service comptable.

Par ailleurs, à la suite des actions de protestation organisées par des associations de chauffeurs de taxi officiels, un certain nombre d'inspections ont été menées dans différentes villes par l'Inspectorat général du Transport routier et des amendes ont été imposées aux chauffeurs qui effectuaient des services de libre-taxi sans licence ; en effet, au titre de la Loi sur le transport routier, le transport de passagers en qualité d'activité rémunératrice est soumis à l'obtention d'une licence (Bulsa, 2016; Korolczuk, 2018; Marczak, 2015; epoznan, 2017; Krakow.pl, 2017).

En 2017, le Ministère des Infrastructures a commencé à rédiger des amendements à la Loi sur le transport routier afin de réglementer l'activité des intermédiaires de transport routier et de modifier les dispositions relatives à la licence de transport de passagers. La version finale a été adoptée par le Parlement avec la Loi n°1180/2019, à la mi-mai 2019 ; elle entrera en vigueur en janvier 2020. En conséquence, en Pologne, l'activité d'intermédiaire sera soumise à l'obtention d'une licence et devra être enregistrée. Les personnes ayant été condamnées, notamment pour des infractions relatives aux conditions de travail, pour des infractions à la législation du travail ou aux conditions de rémunération, ne peuvent pas être membres d'un conseil d'administration de l'entité intermédiaire. L'intermédiaire n'accordera des contrats de transport de passagers qu'à des entrepreneurs qui détiennent des licences de transport de passagers pertinentes. La loi prévoit des amendes pour l'intermédiaire exerçant sans licence et pour le chauffeur qui accepte des commandes d'un tel intermédiaire. Par ailleurs, l'intermédiaire sera tenu de conserver une trace de toutes les commandes. Parallèlement, les amendements visent à assouplir les conditions d'obtention d'une licence autorisant les chauffeurs à transporter des passagers : plus spécifiquement, elles abolissent la formation obligatoire et les tests sur la connaissance du territoire et de la réglementation locale. Les

¹ Le montant est annoncé tous les ans, au terme de l'exercice précédent par le Ministère de la Famille, du Travail et de la Politique sociale.

² Veuillez noter les exceptions abordées dans la dernière section.

nouvelles dispositions permettent également d'utiliser des applications mobiles qui remplacent les taximètres pour calculer le prix des courses.

Description des plateformes

*Comment le **travail est-il organisé** dans les plateformes concernées par la mesure dans les zones couvertes (par ex. conditions des contrats de travail, surveillance de l'exécution et flexibilité) ?*

En février 2019 (au moment où la plupart des données présentées ci-dessous ont été collectées), en Pologne, il y avait quelques plateformes offrant des services de taxi (ou servant d'intermédiaires) : notamment, Uber (la première à se lancer dès mi-2014), Taxify³, Mytaxi, iTaxi et Optitaxi. Les deux dernières acceptent également des commandes passées par téléphone.

Depuis le début de son activité en Pologne, Uber s'est considéré comme un intermédiaire et les contrats conclus avec les chauffeurs stipulent explicitement que ces derniers sont seuls tenus de respecter toutes les obligations liées à leur activité, conformément à ce qui est prévu par la législation polonaise. Initialement, les chauffeurs devaient respecter uniquement les exigences suivantes : avoir au moins 21 ans, avoir obtenu leur permis de conduire au moins un an auparavant, avoir un casier judiciaire vierge, ne pas avoir commis d'infraction routières et avoir une voiture de moins de 10 ans (Borowska, 2018; Cydzik, 2016; Szczepaniak et Szczygieł, 2016).

À la suite de la déclaration du Ministère des finances, Uber a changé sa politique : depuis le 19 février 2016, l'entreprise demande explicitement que les chauffeurs utilisant sa plateforme soient enregistrés en qualité d'entrepreneurs indépendants (Sendrowicz, 2016; Sowa, 2016). Auparavant, comme l'a fait observer un chauffeur Uber « travailler pour Uber permettait de dégager un bénéfice assez sympathique sur lequel personne ne payait d'impôts » (Uberblogger, 2016).

Les chauffeurs peuvent également travailler dans le cadre de la plateforme Uber par le biais « d'entreprises partenaires » ; elles sont en général propriétaires d'un parc loué ; ces sociétés recrutent directement des chauffeurs qui n'ont pas leurs propres voitures et/ou n'ont pas enregistré (ne veulent pas enregistrer) leur propre activité commerciale (Szczepaniak and Szczygieł, 2016).

Les chauffeurs qui sont légalement employés par des entreprises partenaires travaillent dans le cadre d'un « contrat de mandat » (*umowa zlecenie*), qui est un type de contrat civil conclu conformément au Code civil ; par conséquent, aucune disposition de la loi sur le travail ne s'applique (notamment, les limites de durée de travail) ; toutefois, le tarif horaire ne peut être inférieur au tarif minimum réglementaire et le paiement des contributions de sécurité sociale est obligatoire (sauf pour l'assurance maladie). Comme c'est le cas avec l'employeur, la partie contractante est chargée de calculer les avances d'impôts sur le revenu des particuliers et les contributions à la sécurité sociale pour le contractant ; elle doit également déduire les montants dus de la rémunération des contractants et effectuer le paiement aux caisses concernées.

Selon Uber, en 2017, au moins 40% de ses chauffeurs travaillaient par le biais d'entreprises partenaires. Ces dernières prenaient en charge les frais de carburant, d'entretien et d'amortissement. Les voitures doivent être utilisées sans arrêt afin que l'activité puisse s'amortir. Par conséquent, le travail est fréquem-

³ Rebaptisée « Bolt » en mars 2019.

ment organisé avec des shifts de 12-heures et, en conséquence, à des tarifs horaires fixes. Dans un entretien, un chauffeur Uber s'est plaint que les entreprises partenaires prennent plus de commandes et que leurs chauffeurs soient continuellement en déplacement tandis que les chauffeurs indépendants comme lui devaient attendre 30 minutes⁴ (Rozwadowska, 2017). En décembre 2016, certains Chauffeurs Uber ont organisé une action de protestation, demandant l'égalité de traitement de tous les chauffeurs pour l'attribution des commandes ; toutefois, le porte-parole d'Uber a nié que les chauffeurs travaillant par le biais d'entreprises partenaires aient la priorité (Grabiec, 2016a; Grabiec, 2016b; Nowak, 2016).

Pour le système impliquant des entreprises partenaires, compte tenu de la marge déduite par Uber, les 75% restant du montant payé par le passager sont répartis entre l'entreprise partenaire et le chauffeur, soit à parts égales soit à 60/ 40%. Avec ce système, les tarifs horaires des chauffeurs de plateforme, allaient, en septembre 2017, de 10 PLN (selon les offres d'emploi) à 20 PLN (selon les entreprises partenaires consultées)^{5,6} (Rozwadowska, 2017). En comparaison, le tarif brut horaire minimum réglementaire était de 13,7 PLN (3,77€) en 2017 et de 14 PLN (3,35 €) en 2018, ce qui correspond à des tarifs nets respectivement de 10,25 PLN (2,32 €) et 10,48 PLN (2,51 €)⁷ (après déduction des contributions à la sécurité sociale répertoriées ci-dessus et après l'application de l'impôt sur le revenu des personnes sur des gains mensuels bruts dépassant 200 PLN)⁸.

Étant donné que les tarifs horaires proposés aux chauffeurs de plateforme sont faibles, ces jobs ont largement été repris par des travailleurs migrants (principalement venus d'Ukraine), qui acceptent plus facilement des revenus inférieurs (Kosiński, 2016a; Rozwadowska, 2017; Ziobrowska, 2017). Certains cas d'entreprises partenaires offrant un job sans contrat (Szczepaniak et Szczygieł, 2016)⁹ ou appliquant des « pratiques de règlement opaques » (Uberblogger, 2016) ont également été signalés.

Les plateformes utilisent divers systèmes de notation avec une fonction de surveillance des performances ou de la motivation. Uber utilise un système dans lequel les partenaires peuvent évaluer les chauffeurs et vice versa. On demande aux chauffeurs qui obtiennent un score moyen inférieur au standard désiré (c'est-à-dire inférieur à 4,6 sur une échelle de cinq points) de suivre une formation ; si les scores ne s'améliorent pas, ils ne peuvent plus travailler pour la plateforme (Kosiński, 2016a). Quant à iTaxi, les scores dépendent de la voiture (modèle, âge et propreté), de l'évaluation faite par les passagers et de la durée de la disponibilité du chauffeur par le biais de l'application de la plateforme ; le troisième

4 Toutefois, les conducteurs indépendants Uber, continuent de travailler avec des horaires souples (cf. Nowak, 2016).

5 A ce moment là, 10 PLN correspondaient à 2,2-2,3 € ; le tarif brut horaire minimal réglementaire respectif se situait donc entre 3 et 3,2 €. Il est intéressant de noter qu'un chauffeur Uber indépendant travaillant 40 heures par semaine à Cracovie estimait, en novembre 2016, son revenu net horaire à environ 10 PLN (entre 2,2 et 2,3 €) – c'est-à-dire après déduction de son revenu mensuel qui s'élevait à 5 400 PLN (équivalent à 1 247 €) des 20% de marge d'Uber, de la TVA, des contributions à la sécurité sociale, du coût du carburant, de l'assurance responsabilité civile et voiture et de l'amortissement du véhicule.

6 La source ne précise pas si de tels tarifs de rémunération sont calculés sur une base nette ou brute.

7 Les équivalents en euros établis à partir de taux de change de devises historiques sont indiqués entre crochets.

8 Basé sur les taux de change de devises historiques, ce montant correspondait à 45,35 € en 2017 et à 47,88 en 2018.

9 Toutefois, il convient de noter que pour être valable, le contrat de mandat ne nécessite pas de formulaire écrit.

facteur est censé avoir un poids nettement plus important pour l'affectation des commandes par l'algorithme de la plateforme. Les chauffeurs iTaxi estiment que pour obtenir un score élevé (et par conséquent un plus grand nombre de commandes), il faut travailler plus de 300 heures par mois et que, si un chauffeur prend un week-end de congé, son score diminuera de manière significative (Ziomek, 2018). Mytaxi préfère affecter des commandes aux chauffeurs dont les voitures portent le label « Mytaxi ».

Les inspections effectuées par l'Inspectorat général du Transport routier, en coopération avec d'autres agences d'inspection, ont révélé que des commandes de transport transmises par des intermédiaires (plateformes) sont également réalisées par des chauffeurs et entrepreneurs qui ne disposent pas des licences exigées par la loi sur la fourniture de services rémunérés de transport de passagers¹⁰. Le Ministère des Infrastructures, justifiant le besoin d'amendements proposés à la Loi sur le transport routier, a relevé que les chauffeurs (ressortissants étrangers compris) ne sont fréquemment pas au fait des dispositions législatives qu'ils doivent respecter (Loi de mars 2019 amendement la Loi sur le transport routier et Loi sur le temps de travail des Chauffeurs).

Ni Uber ni Taxify (Bolt) ne demandent à leurs chauffeurs d'être détenteur d'une *licence de taxi*. Ces plateformes exigent uniquement qu'ils aient une activité commerciale enregistrée ou qu'ils travaillent par le biais d'une entité commerciale enregistrée (société partenaire). Par ailleurs, iTaxi et Mytaxi travaillent uniquement avec des chauffeurs de taxi titulaires (qui, par définition, sont des entrepreneurs indépendants) (Szczepaniak and Szczygiał, 2016; cf. également les sites internet des plateformes). Il peut arriver qu'un chauffeur isolé prenne des commandes auprès de plusieurs plateformes.

Les modalités de travail sont-elles conformes aux dispositions des négociations collectives et aux dispositions réglementaires applicables ?

Comme prévu par la Loi sur le transport routier, avoir une activité commerciale enregistrée est l'une des conditions nécessaires pour obtenir une licence de taxi. Par conséquent, les chauffeurs de taxi officiels sont, en règle générale, des entrepreneurs indépendants. Les chauffeurs de plateforme sans la licence exigée par la loi risquent de se voir infliger une amende par l'Inspection du transport routier. Notamment, la législation applicable exige que le chauffeur soit détenteur d'une licence de taxi ou soit employé par un détenteur de licence de taxi. Par conséquent, les entreprises partenaires qui fournissent le parc de véhicules et emploient des chauffeurs doivent elles-mêmes être détentrices de licence de taxi afin de respecter les réglementations de transport.

Le contrat de mandat – conclu avec des chauffeurs de plateforme par ce type d'entreprises partenaires – pourrait être considéré comme une forme de travail légalement acceptable dans la mesure où les conditions suivantes sont respectées : a) le travail n'est pas réalisé sous la supervision directe de la partie contractante : le contractant est tenu de déployer des activités légales spécifiques et il n'est pas tenu de suivre les commandes de la partie contractante et b) la partie contractante n'impose pas le lieu de travail qui, lui, est convenu entre les parties.

Aucune limite de temps de travail réglementaire, que ce soit dans le cas du travail réalisé dans le cadre de relations de travail indépendant (activité commerciale) ou dans le cadre d'un contrat de mandat ; par conséquent, les heures

¹⁰ En 2017, l'Inspectorat général du Transport routier a effectué 4 664 inspections aléatoires qui ont relevé jusqu'à 384 cas de violation de la Loi sur les Transports routiers. De janvier à août 2018, 135 cas de violation ont été identifiés, conformément à ce qui a été signalé dans l'évaluation d'impact des amendements proposés à la Loi sur les Transports routiers. Aucune donnée n'a été publiée sur la quantité qui impliquait les conducteurs de plateformes.

de travail peuvent être définies avec souplesse par les parties. Dans les deux cas, les parties peuvent facilement mettre un terme à la relation.

S'il n'existe pas de disposition de convention collective applicable dans ce secteur, il existe un certain nombre de syndicats qui représentent les intérêts des chauffeurs de taxi titulaires et qui ont été actifs dans les actions menées vis-à-vis du gouvernement pour éliminer la concurrence déloyale de la part des chauffeurs de plateforme (c'est-à-dire pour combattre le non-respect de la législation applicable et pour réglementer le fonctionnement des intermédiaires, c'est-à-dire des plateformes) (Cydzik, 2016; Duszczyk, 2014; Grabiec, 2016a; Rozwadowska, 2018).

*Quelles sont les **implications attendues en termes d'emploi et de sécurité sociale des travailleurs de plateforme** ?*

Les chauffeurs de plateforme qui sont des entrepreneurs indépendants jouissent du même niveau de protection sociale que les chauffeurs de taxi titulaires.

Ceux qui travaillent dans le cadre d'un contrat de mandat, sont, eux aussi, couverts par le système de sécurité sociale par le biais de contributions obligatoires¹¹ visant à financer les pensions de retraite, la pension d'invalidité, l'allocation chômage et l'assurance santé et les taux de contribution sont les mêmes que dans le cas des salariés. Une exception est celle des contributions d'assurance maladie qui, dans le cas de travailleurs sous contrat de mandat, sont facultatives ; par conséquent, seuls les chauffeurs assurés ont droit à des allocations maladie¹² et à des allocations de maternité (le cas échéant). Il convient toutefois de souligner que ces travailleurs (à l'instar des entrepreneurs indépendants) ne jouissent pas des droits des salariés (comme, par exemple, le congé de maternité, les congés payés et le préavis de licenciement).

Évaluation de la mesure

Quelles sont les informations et données qualitatives et quantitatives disponibles en ce qui concerne la mesure ?

A ce jour, nous ne disposons d'aucune donnée quantitative sur l'impact de la mesure sur les travailleurs de plateforme.

Les informations qualitatives comportent : des dispositions législatives en vigueur et d'autres qui sont prévues ; des commentaires et des avis des parties prenantes (fournis, notamment, par les organisations des employeurs et par les syndicats) publiés dans le rapport sur les consultations publiques qui se sont tenues au cours de la phase de rédaction des amendements susmentionnés ; des exigences d'entrée pour les chauffeurs, publiées par les plateformes (avec plus ou moins de détails) ; des informations sur le recrutement incluses dans les offres d'emploi ; des informations sur les pratiques dans le secteur, notamment, sur les revenus et les conditions de travail des chauffeurs, divulguées au cours des enquêtes menées par les media ou partagées directement en ligne ; des informations publiées par les media ; des règles et réglementations de fonctionnement des plateformes publiées sur leurs sites Internet ainsi que des articles présentant des avis sur Uber et des plateformes similaires, ainsi que sur l'économie de plateforme.

¹¹ Sauf si la personne est un étudiant ou un salarié au titre de toute autre forme de contrat.

¹² Le droit aux prestations de maladie est ouvert aux travailleurs qui ont été assurés sur une durée minimale de 90 jours.

Comment se situe la mesure par rapport aux droits du travail et aux droits sociaux des travailleurs de plateforme ?

La déclaration du Ministère des finances, ainsi que les inspections *ad hoc* menées par l'Inspectorat général du Transport routier à la suite de pressions exercées par des associations de chauffeurs de taxi titulaires, ont apparemment provoqué une tendance à l'enregistrement des chauffeurs de plateforme (soit en qualité d'entrepreneurs indépendants, soit en qualité de travailleurs exerçant au titre d'un contrat de mandat conclu avec des entreprises partenaires). Ceci s'est traduit par une augmentation de la couverture du système de protection sociale. Toutefois, le succès de la mesure sur le plan de l'éradication du travail non déclaré est incertain et difficile à évaluer.

Les tarifs des passagers n'ayant pas augmenté et la marge d'Uber¹³ sur le montant payé par le passager n'ayant pas été réduite, les bénéficiaires non enregistrés préalablement des chauffeurs de plateforme Uber ont été réduits par les impôts, les cotisations de sécurité sociale et les frais administratifs (notamment ceux liés aux services de comptabilité dans le cas des entrepreneurs indépendants ou aux marges appliquées par les entreprises partenaires dans le cas de travailleurs sous contrat de mandat) En conséquence, lorsqu'Uber s'est mis à proposer ses services de taxi uniquement par le biais d'entrepreneurs enregistrés, de nombreux chauffeurs se sont retirés de la plateforme, notamment ceux qui considéraient ce job comme une source de revenus supplémentaires (Sendrowicz, 2016).

Il convient de noter que les six premiers mois de leur activité, les entrepreneurs indépendants sont exempts du paiement de contributions à la sécurité sociale, les 24 mois suivants les cotisations sont à des tarifs réduits (l'exemption et les tarifs réduits ne s'appliquent pas aux cotisations pour l'assurance santé). Ce régime peut encourager de nouveaux arrivants et donc augmenter la concurrence sur le marché ; parallèlement, la charge financière réduite peut les pousser à accepter des tarifs inférieurs. Conformément à une autre disposition intéressante, en vigueur à compter de janvier 2019, les entrepreneurs indépendants peuvent choisir de relier leurs contributions (sauf pour l'assurance santé) à leurs revenus réels (et non payer le montant forfaitaire réglementaire)¹⁴ si leurs revenus de l'exercice précédent n'ont pas dépassé 30 salaires mensuels minimum (63,000 PLN – 15 082,60 €– en 2018)¹⁵ (Loi N° 887/1998, telle qu'amendée).

Si les deux formes de travail enregistrées, c'est-à-dire entrepreneur indépendant dans le cadre d'une activité commerciale et contrats de mandat, offrent aux chauffeurs une couverture de sécurité sociale (même si elle est plus faible que celle qui serait offerte dans le cadre de contrats salariés standard), aucune des deux formes n'accorde de droits aux employés tels que des congés payés ou un préavis de fin de contrat, tels que garantis par le Code du travail ou une responsabilité limitée du travailleur en cas de pertes ou de dommages causés à des tiers.

Les mesures discutées s'attachent uniquement à un secteur de l'économie de plateforme, mais on peut considérer que la déclaration du Ministère des finances concerne également le travail de plateforme dans d'autres secteurs dans la mesure où elle souligne que les personnes qui gagnent des revenus individuellement seront considérées comme des employeurs (et seront enregistrées en tant qu'entrepreneurs indépendants) lorsque leur travail est ré-

¹³ La marge, qui était initialement de 15%, était alors passée à 20% ; elle a ensuite été portée à 25% (Kosiński, 2016b)

¹⁴ Ceci est défini en prenant comme base de calcul 60% du salaire moyen.

¹⁵ Les taux de change historiques ont été utilisés pour calculer les équivalents en euros.

munéré et si aucune autre entité ou personne ne peut être identifiée comme jouant le rôle de l'employeur. Par conséquent, la plateforme, niant être un employeur, n'a pas d'autre choix que de baser ses opérations sur des relations interentreprises, c'est-à-dire avec des entrepreneurs indépendants ou avec des entreprises qui pourraient servir de chaînon manquant et jouer le rôle d'employeur pour ceux qui ne veulent pas devenir des entrepreneurs indépendants (on peut trouver ce type de modèle dans le secteur des services de nettoyage). Si de telles entreprises deviennent des acteurs pertinents en ce qui concerne les droits du travail et les droits sociaux des travailleurs de plateforme, elles tendent à s'appuyer, lors de l'embauche des travailleurs, sur des contrats civils.

Les changements dans la législation relative aux transports routiers ont été motivés par le besoin de réglementer les *activités commerciales* dans le secteur afin de garantir une concurrence loyale, un contrôle plus efficace et la sécurité des passagers. Ils offrent une base juridique pour le fonctionnement des plateformes et facilitent l'accès aux licences de taxi pour les nouveaux arrivants (entreprises) sur le marché. Les problèmes du travail non déclaré, des conditions de travail, de la protection sociale et des droits de travailleurs n'ont pas été traités dans la réforme législative, ce que l'on peut considérer comme une occasion manquée.

Bibliographie

Réglementations et documents gouvernementaux (par ordre chronologique)

Loi n° 350/1991 sur l'impôt sur le revenu des personnes physiques, telle que modifiée ultérieurement.

Loi n° 887/1998 sur le Régime d'assurance sociale, telle que modifiée ultérieurement.

Loi n° 1371/2001 sur le Transport routier, telle que modifiée ultérieurement.

Ministère des finances (2015), « Dochody z Ubera podlegają opodatkowaniu », Communiqué de presse, 9 juillet 2015, disponible à l'adresse suivante : http://mf-arch.mf.gov.pl/ru/ministerstwo-finansow/wiadomosci/komunikaty/-/asset_publisher/6Wwm/content/dochody-z-uber-podlegaja-opodatkowaniu.

Loi de mars 2019 modifiant la Loi sur le transport routier et la Loi sur la durée de travail des Chauffeurs (le document comporte la justification des réglementations proposées, le rapport sur les consultations avec les parties prenantes ainsi que l'évaluation de l'impact sur les réglementations proposées), disponible à l'adresse suivante : <https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//2/12303152/12459410/12459411/dokument384638.pdf>.

Loi n°1180/2019 modifiant la Loi sur le transport routier et certaines autres lois.

Articles

Borowska, A. (2018), 'Rozliczenie kierowców korzystających z aplikacji Uber', dans : Poradnik Przedsiębiorcy (portail), 18 mai 2018, disponible à l'adresse suivante : <https://poradnikprzedsiębiorcy.pl/-rozliczenie-kierowcow-korzystajacych-z-aplikacji-uber>.

Bulsa, M. (2016), « Mandaty i wnioski do sądu na kierowców Ubera w Katowicach. Zwalczać chcą ich też radni PiS », dans: Infokatowice (portail), 10 octobre 2016, disponible à l'adresse suivante : <http://www.infokatowice.pl/2016/10/10/mandaty-wnioski-sadu-kierowcow-ubera-katowicach-zwalczac-chca-tez-radni-pis/>.

Cydzik, S. (2016), « Związki zawodowe taksówkarzy pozwały Ubera », dans : Rzeczpospolita, 22 novembre 2016, disponible à l'adresse suivante : <https://www.rp.pl/Konsumenci/311229908-Zwiazki-zawodowe-taksowkarzy-pozwaly-Ubera.html>.

Duszczuk, M. (2014), « Kolejny protest taksówkarzy », dans : Rzeczpospolita, 24 novembre 2016, disponible à l'adresse suivante : <https://www.rp.pl/artikul/1159674-Kolejny-protest-taksowkarzy.html>.

Epoznan (portal) (2017), Taksówkarze ponownie zamówili Ubera, a po kursie wezwali policję, 20 juin 2017, disponible à l'adresse suivante : https://epoznan.pl/news-news-77271-Taksowkarze_ponownie_zamowili_Ubera_a_po_kursie_wezwali_policje.

Grabiec, P. (2016a), « Ruszają protesty przeciwko Uberowi w Polsce. Strajkować będą nie taksówkarze, a... kierowcy Ubera », dans : Spidersweb (blog), 8 décembre 2016, disponible à l'adresse suivante : <https://www.spidersweb.pl/2016/12/uber-polska-protest-strajk-kierowcow.html>.

Grabiec, P. (2016b), « Uber bagatelizuje protest polskich kierowców i pokazuje liczby », dans : Mówimy: sprawdzam! Spidersweb (blog), 9 décembre 2016, disponible à l'adresse suivante : <https://www.spidersweb.pl/2016/12/uber-polska-protest-strajk-kierowcow.html>.

Korolczuk, M. (2018), « Kierowcy Ubera zatrzymani przez Inspekcję Transportu Drogowego », dans : Trojmiasto.pl (portail), 9 mars 2018, disponible à l'adresse suivante : <https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Kierowcy-Ubera-zatrzymani-przez-Inspekcje-Transportu-Drogowego-n121838.html>.

Kosiński, D. (2016a), « Uber nagrodzi uprzejmych klientów. Niegrzeczni mogą mieć poważne problemy », dans : Spidersweb (blog), 4 novembre 2016, disponible à l'adresse suivante : <https://www.spidersweb.pl/2016/11/uber-oceny.html>.

Kosiński, D. (2016b), « Uber zrobił swoje Uber może odejść. Popularna usługa stała się własną karykaturą », dans : Spidersweb (blog), 4 avril 2018, disponible à l'adresse suivante : <https://www.spidersweb.pl/2018/04/uber-czemu-nie-warto.html>.

Krakow.pl (2017), « Zaskakujące wyniki kolejnych kontroli kierowców Uber », 4 mai 2017, disponible à l'adresse suivante : http://krakow.pl/aktualnosci/209707,29,komunikat,zaskakujace_wyniki_kolejnych_kontroli_kierowcow_uber.html.

Kunkiel-Kryńska, A. and Zalewski, T. (2017), « Uberyzacja – pomiędzy usługą świadczoną drogą elektroniczną a usługą przewozu », dans : IPwsieci (blog), 24 mai 2017, disponible à l'adresse suivante : http://www.ipwsieci.pl/wpis,151,Uberyzacja_8211_pomiedzy_usluga_swiadczona_droga_elektroniczna_a_usluga_przewozu_.html.

Maj, M. (2018), « Cenzura aplikacji mobilnych w Polsce nadchodzi. Pierwszą ofiarą będzie Uber? », dans : Niebezpiecznik.pl (portal), 12 avril 2018, disponible à l'adresse suivante : <https://niebezpiecznik.pl/post/cenzura-aplikacje-mobile-uber-polska/>.

Marczak, G. (2015), « Kara dla złapanego kierowcy Ubera nawet do 10 000 PLN. Uber umywa ręce « dostarczają tylko aplikację » », dans : Antyweb (portal), 25 avril 2015, disponible à l'adresse suivante : <https://antyweb.pl/kara-dla-zlapanego-kierowcy-ubera-nawet-do-10-000-pln-uber-umywa-rece-dostarczaja-tylko-aplikacje/>.

Nowak, M. (2016), « Dlaczego kierowcy Ubera protestowali? Mamy tabelę z zarobkami. Obniżkę widać jak na dłoni », dans : Spidersweb (blog), 12 décembre 2016, disponible à l'adresse suivante : <https://www.spidersweb.pl/2016/12/uber-zarobki-kierowcy-protest.html>.

Patrylas, A. (2017), « Uberyzacja pracy to pułapka? Może wywołać falę prekaryzacji », dans : Forsal.pl (portal), 20 décembre 2017, disponible à l'adresse suivante : <http://forsal.pl/artykuly/1091807,czy-ekonomia-wspolpracy-zagraza-tradycyjnym-firmom-i-wlasnosci.html>.

Rozwadowska, A. (2017), « W Uberze zarabiają pośrednicy, kierowcy coraz mniej », dans : Gazeta Wyborcza, 26 September 2017, disponible à l'adresse suivante : <http://wyborcza.biz/biznes/1,100896,20745801,w-uberze-zarabiaja-posrednicy-kierowcy-coraz-mniej.html>.

Rozwadowska, A. (2018), « Lex Uber w zamrażarce. Taksówkarze szykują więc dwa protesty. Przeciwno Uberowi, Taxify i pustym obietnicom rządu », dans: Wyborcza.pl (portal), 16 septembre 2018, disponible à l'adresse suivante : <http://wyborcza.pl/7,155287,23916942,beda-dwa-wielkie-protesty-taksowkarzy-przeciwno-uberowi-i-taxify.html>.

Sieńko, A. (2017), « "Niesamowity" sukces Krakowa w walce z Uberem. Przechrzcił kierowców na taksówkarzy », dans : InnPoland.pl (portal), 16 janvier 2017, disponible à l'adresse suivante : <https://innpoland.pl/132313,przelomowy-wyrok-polskiego-sadu-ws-ubera-kierowca-nie-moze-jezdzic-bez-licencji>.

Sendrowicz, B. (2016), « Uber tylko z działalnością gospodarczą », dans : GazetaPraca.pl (portal), 27 janvier 2016, disponible à l'adresse suivante : <http://gazetapraca.pl/gazetapraca/1,90443,19541056,uber-tylko-z-dzialalnoscia-gospodarcza-po-19-lutego-firma-bedzie.html>.

Sowa, T. (2016), « Uber a działalność gospodarcza – poradnik dla kierowców », dans : IFirma (portail), 16 février 2016, disponible à l'adresse suivante : <https://www.ifirma.pl/poradnik-przedsiębiorcy/uber-a-dzialalnosc-gospodarcza-po-radnik-dla-kierowcow.html>.

Szaflarski, M. (2018), « Strajk taksówkarzy w Warszawie. W czwartek 1500 taksówek zablokuje miasto », dans : Wyborcza.pl, 17 octobre 2018, disponible à l'adresse suivante : <http://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/7,54420,24054702,strajk-taksowkarzy-w-warszawie-w-czwartek-1500-taksowek-zablokuje.html>.

Szczepaniak, P. and Szczygieł, K. (2016), « Uber jedzie na gapę », dans : oko.press (site internet), 28 septembre 2016, disponible à l'adresse suivante : <https://oko.press/uber-jedzie-na-gape/>.

Szymaniak, P. (2017), « Rządowy lex Uber. Koniec z jazdą bez licencji », dans : Gazeta Prawna.pl, 27 juillet 2017, disponible à l'adresse suivante : <http://serwisy.gazetaprawna.pl/transport/artykuly/1060577,uber-kierowcy-licencje-taxi.html>.

Szymaniak, P. (2018), « Lex uber: MF chce większych kar dla kierowców », dans : Gazeta Prawna.pl, 25 avril 2018, disponible à l'adresse suivante : <https://serwisy.gazetaprawna.pl/transport/artykuly/1119793,uber-mf-chce-wiekszych-kar-dla-kierowcow.html>.

TVPInfo (portail) (2018), Nowy projekt ustawy o transporcie. Jeśli wejdzie w życie, Uber i Taxify znikną z Polski, 19 octobre 2018, disponible à l'adresse suivante : <https://www.tvp.info/39547115/nowy-projekt-ustawy-o-transporcie-jesli-wejdzie-w-zycie-uber-i-taxify-znikna-z-polski>.

Uberblogger [surnom d'un ancien chauffeur Uber] (2016), Commentaire sur l'article de M. Lewandowski (2016), « Z Uberem z dnia na dzień jest coraz gorzej, warszawscy kierowcy prowadzą już w oparach absurdu », dans : Bezprawnik, 19 décembre 2016, disponible à l'adresse suivante : <https://bezprawnik.pl/uber-coraz-gorzej-2017/>.

Ziomek, W. (2018), « Przemęczeni taksówkarze i Taxi. Aplikacja faworyzuje tych, którzy pracują po kilkanaście godzin bez przerwy », dans : Money.pl (portal), 18 juin 2018, disponible à l'adresse suivante : <https://www.money.pl/gospodarka/wiadomosci/artykul/przemeczeni-taksowkarze,19,0,2408979.html>.

Ziobrowska, J. (2017) « Uberyzacja gospodarki – szansa czy zagrożenie? », dans: OKWroclaw (site internet), 8 mai 2017, disponible à l'adresse suivante : <http://okwroclaw2018.org/uberyzacja-gospodarki-szansa-zagrozenie/>.

Sites internet des plateformes

iTaxi : <https://itaxi.pl/praca-kierowcy/taxi-warszawa/>

Mytaxi : <https://pl.mytaxi.com>

Optitaxi : <https://optitaxi.pl/>

Taxify : <https://taxify.eu/pl/>

Uber : <https://www.uber.com/pl/pl/>

CAS 2 : Pyszne.pl

Description de la plateforme

Comment le travail est-il organisé dans la plateforme choisie pour comparaison dans les zones couvertes (par ex. conditions des contrats de travail, surveillance de l'exécution et flexibilité) ?

Pyszne.pl a été lancée en tant que startup polonaise basée à Wrocław (avec le soutien financier du Programme opérationnel pour l'« Économie innovante » de l'UE, OP). En 2012, 100% de ses actions ont été vendues à yd. Yourdelivery ; toutefois, la majorité des membres du personnel de gestion a conservé son poste au sein de l'entreprise. En 2014, l'entreprise a été reprise par Takeaway.com, une entreprise allemande mais qui est restée en activité en Pologne sous le nom de marque « Pyszne.pl ».

Pyszne.pl est une plateforme en ligne sur laquelle les clients peuvent placer des commandes de livraison instantanée de repas à partir de menus d'environ 6 000 restaurants répertoriés sur la plateforme. Dans la plupart des cas, la livraison relève de la responsabilité des restaurants, qui s'appuient sur leurs propres chauffeurs/coursiers¹⁶, ou sur un service de coursiers spécialisés, notamment Stava, une startup polonaise qui fonctionne sur une base interentreprises et livre les repas des restaurants à leurs clients.

Grzegorz Aksamit, co-fondateur et Vice-Président de Stava, a déclaré : « notre activité consiste à fournir des services de logistique et à développer une technologie et des algorithmes [...], l'activité de Pyszne.pl [...] consiste dans le marketing client et dans l'obtention de commandes, tandis que notre activité concerne la livraison de ces commandes » (Kurasiński, 2017). À l'heure actuelle, Stava exerce son activité en Pologne dans 15 villes. Pour devenir un coursier chez Stava, il est nécessaire d'avoir une voiture et un permis de conduire ; il faut également connaître la topographie locale. Les coursiers se voient proposer des contrats de mandat ainsi qu'une couverture totale des cotisations sociales. Depuis le 18 février 2019, selon les informations fournies sur le site internet de Stava, le tarif brut horaire proposé est de 13,7 PLN (3,16 €) à Lodz, Bialystok, Rzeszow, Opole, Siedlce et Łomża et de 17 PLN (3,93 €)¹⁷ à Wrocław.

Les restaurants clients de Pyszne.pl se voient proposer des vêtements de travail sous la marque de Pyszne.pl pour leurs coursiers ainsi qu'un étiquetage de marque de leur parc par la plateforme (cf. Gajewski, 2016). Les restaurants peuvent également louer auprès de la plateforme des scooters électriques sous la marque « Pyszne.pl » (Hamdan, 2018).

En novembre 2016, Pyszne.pl a commencé à proposer aux restaurants qui n'assurent pas eux-mêmes la livraison instantanée des repas à leurs clients des services de livraison instantanée de repas, avec ses propres coursiers à vélos

¹⁶ On peut déduire des informations contenues dans les offres d'emploi en ligne que les restaurants polonais embauchent des **coursiers** pour la livraison instantanée de repas avec un contrat de mandat, avec un contrat de service (c'est-à-dire les travailleurs indépendants) ou un contrat de salarié, en offrant des tarifs minimum réglementaires.

¹⁷ Les équivalents en euros établis à partir de taux de change de devises historiques sont indiqués entre crochets.

électriciens. Au départ, le service couvrait uniquement certains restaurants de Varsovie, en 2018, il a été étendu à Wrocław et à Cracovie (Mam Startup, 2019; Kurasiński, 2017).

Le service est assuré avec des vélos électriques détenus par l'entreprise. Les coursiers à vélo sont équipés par l'entreprise de vêtements imperméables et de caisses à usage alimentaire sous la marque. Au début de la journée de travail, les coursiers enlèvent la totalité de l'équipement dans les locaux de l'entreprise et, pendant leurs déplacements, ils sont suivis par le dispatcher, qui est formé pour répondre à tous types de problèmes. La livraison instantanée de repas peut également être suivie par le client en temps réel grâce à une fonction disponible sur la plateforme (Horecab, 2018). Les coursiers Pyszne.pl sont embauchés avec des contrats de mandat, c'est-à-dire un type de contrat civil conclu au titre du Code civil polonais, signifiant qu'aucune disposition en matière de droit du travail ne s'applique (notamment, par exemple, les limites de temps de travail) ; toutefois, le tarif de rémunération horaire ne peut pas être inférieur au tarif minimum réglementaire. Les offres d'emplois se font en tant que travail occasionnel ou temporaire (par exemple, sur les sites de recherche d'emploi tels que www.olx.pl ou www.gumtree.pl). Les coursiers travaillent avec des horaires souples définis toutes les semaines.

Joanna (nom non divulgué), un coursier femme employé par Pyszne.pl et interrogée par son blog, déclare qu'elle commence à travailler à 13h00 et effectue, en moyenne, des livraisons pendant les trois à six heures suivantes, deux ou trois jours par semaine. Elle peut ajuster son planning de manière à ce qu'il n'interfère pas avec ses autres engagements (cours à l'université). Tous les jours, elle couvre une distance de 40 km (Pyszne.pl, 2017), c'est-à-dire la moitié de la distance de course assurée par une charge de batterie (Mam Startup, 2019).

Aucune autre information sur les conditions de travail actuelles des coursiers Pyszne.pl ou sur l'utilisation de mécanismes pour les évaluer n'a pu être trouvée en ligne ou à partir d'autres sources écrites. Le site internet Pyszne.pl informe que ses clients peuvent évaluer le service de livraison et les repas livrés, en précisant que ces deux aspects relèvent de la responsabilité du restaurant. Ceci n'est pas surprenant dans la mesure où la part des livraisons de repas gérées directement par Pyszne.pl a été marginale en comparaison des autres activités de la plateforme. En avril 2018, à Varsovie, Pyszne.pl travaillait avec à peine 55 coursiers à vélo ; l'entreprise recrutait de nouveaux coursiers à vélo pour un service similaire à Wrocław et à Cracovie. À l'inverse, le personnel de la plateforme a explosé et est passé à plus de 110 personnes chargées des ventes, du service à la clientèle, de la conception graphique, des ressources humaines, des finances et des services avec les partenaires (ces derniers incluent des services et des produits supplémentaires tels que les boîtes à pizza ou des scooters mis à la disposition des restaurants clients). Par ailleurs, l'entreprise a signalé qu'elle offrait une formation régulière et des cours d'anglais hebdomadaire à son personnel (Miśków, 2018).

Les modalités de travail sont-elles conformes aux dispositions des négociations collectives et aux dispositions réglementaires applicables ?

Le contrat de mandat utilisé par Pyszne.pl pour embaucher les coursiers à vélo est une forme de salariat qui peut être considérée comme respectant les dispositions réglementaires pertinentes. Conformément à la législation, ce type de contrat peut être utilisé pour des postes qui, à la différence de ceux auxquels un contrat de travail standard s'appliquerait a) ne sont pas réalisés sous la supervision directe de la partie contractante (le contractant est censé effectuer des activités spécifiques et n'est pas tenu de suivre les commandes de la partie contractante) et b) ne sont pas réalisés dans un lieu imposé par la partie

contractante (c'est-à-dire le lieu de travail est convenu entre les parties).

Si Pyszne.pl ne divulgue pas les tarifs proposés à ses coursiers à vélo, le tarif brut horaire minimal réglementaire dans le cas de contrats de mandat était de 13,7 PLN (3,28 €) en 2018, et devait être augmenté à 14,7 PLN (3,42 €)¹⁸ à compter du 1^{er} janvier 2019 (CoM, 2017; CoM, 2018).

Aucune disposition de conventions collectives pertinentes ne peuvent servir de référence.

Quelles sont les implications attendues en termes d'emploi et de sécurité sociale des travailleurs de plateforme ?

Les modalités de travail décrites (contrats de mandat et souplesse des horaires) sont fréquemment utilisées pour des postes occasionnels ou temporaires (en mettant de côté le travail non enregistré), qu'il soit ou non intermédié ou aidé par des outils informatiques. Le contrat de mandat implique une protection sociale comparable à celle garantie par le salariat (sauf s'il s'agit d'un étudiant ou d'une personne embauchée sous une autre forme de contrat) car les contributions obligatoires couvrent la pension de retraite, la pension d'invalidité, l'allocation chômage et l'assurance santé ; par ailleurs, les rifs (calculés en fonction de la paie) sont les mêmes que pour les salariés. Une exception à cela est représentée par les cotisations d'assurance maladie, qui sont volontaires pour les travailleurs sous contrat de mandat ; par conséquent, seules les personnes assurées peuvent bénéficier d'allocations maladie¹⁹ et d'allocations maternité (le cas échéant). Il convient toutefois de souligner que les travailleurs embauchés dans le cadre d'un contrat de mandat ne jouissent pas des droits des salariés (notamment, par exemple, le congé de maternité, les congés payés et le préavis de fin de contrat).

Pyszne.pl utilise le cadre légal existant pour organiser les conditions de travail de ses coursiers à vélo. Ceci implique que cela peut être considéré comme une solution envisageable pour ce type de travail de plateforme.

À des fins de comparaison, il est bon de noter qu'Uber Eats adopte une approche différente (opérationnel uniquement à Varsovie, Cracovie, Poznan et Wrocław).

Uber Eats assure la livraison de toutes les commandes de repas générées par sa propre plateforme. Les coursiers Uber Eats livrent les repas avec leurs propres voitures, scooters ou vélos. Les personnes qui aspirent à devenir des coursiers Uber Eats seront enregistrées en qualité de travailleurs indépendants, ou travailleront avec un partenaire d'Uber Eats, c'est-à-dire qu'ils sont sous contrat avec une entité commerciale séparée qui coopère avec Uber Eats. Dans ce dernier cas, les conditions de travail et de sécurité sociale dépendent largement de l'intégrité des partenaires Uber Eats. Le système est similaire à celui utilisé par Uber pour le transport de passagers (cf. l'étude de cas concernant les chauffeurs de plateforme). *Gazeta Wyborcza* (l'un des principaux quotidiens de Pologne) a découvert et signalé de nombreuses pratiques douteuses sur le plan légal mises en œuvre par les partenaires d'Uber Eats en vue d'éviter l'enregistrement du travail et le paiement des cotisations à la sécurité sociale. Certains exemples sont répertoriés ci-dessous : a) contrats de location de vélos, l'entreprise partenaire loue le vélo détenu par le coursier et paie à ce dernier l'utilisation réelle du vélo (au lieu de payer à ce travailleur un travail qui devrait

¹⁸ Les équivalents en euros établis à partir de taux de change de devises historiques sont indiqués entre crochets.

¹⁹ Le droit aux prestations de maladie est ouvert aux travailleurs qui ont été assurés sur une durée minimale de 90 jours.

être réalisé au titre du contrat de mandat) ; b) les contrats de mandat avec un tarif forfaitaire hebdomadaire de 50 PLN (11,44 €)²⁰, payable uniquement si la valeur des commandes livrées a atteint au moins 75 PLBN (17,16 €) ; et c) les contrats selon lesquels le coursier est tenu de payer 20 PLN (4,58 €)²¹ par mois pour avoir accès au système de « définition de compte » (Szostak, 2019).

Bibliographie

Réglementations

Conseil des Ministres (CoM) (2018), Réglementation du Conseil des Ministres du 11 septembre 2018 sur le tarif minimum de rémunération du travail et sur le tarif horaire minimum en 2019.

CoM (2017), Réglementation du Conseil des Ministres du 12 septembre 2017 sur le tarif minimum de rémunération du travail et sur le tarif horaire minimum en 2018.

Articles

Gajewski, M. (2016), « Zmiany w Pyszne.pl. Twoje jedzenie przyjedzie teraz na elektrycznym rowerze », dans : Spidersweb, 19 décembre 2016, disponible à l'adresse suivante : <https://www.spidersweb.pl/2016/12/pyszne-pl-dostawa.html>.

HACCP dla Ciebie (portail) (2018), HACCP dla Ciebie pyta eksperta. Stawa- gastro kurierzy. Dlaczego nie opłaca się zatrudniać własnego kierowcy w lokalu gastronomicznym?, 23 mars 2018, disponible à l'adresse suivante :

<https://haccpdlaciebie.pl/2018/03/haccp-dla-ciebie-pyta-eksperta-stava-gastro-kurierzy-dlaczego-nie-oplaca-sie-zatrudniac-wlasnego-kierowcy-z-lokalu-gastronomicznym/>.

Hamdan, J. (2018), « JedenŚlad rozpoczął współpracę z Pyszne.pl », dans : Handel extra (portail), 5 juillet 2018, disponible à l'adresse suivante : <https://handelextra.pl/artykuly/213442.jedenslad-rozpoczal-wspolprace-z-pyszne-pl>.

Horecabc (portail) (2018), Darmowe rowerowe dostawy pyszne.pl wkraczają do kolejnego miasta, 25 octobre 2018, disponible à l'adresse suivante : <https://www.horecabc.pl/darmowe-rowerowe-dostawy-pyszne-pl-wkraczaja-do-kolejnego-miasta/>.

Kurasiński, A. (2017), « Grzegorz Aksamit (Stawa) – Jesteśmy miejską „infrastrukturą” dla restauratorów », dans : Kurasinski (blog), 7 septembre 2017, disponible à l'adresse suivante : <https://blog.kurasinski.com/2017/09/grzegorz-aksamit-stawa-jestesmy-miejska-infrastruktura-dla-restauratorow/>.

Mam Startup (portail) (2019), « Pyszne.pl uruchamia własną dostawę jedzenia. Informacja prasowa », 19 décembre 2016, disponible à l'adresse suivante : <https://mamstartup.pl/transport/10297/pyszne-pl-uruchamia-wlasna-dostawe-jedzenia>.

²⁰ Les contrats de mandat envisageant le paiement d'un montant égal ou inférieur à 200 PLN (45,77 € à compter du 27 août 2019) par mois sont soumis à un pourcentage d'impôts forfaitaire et n'exigent pas de l'employeur qu'il établisse une déclaration de revenus personnels des travailleurs.

²¹ Les équivalents en euros établis à partir de taux de change du 27 août 2019 sont indiqués entre crochets.

Marketing i Biznes (portal) (2018), « Founder's Mind. Wywiad z Grzegorzem Aksamitem », 14 juin 2018, disponible à l'adresse suivante : <https://marketingibiznes.pl/biznes/founder-minds-wywiad-z-grzegorzem-aksamitem/>.

Miśków, J. (2018), « Arkadiusz Krupicz, współzałożyciel Pyszne.pl: Chcesz założyć start-up? Nie myśl, tylko działaj », dans : Puls HR (portail), 17 avril 2018, disponible à l'adresse suivante : <https://www.pulshr.pl/wywiad/arkadiusz-krupicz-wspolzalozyciel-pyszne-pl-chcesz-zalozyc-start-up-nie-mysl-tylko-dzialaj,52682.html>.

Portail spożywczy (portail) (2018), « Darmowe rowerowe dostawy Pyszne.pl wkraczają do Krakowa », 16 novembre 2018, disponible à l'adresse suivante : <http://www.portalspozywczy.pl/horeca/wiadomosci/darmowe-rowerowe-dostawy-pyszne-pl-wkraczaja-do-krakowa,165091.html>.

Pyszne.pl (blog) (2017), Dobrze ci w pomarańczowym!, 8 mars 2017, disponible à l'adresse suivante : <https://www.pyszne.pl/blog/dobrze-ci-w-pomaranzczowym/>.

Sędek, M. (2017), « Sukces z dostawą do domu – historia Pyszne.pl », dans : Marketing i Biznes (portail), 25 avril 2017, disponible à l'adresse suivante : <https://marketingibiznes.pl/start-up-zone/sukces-dostawa-domu-historia-pyszne-pl/>.

Szostak, P. (2019), « Pracowałem na czarno w Uber Eats », dans : Gazeta Wyborcza, 19 février 2019, disponible à l'adresse suivante : <http://wyborcza.pl/10,93566,24470891,piotr-szostak-pracowalem-na-czarno-w-uber-eats.html>.

Sites de recherché d'emploi / portails d'emploi et offres d'emploi

www.gumtree.pl

329060628329060628 posté le 4 janvier 2019 (coursier à vélo à Varsovie chez Pyszne.pl)

www.olx.pl

05.02.19498827559 posté le 5 février 2019 (coursier à vélo à Varsovie chez Pyszne.pl)

494713871 posté le 04 février 2019 (coursier à vélo à Cracovie chez Pyszne.pl)

494712315 posté le 4 février 2019 (coursier à vélo à Wrocław chez Pyszne.pl)

oferty.praca.gov.pl

pl.jooble.org

sprzedajemy.pl

Sites internet des plateformes

pyszne.pl

stava.pl



DON'T GIG UP

dontgigup.eu