



DON'T GIG UP



Polonia

Informe de Estudio de Caso

Autor: Małgorzata Koziarek
(Institute of Public Affairs)

(La versión original de este documento es en inglés)
AGOSTO 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 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 social¹.

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.

¹ En ausencia de prácticas notables sobre las plataformas que prestan servicios de entrega de alimentos en Polonia, este informe también incluye una descripción de cómo opera una startup polaca (Pyszne.pl) activa en este sector. Esto es útil con el fin de comparar casos relacionados con plataformas similares en otros países, estudiados en el marco del presente proyecto.

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: Hacer cumplir y enmendar las leyes relevantes para los conductores de la economía gig en el sector de servicios de transporte de pasajeros

Descripción de la medida.

¿Cuáles son **las características** de la medida con respecto a la protección de los trabajadores de la economía gig (haga referencia a todas las áreas de interés relevantes)?

La entrada de Uber en el mercado polaco en el verano de 2014 fue bien recibida por muchos pasajeros, que comenzaron a aprovechar un nuevo servicio barato e innovador, y por conductores que buscaban una valiosa oportunidad para ganar dinero sin formalidades. Sin embargo, poco después, cuando los taxistas con licencia comenzaron a protestar contra la competencia desleal, se planteó públicamente la cuestión de si las prácticas de Uber son legales, también en forma de acciones de protesta organizadas por los taxistas con licencia y sus asociaciones. En respuesta a eso: a) el Ministerio de Finanzas aclaró que los conductores de Uber tenían que presentar su declaración de impuestos como empresarios independientes; b) las autoridades de inspección relevantes comenzaron a realizar inspecciones de campo para verificar si los conductores que ganan dinero al proporcionar servicios de transporte de pasajeros poseen las licencias requeridas y cumplen con todas las demás regulaciones aplicables; y c) mediante la Ley no. 1180/2019, el Parlamento adoptó un conjunto de enmiendas a la Ley de Transporte por Carretera (no. 1371/2001), según lo propuesto por el Ministerio de Infraestructura, con miras a regular *a los intermediarios de transporte por carretera*, así como a facilitar a los conductores para ingresar al sector de servicios de transporte de pasajeros reduciendo los requisitos relacionados con la licencia (el nuevo conjunto de reglas entrará en vigencia en enero de 2020).

Haciendo referencia a las disposiciones de la Ley del impuesto sobre la renta personal (n.350/1991), el Ministerio de Hacienda aclaró en su declaración de 2015 que el dinero ganado por personas físicas por la prestación de servicios de transporte a través de la aplicación Uber está sujeto a la legislación mencionada anteriormente. Dado que Uber actúa como intermediario (y no como empleador o como cliente), es responsabilidad del conductor cumplir con las obligaciones fiscales pertinentes, según lo exige la ley. Dichas obligaciones fiscales se aplican independientemente de los requisitos legales que regulan las actividades comerciales o los servicios de transporte, es decir, si la persona realmente ha registrado una actividad comercial u obtenido una licencia de transporte de pasajeros.

Con su declaración, el Ministerio de Finanzas especificó que, bajo el marco legal existente, los conductores de Uber tenían que asegurarse de que su actividad remunerativa estuviera registrada y que se pagaran los impuestos adeudados. Cuando no se pueda identificar a ningún empleador, como ha sido el caso con la actividad laboral intermediada a través de Uber y plataformas similares, la actividad laboral realizada por los conductores de automóviles se registrará

como actividad comercial. Tal registro define la relación entre el controlador y la plataforma en términos de empresa a empresa. Los precios y el pago (así como otros términos de servicio) se consideran un problema contractual, sujeto a los estándares aplicables a las relaciones comerciales. Al mismo tiempo, debe tenerse en cuenta que los empresarios autónomos en Polonia están cubiertos obligatoriamente (y deben asumir los costos del) sistema de seguridad social, y también lo son (y deben) los trabajadores gig, una vez que se registran como trabajadores autónomos.

En particular, el autoempleo entendido como una actividad empresarial de una sola persona implica:

- inscripción en el Registro Central e Información sobre Empresas (CEIDG), que es gratuita;
- pago de cotizaciones obligatorias a la seguridad social (con respecto a las cuales, en principio², el 60% del salario promedio proyectado en Polonia³ se utiliza como base de cálculo), que cubre el seguro relacionado con la pensión de jubilación, la pensión de invalidez, accidentes de trabajo, desempleo y asistencia sanitaria;
- contribuciones opcionales relacionadas con el seguro de enfermedad; y
- obligaciones de contabilidad e informes financieros, lo que, en la práctica, implica la necesidad de que los trabajadores independientes asuman los costos de un servicio de contabilidad.

Además, después de las acciones de protesta organizadas por las organizaciones de taxistas con licencia, la Inspección General de Transporte por Carretera llevó a cabo una serie de inspecciones en diferentes ciudades, y se impusieron multas a los conductores que realizan servicios similares a los taxis sin tener la licencia correspondiente, ya que, de conformidad con la Ley de transporte por carretera, el transporte de pasajeros como actividad remunerativa está sujeto a una licencia (Bulsa, 2016; Korolczuk, 2018; Marczak, 2015; Epoznan, 2017; Cracovia.pl, 2017).

En 2017, el Ministerio de Infraestructura comenzó a redactar enmiendas a la Ley de Transporte por Carretera para regular la actividad de los intermediarios de transporte por carretera y modificar las disposiciones de la licencia de transporte de pasajeros. La versión final fue adoptada mediante la Ley núm. 1180/2019 por el Parlamento a mediados de mayo de 2019, y entrará en vigor en enero de 2020. Como resultado, la actividad de intermediación estará sujeta a una licencia y requerirá su registro en Polonia. Las personas condenadas, entre otras cosas, por delitos contra el entorno laboral o por incumplimiento de la legislación laboral o condiciones de pago no pueden ser miembros de la junta de la entidad intermediaria. El intermediario contratará para el transporte de pasajeros solo a empresarios que posean licencias de transporte de pasajeros relevantes. La ley establece multas tanto para el intermediario que opera sin la licencia, como para el conductor que acepta órdenes de dicho intermediario. Además, el intermediario estará obligado a realizar un seguimiento de todos los pedidos. Al mismo tiempo, las enmiendas están destinadas a flexibilizar los requisitos para la obtención de la licencia de taxi que permite a los conductores proporcionar servicios de transporte de pasajeros: más específicamente, eliminan la capacitación y las pruebas obligatorias en topografía local y legislación local. Las nuevas disposiciones también permiten el uso de aplicaciones de software móvil para el cálculo de tarifas como una alternativa a los taxímetros.

² Tenga en cuenta las excepciones discutidas en la última sección.

³ El monto se anuncia anualmente, al final del año anterior por el Ministerio de Familia, Trabajo y Política Social.

Descripción de las plataformas

¿Cómo se **organiza el trabajo** en las plataformas que aborda la medida en las áreas cubiertas (por ejemplo, los términos de los contratos de trabajo, el monitoreo del rendimiento y la flexibilidad)?

A partir de febrero de 2019 (cuando se recopilaron la mayoría de los datos que se presentan a continuación), había algunas plataformas que brindaban (o intermediaban) servicios de taxi en Polonia: entre ellas, Uber (la primera en comenzar a operar a mediados de 2014), Taxify⁴, Mytaxi, iTaxi y Optitaxi. Los dos últimos también aceptan pedidos realizados por teléfono.

Desde el comienzo de sus operaciones en Polonia, Uber se ha percibido a sí mismo como un intermediario, y los contratos registrados con los conductores establecen explícitamente que es responsabilidad exclusiva de estos últimos cumplir con las obligaciones relacionadas con su actividad, según lo dispuesto por la ley polaca. Inicialmente, los conductores tenían que cumplir solo con los siguientes requisitos: tener al menos 21 años de edad; haber obtenido su licencia de conducir al menos un año antes; tener antecedentes penales limpios y no haber cometido infracciones de tránsito; y tener un automóvil no mayor de 10 años (Borowska, 2018; Cydzik, 2016; Szczepaniak y Szczygieł, 2016).

Tras la declaración del Ministerio de Finanzas, Uber cambió su política: a partir del 19 de febrero de 2016, la compañía exige explícitamente que los conductores que utilizan su plataforma estén registrados como empresarios autónomos (Sendrowicz, 2016; Sowa, 2016). De antemano, como señaló un conductor de Uber, “trabajar para Uber estaba generando ganancias bastante buenas, sobre las cuales nadie pagaba impuestos” (Uberblogger, 2016).

Los conductores también pueden trabajar en el marco de la plataforma Uber a través de las llamadas “empresas asociadas”, que generalmente son los propietarios de la flota arrendada. Estas empresas reclutan directamente conductores que no tienen sus propios automóviles y/o no tienen (no quieren registrarse) su propia actividad comercial (Szczepaniak y Szczygieł, 2016).

Los conductores que están legalmente empleados por empresas asociadas trabajan bajo el llamado “contrato de mandato” (*umowa zlecenie*), que es un tipo de contrato civil celebrado de conformidad con el Código Civil; por lo tanto, no se aplican disposiciones de la legislación laboral (como, por ejemplo, límites de tiempo de trabajo); sin embargo, la tarifa de pago por hora no será inferior a la tarifa mínima legal, y el pago de las cotizaciones a la seguridad social es obligatorio (excepto el seguro de enfermedad). Como es el caso con el empleador, la parte contratante es responsable de calcular los adelantos del impuesto sobre la renta individual y las contribuciones a la seguridad social para el contratista, así como de deducir los montos adeudados de la remuneración de los contratistas y realizar el pago a los fondos correspondientes.

Según Uber, un buen 40% de sus conductores trabajaron a través de firmas asociadas en el 2017. Estos últimos se hacen cargo de los costos de combustible, mantenimiento y depreciación. Los autos deben estar en uso sin parar para que el negocio valga la pena. Por lo tanto, el trabajo a menudo se organiza en base a turnos de 12 horas y, como resultado, en tarifas fijas por hora. En una entrevista, un conductor de Uber se quejó de que las empresas asociadas toman más pedidos y sus conductores están continuamente en movimiento, mientras que los conductores independientes como él tienen que esperar 30 minutos⁵ (Rozwadowska, 2017). En consecuencia, algunos conductores de

4 Renombrado ‘Bolt’ en marzo de 2019.

5 Sin embargo, los conductores autónomos de Uber continuaron trabajando de acuerdo con

Uber organizaron una acción de protesta en diciembre de 2016, exigiendo un trato igual para todos los conductores en la asignación de órdenes; sin embargo, el portavoz de Uber negó que los conductores que trabajan a través de firmas asociadas tengan prioridad en la asignación de pedidos (Grabiec, 2016a; Grabiec, 2016b; Nowak, 2016).

En cuanto al sistema que involucra a las empresas asociadas, teniendo en cuenta el margen deducido por Uber, el 75% restante del monto pagado por los pasajeros se divide entre la empresa asociada y el conductor, ya sea por igual o de 60 a 40. Las tarifas por hora que los conductores de la plataforma ganan en el marco de este sistema, según lo informado en septiembre de 2017, oscilaron entre 10 PLN (según los anuncios de trabajo) y 20 PLN (según lo declarado por las empresas asociadas entrevistadas)^{6,7}(Rozwadowska, 2017). En comparación, la tarifa bruta horaria mínima legal era de 13,7 PLN (3,77 €) en 2017, y 14 PLN (3,35 €) en 2018, que corresponden a las tarifas netas de 10,25 PLN (2,32 €) y 10,48 PLN (2,51 €)⁸, respectivamente (después de deducir las contribuciones a la seguridad social enumeradas anteriormente, y después de la aplicación de la tasa del impuesto sobre la renta personal sobre los ingresos brutos mensuales que exceden los 200 PLN)⁹.

Dado que las tarifas ofrecidas a los conductores gig son bajas, estos trabajos han sido asumidos en gran parte por trabajadores migrantes (principalmente de Ucrania), que aceptan más fácilmente ingresos más bajos (Kosiński, 2016a; Rozwadowska, 2017; Ziobrowska, 2017). También se han denunciado algunos casos de empresas asociadas que ofrecen un trabajo sin contrato (Szczepaniak y Szczygieł, 2016)¹⁰ o que aplican “prácticas de liquidación de cuentas poco claras” (Uberblogger, 2016).

Las plataformas utilizan diferentes sistemas de clasificación que tienen una función de supervisión del rendimiento o de la motivación. Uber utiliza un sistema en el que los pasajeros pueden evaluar a los conductores y viceversa. Los conductores que obtienen un puntaje promedio por debajo del estándar deseado (es decir, inferior a 4.6 en una escala de cinco puntos) deben asistir a la capacitación; si la puntuación no mejora, ya no pueden trabajar para la plataforma (Kosiński, 2016a). En cuanto a iTaxi, la calificación depende del automóvil (modelo, edad y limpieza), de las evaluaciones realizadas por los pasajeros y de la duración de la disponibilidad del conductor a través de la aplicación de la plataforma. Se supone que el tercer factor tiene un peso mucho mayor en la asignación de pedidos por el algoritmo de plataforma. Los conductores de iTaxi afirman que, para obtener un puntaje alto (y, por lo tanto, un mayor número de pedidos), uno debe trabajar más de 300 horas al mes y, si un conductor se toma un fin de semana libre, el puntaje disminuirá significativamente (Ziomek, 2018). Mytaxi prefiere asignar órdenes a los conductores cuyos autos

horarios flexibles (cf. Nowak, 2016).

6 En ese momento, PLN 10 correspondía entre € 2.2 y € 2.3; por lo tanto, la tasa bruta horaria mínima legal correspondiente ascendió a entre € 3 y € 3.2. Es interesante observar que un conductor autónomo de Uber que trabajaba 40 horas a la semana en Cracovia calculó su ingreso neto por hora en noviembre de 2016 en aproximadamente 10 PLN (entre € 2.2 y € 2.3), es decir, después de deducir el margen de Uber del 20%, IVA, contribuciones a la seguridad social, costos de gasolina, responsabilidad civil y seguro de automóvil, y la depreciación del vehículo de sus ingresos mensuales, que ascendieron a 5.400 PLN (equivalentes a 1.247 €) al mes.

7 La fuente no aclara si tales tarifas se calculan sobre una base neta o bruta.

8 Los equivalentes en euros basados en los tipos de cambio históricos se proporcionan entre paréntesis.

9 Según las tasas de cambio históricos, dicho importe correspondía a € 45,35 en 2017 y a € 47,88 en 2018.

10 Sin embargo, debe tenerse en cuenta que el contrato de mandato no requiere la forma escrita para ser válido.

llevan la etiqueta “Mytaxi”.

Las inspecciones realizadas por la Inspección General de Transporte por Carretera en cooperación con otras agencias de inspección han revelado que las órdenes de transporte encargadas por intermediarios (plataformas) también son realizadas por conductores y empresarios sin las licencias requeridas por la ley en relación con la provisión de servicios pagados de transporte de pasajeros¹¹. El Ministerio de Infraestructura, justificando la necesidad de las enmiendas propuestas a la Ley de Transporte por Carretera, señaló que los conductores (que incluyen a ciudadanos extranjeros) a menudo desconocen las disposiciones legales que deben cumplir (proyecto de ley de marzo de 2019 que modifica la Ley de Transporte por Carretera y la Ley del tiempo de trabajo de los conductores).

Ni Uber ni Taxify (Bolt) requieren una *licencia de taxi* de sus conductores. Estas plataformas solo requieren que los conductores tengan una actividad comercial registrada o que operen a través de una entidad comercial registrada (empresa asociada). Por otro lado, iTaxi y Mytaxi trabajan solo con taxistas con licencia (que, por definición, son empresarios autónomos) (Szczeplaniak y Szczygieł, 2016; cf. también sitios web de plataformas). Puede suceder que un solo conductor reciba pedidos de (trabaje con) más de una plataforma.

¿Están los acuerdos de trabajo en línea con las disposiciones legales y de negociación colectiva aplicables?

Según lo dispuesto por la Ley de Transporte por Carretera, tener una actividad comercial registrada es uno de los requisitos para obtener la licencia de taxi. Por lo tanto, los taxistas con licencia son, por regla general, empresarios independientes. Los conductores de plataformas sin la licencia requerida por la ley corren el riesgo de ser multados por la Inspección de Transporte por Carretera. En particular, la legislación aplicable exige que el conductor sea titular de una licencia de taxi o esté empleado por un titular de licencia de taxi. Por lo tanto, las empresas asociadas que proporcionan la flota y emplean a los conductores deberían ser titulares de licencias de taxi para operar de conformidad con las normas de transporte.

El contrato de mandato, celebrado por dichas empresas asociadas con conductores gig, podría considerarse una forma de empleo legalmente aceptable, siempre que se cumplan las siguientes condiciones: a) la actividad laboral no se realiza bajo la supervisión directa de la parte contratante : el contratista es responsable de realizar actividades legales específicas y no está obligado a seguir las órdenes de la parte contratante; y b) la parte contratante no impone el lugar de trabajo, que, en cambio, se acuerda entre las partes.

No se aplican límites legales de tiempo de trabajo, ya sea en el caso del trabajo realizado en el marco de una relación de trabajo autónoma (actividad comercial), o bajo el contrato de mandato; por lo tanto, las partes pueden establecer de manera flexible las horas de trabajo. En ambos casos, las partes pueden terminar fácilmente la relación.

Si bien no hay disposiciones de negociación colectiva aplicables en ese sector, hay una serie de sindicatos que representan los intereses de los taxistas con licencia, y han estado activos exigiendo acciones del gobierno para erradicar la competencia desleal de los conductores de plataforma (es decir, para comba-

¹¹ En 2017, la Inspección General de Transporte por Carretera realizó 4.664 inspecciones aleatorias, que identificaron hasta 384 casos de infracción de la Ley de Transporte por Carretera. De enero a agosto de 2018, se identificaron 135 casos de infracción, como se informó en la evaluación de impacto de las enmiendas propuestas a la Ley de Transporte por Carretera. No se publicaron datos sobre cuántos de ellos involucraban controladores de plataforma.

tir sus incumplimiento de la legislación aplicable y regular el funcionamiento de los intermediarios, es decir, las plataformas) (Cydzyk, 2016; Duszczuk, 2014; Grabiec, 2016a; Rozwadowska, 2018).

*¿Cuáles son **las implicaciones esperadas en términos de empleo y seguridad social** de los trabajadores de la economía gig?*

Los conductores gig que son emprendedores autónomos disfrutan del mismo nivel de protección social que los taxistas con licencia.

Aquellos que trabajan bajo el contrato de mandato también están cubiertos por el sistema de seguridad social a través de contribuciones obligatorias¹² destinadas a financiar la pensión de jubilación, la pensión de invalidez, el subsidio de desempleo y el seguro de salud, y el tipo de cotizaciones son las mismas de los empleados. Una excepción a esto está representada por las contribuciones al seguro de enfermedad, que, en el caso de los trabajadores con contrato, son opcionales; por lo tanto, solo los conductores asegurados tienen derecho a la prestación por enfermedad¹³ y la prestación de maternidad (si corresponde). Sin embargo, debe enfatizarse que estos trabajadores (al igual que los empresarios autónomos) no disfrutan de los derechos de los empleados (como, por ejemplo, licencia de maternidad, vacaciones pagadas y aviso de rescisión del contrato).

Evaluación de la medida

¿Qué información y datos cualitativos y cuantitativos están disponibles sobre la medida?

Hasta el momento, no se han proporcionado datos cuantitativos sobre el impacto que la medida tiene en los trabajadores gig.

La información cualitativa incluye: disposiciones legales vinculantes y propuestas; comentarios y opiniones de los interesados (proporcionados, entre otros, por organizaciones de empleadores y sindicatos) publicados en el informe sobre las consultas públicas celebradas durante la fase de redacción de las enmiendas mencionadas; los requisitos de entrada para conductores, publicados en las plataformas (con diferentes niveles de detalle); informaciones sobre el reclutamiento incluidas en los anuncios de trabajo; información sobre prácticas en el sector, como las ganancias y los términos de servicio de los conductores, divulgada durante las investigaciones de los medios o compartida directamente en línea; noticias publicadas por los medios de comunicación; reglas y regulaciones de operación de plataformas publicadas en sus sitios web; y artículos con opiniones sobre Uber y plataformas similares, así como sobre la economía gig.

¿Cómo funciona la medida en relación con los derechos laborales y sociales de los trabajadores de la economía gig?

La declaración del Ministerio de Finanzas, así como las inspecciones ad hoc realizadas por la Inspección General de Transporte por Carretera tras la presión de las organizaciones de taxistas con licencia, aparentemente han llevado a un cambio al empleo registrado entre los conductores de plataforma (ya sea como empresarios autónomos o como trabajadores que operan bajo un con-

¹² Excepto si la persona es estudiante o empleado bajo otra forma de contrato.

¹³ El derecho a la prestación por enfermedad es disfrutado por los trabajadores que han estado asegurados durante al menos 90 días.

trato de mandato celebrado con empresas asociadas). En consecuencia, la cobertura del vigente sistema de protección social ha aumentado. Sin embargo, el éxito de la medida en términos de erradicación del trabajo no declarado es incierto y difícil de evaluar.

En la medida en que no se han aumentado las tarifas para los pasajeros y no se ha reducido el margen de Uber¹⁴ sobre el monto pagado por el pasajero, las ganancias no registradas previamente de los conductores de la plataforma de Uber se han reducido por impuestos, contribuciones a la seguridad social y costos administrativos (como los relacionados con los servicios de contabilidad en el caso de los empresarios autónomos, o los márgenes cobrados por las empresas asociadas en el caso de los trabajadores bajo un contrato de mandato). Como resultado, una vez que Uber comenzó a proporcionar sus servicios de taxi solo a través de empresarios registrados, muchos conductores se retiraron de la plataforma, especialmente aquellos que consideraron este trabajo como una fuente adicional de ingresos (Sendrowicz, 2016).

Vale la pena señalar que los empresarios independientes que comienzan su actividad comercial están exentos del pago de las cotizaciones a la seguridad social durante los primeros seis meses, mientras que durante los siguientes 24 meses están obligados a pagar dichas cotizaciones a tasas reducidas (la exención y el las tarifas reducidas no se aplican a las contribuciones al seguro de salud). Este régimen puede alentar a los nuevos participantes y, como resultado, aumentar la competencia en el mercado. Al mismo tiempo, la reducción de la carga financiera puede hacerlos más propensos a tasas de remuneración más bajas. De conformidad con otra disposición notable, vigente a partir de enero de 2019, los empresarios independientes pueden optar por vincular sus contribuciones (excepto las contribuciones al seguro de salud) a sus ingresos reales (en lugar de pagar la suma global obligatoria)¹⁵ si sus ingresos en el año anterior no superó los 30 salarios mínimos mensuales (63,000 PLN - 15,082.60 € - en 2018)¹⁶ (Ley No. 887/1998, según enmendada).

Si bien ambas formas de trabajo registradas, es decir, el autoempleo como parte de una actividad comercial, y los contratos de mandato, brindan a los conductores una cobertura de seguridad social (aunque más débil que la que se proporcionaría en los contratos de trabajo estándar), ninguna de las dos formas otorga, en alguna medida, los derechos de los empleados, como vacaciones pagadas o aviso de rescisión del contrato garantizado por el Código Laboral, o responsabilidad limitada del trabajador en caso de pérdida o daño a terceros.

Las medidas discutidas se centran solo en un sector de la economía gig, pero la declaración del Ministerio de Finanzas puede considerarse relevante también para el trabajo de plataforma en otros sectores en la medida en que describe que los que perciben ingresos individuales serán considerados como empleadores (y serán registrados como empresarios autónomos) en aquellos casos en que su actividad laboral es remunerada, pero ninguna otra entidad o persona puede ser identificada como desempeñando el papel de empleador. En consecuencia, la plataforma, al negar ser un empleador, no tiene más remedio que basar sus operaciones en relaciones de empresa a empresa, es decir, con empresarios independientes o con empresas, que podrían servir como el enlace que falta, y desempeñar el papel de empleador para aquellos que no quieren convertirse en empresarios por cuenta propia (tal modelo se puede encontrar en el sector de servicios de limpieza). Si bien estas empresas

¹⁴ El margen, originalmente establecido en 15%, era de 20% en ese momento; luego se elevó al 25% (Kosiński, 2016b).

¹⁵ Esto se establece utilizando el 60% del salario promedio como base de cálculo.

¹⁶ Los tipos de cambio históricos se han utilizado para calcular los equivalentes en euros.

se convierten en actores relevantes en lo que respecta a los derechos laborales y sociales de los trabajadores gig, tienden a depender de contratos civiles al contratar trabajadores.

Los cambios en la legislación de transporte por carretera han sido motivados por la necesidad de regular las *actividades comerciales* en el sector para garantizar una competencia leal, un control más efectivo y la seguridad de los pasajeros. Proporcionan una base legal para la operación de las plataformas, así como un acceso más fácil a las licencias de taxi para los nuevos entrantes (comerciales) al mercado. Los problemas del trabajo no declarado, las condiciones laborales, la protección social y los derechos de los trabajadores no se abordaron en la reforma legislativa, que puede considerarse una oportunidad perdida.

Fuentes

Regulaciones y documentos gubernamentales (cronológicamente)

Act no. 350/1991 on Personal Income Tax, como se modificó posteriormente.

Act no. 887/1998 on the Social Insurance System, como se modificó posteriormente.

Act no. 1371/2001 on Road Transport, como se modificó posteriormente.

Ministry of Finance (2015), 'Dochody z Ubera podlegają opodatkowaniu', Press release, 9 July 2015, disponible en: http://mf-arch.mf.gov.pl/ru/ministers-two-finansow/wiadomosci/komunikaty/-/asset_publisher/6Wwm/content/dochody-z-uber-podlegaja-opodatkowaniu.

Bill of March 2019 amending the Road Transport Act and the Drivers' Working Time Act (El documento incluye la justificación de los reglamentos propuestos, el informe sobre las consultas con las partes interesadas, así como la evaluación de impacto de los reglamentos propuestos), disponible en: <https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//2/12303152/12459410/12459411/dokument384638.pdf>.

Act no. 1180/2019 amending the Road Transport Act y ciertos otros actos.

Artículos

Borowska, A. (2018), 'Rozliczenie kierowców korzystających z aplikacji Uber', in: Poradnik Przedsiębiorcy (portal), 18 May 2018, disponible en: <https://poradnik-przedsiębiorcy.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', in: Infokatowice (portal), 10 October 2016, disponible en: <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', in: Rzeczpospolita, 22 November 2016, disponible en: <https://www.rp.pl/Konsumenci/311229908-Zwiazki-zawodowe-taksowkarzy-pozwaly-Ubera.html>.

Duszczuk, M. (2014), 'Kolejny protest taksówkarzy', in: Rzeczpospolita, 24 November 2014, available at: <https://www.rp.pl/artykul/1159674-Kolejny-protest-taksowkarzy.html>.

Epoznan (portal) (2017), Taksówkarze ponownie zamówili Ubera, a po kursie wezwali policję, 20 June 2017, disponible en: 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', in: Spidersweb (blog), 8 Decem-

ber 2016, disponible en: <https://www.spidersweb.pl/2016/12/uber-polska-protest-strajk-kierowcow.html>.

Grabiec, P. (2016b), 'Uber bagatelizuje protest polskich kierowców i pokazuje liczby', in: Mówimy: sprawdzam! Spidersweb (blog), 9 December 2016, disponible en: <https://www.spidersweb.pl/2016/12/uber-polska-protest-strajk-kierowcow.html>.

Korolczuk, M. (2018), 'Kierowcy Ubera zatrzymani przez Inspekcję Transportu Drogowego', in: Trojmiasto.pl (portal), 9 March 2018, disponible en: <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', in: Spidersweb (blog), 4 November 2016, disponible en: <https://www.spidersweb.pl/2016/11/uber-oceny.html>.

Kosiński, D. (2016b), 'Uber zrobił swoje Uber może odejść. Popularna usługa stała się własną karykaturą', in: Spidersweb (blog), 4 April 2018, disponible en: <https://www.spidersweb.pl/2018/04/uber-czemu-nie-warto.html>.

Krakow.pl (2017), 'Zaskakujące wyniki kolejnych kontroli kierowców Uber', 4 May 2017, disponible en: 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', in: IPwsieci (blog), 24 May 2017, disponible en:

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?', in: Niebezpiecznik.pl (portal), 12 April 2018, disponible en: <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"', in: Antyweb (portal), 25 April 2015, disponible en: <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', in: Spidersweb (blog), 12 December 2016, disponible en: <https://www.spidersweb.pl/2016/12/uber-zarobki-kierowcy-protest.html>.

Patrzyłas, A. (2017), 'Uberyzacja pracy to pułapka? Może wywołać falę prekaryzacji', in: Forsal.pl (portal), 20 December 2017, disponible en: <http://forsal.pl/artykuly/1091807,czy-ekonomia-wspolpracy-zagraza-tradycyjnym-firmom-i-wlasnosc.html>.

Rozwadowska, A. (2017), 'W Uberze zarabiają pośrednicy, kierowcy coraz mniej', in: Gazeta Wyborcza, 26 September 2017, disponible en: <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', in: Wyborcza.pl (portal), 16 September 2018, disponible en: <http://wyborcza.pl/7,155287,23916942,beda-dwa-wielkie-protesty-taksowkarzy-przeciwko-uberowi-i-taxify.html>.

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

Sendrowicz, B. (2016), 'Uber tylko z działalnością gospodarczą', in: GazetaPraca.pl (portal), 27 January 2016, disponible en: <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', in: IFirma (portal), 16 February 2016, disponible en: <https://www.ifirma.pl/poradnik-przedsiębiorcy/uber-a-dzialalnosc-gospodarcza-poradnik-dla-kierowcow.html>.

Szaflarski, M. (2018), 'Strajk taksówkarzy w Warszawie. W czwartek 1500 taksówek zablokuje miasto', in: Wyborcza.pl, 17 October 2018, disponible en: <http://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/7,54420,24054702,strajk-taksowkarzy-w-warszawie-w-czwartek-1500-taksowek-zablokuje.html>.

Szczepaniak, P. and Szczygiał, K. (2016), 'Uber jedzie na gapę', in: oko.press (website), 28 September 2016, disponible en: <https://oko.press/uber-jedzie-na-gape/>.

Szymaniak, P. (2017), 'Rządowy lex Uber. Koniec z jazdą bez licencji', in: Gazeta Prawna.pl, 27 July 2017, disponible en: <http://serwisy.gazetaprawna.pl/transport/artykuly/1060577,uber-kierowcy-licencje-taxi.html>.

Szymaniak, P. (2018), 'Lex uber: MF chce większych kar dla kierowców', in: Gazeta Prawna, 25 April 2018, disponible en: <https://serwisy.gazetaprawna.pl/transport/artykuly/1119793,uber-mf-chce-wiekszych-kar-dla-kierowcow.html>.

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

Uberblogger [nickname of a former Uber driver] (2016), Comment to the article by M. Lewandowski (2016), 'Z Uberem z dnia na dzień jest coraz gorzej, warszawscy kierowcy prowadzą już w oparach absurdu', in: Bezprawnik, 19 December 2016, disponible en: <https://bezprawnik.pl/uber-coraz-gorzej-2017/>.

Ziomek, W. (2018), 'Przemęczeni taksówkarze iTaxi. Aplikacja faworyzuje tych, którzy pracują po kilkanaście godzin bez przerwy', in: Money.pl (portal), 18 June 2018, disponible en: <https://www.money.pl/gospodarka/wiadomosci/artykul/przemeczeni-taksowkarze,19,0,2408979.html>.

Ziobrowska, J. (2017) 'Uberyzacja gospodarki – szansa czy zagrożenie?', in: OKWroclaw (website), 8 May 2017, disponible nt: <http://okwroclaw2018.org/uberyzacja-gospodarki-szansa-zagrozenie/>.

Sitios web de plataforma

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/>

CASO 2: Pyszne.pl

Descripción de la plataforma

¿Cómo se **organiza el trabajo** en la plataforma que aborda la medida en las áreas cubiertas (por ejemplo, los términos de los contratos de trabajo, el monitoreo del rendimiento y la flexibilidad)?

Pyszne.pl se lanzó como una *startup* polaca con sede en Wrocław (con el apoyo financiero del Programa Operativo de la UE “Economía Innovadora”, OP). En 2012, el 100% de sus acciones se vendieron a yd.yourdelivery, sin embargo, la mayoría de los miembros del personal directivo mantuvieron sus puestos dentro de la empresa. En 2014, Takeaway.com, una compañía holandesa, tomó el relevo, pero mantuvo sus operaciones en Polonia bajo la marca “Pyszne.pl”.

Pyszne.pl es una plataforma en línea donde los clientes pueden hacer pedidos de entrega de alimentos desde los menús de aproximadamente 6,000 restaurantes que figuran en la plataforma. En la mayoría de los casos, la entrega es responsabilidad de los restaurantes, que dependen de sus propios conductores / repartidores¹⁷, o de un servicio de mensajería especializado, como Stava, una *startup* polaca que opera de empresa a empresa y entrega comidas desde restaurantes hasta sus clientes.

Grzegorz Aksamit, cofundador y vicepresidente de Stava, declaró: “nuestra actividad consiste en proporcionar servicios logísticos y en desarrollar tecnología y algoritmos [...], el negocio de Pyszne.pl [...] consiste en la comercialización del cliente y la adquisición de pedidos, mientras que nuestro negocio se refiere a la entrega de esos pedidos”(Kurasiński, 2017). Actualmente, Stava opera en 15 ciudades polacas. Para convertirse en un repartidor de Stava, es necesario tener un automóvil y un permiso de conducir, así como conocer la topografía local. A los mensajeros se les ofrecen contratos de mandato junto con una cobertura completa de las cotizaciones a la seguridad social. A partir del 18 de febrero de 2019, según la información proporcionada en el sitio web de Stava, la tarifa bruta por hora ofrecida es de 13,7 PLN (3,16 €) en Lodz, Bialystok, Rzeszow, Opole, Siedlce y Łomża, y 17 PLN (3,93 €)¹⁸ en Wrocław .

A los restaurantes clientes de Pyszne.pl se les ofrece ropa de trabajo con la marca Pyszne.pl para sus repartidores, así como el etiquetado de marca de su flota por la plataforma (cf. Gajewski, 2016). Los restaurantes también pueden alquilar *scooters* eléctricos con la marca “Pyszne.pl” desde la plataforma (Hamdan, 2018).

En noviembre de 2016, Pyszne.pl comenzó a proporcionar servicios de entrega de alimentos en bicicletas eléctricas a través de sus propios servicios de repartidores en bicicleta a restaurantes que no proporcionan la entrega de alimentos a los clientes por sí mismos. Inicialmente, el servicio cubría restaurantes

¹⁷ Sobre la base de la información contenida en los anuncios de trabajo en línea, es posible inferir que los restaurantes polacos contratan a mensajeros de entrega de alimentos en un contrato de mandato, un contrato de servicio (es decir, como trabajadores autónomos) o un contrato de trabajo, que ofrece tarifas mínimas legales.

¹⁸ Los equivalentes en euros basados en los tipos de cambio históricos se proporcionan entre paréntesis.

seleccionados en Varsovia; en 2018, se lanzó en Wrocław y Cracovia (Mam Startup, 2019; Kurasiński, 2017).

El servicio se proporciona con bicicletas eléctricas propiedad de la empresa. Los mensajeros en bicicleta están equipados por la empresa con ropa de marca resistente a la intemperie y cajas de comida. Al comienzo de la jornada laboral, los mensajeros recogen todo el equipo en las instalaciones de la empresa y, mientras viajan, son monitorizados por el despachador, que está capacitado para responder a cualquier inconveniente. El cliente también puede monitorear la entrega de alimentos en tiempo real a través de la oportuna función disponible en la plataforma (Horecab, 2018). Los repartidores Pyszne.pl se contratan en virtud de contratos de mandato, es decir, un tipo de contrato civil celebrado en virtud del Código Civil de Polonia, lo que significa que no se aplican disposiciones de la legislación laboral (como, por ejemplo, los límites de tiempo de trabajo); sin embargo, la tarifa de pago por hora no puede ser inferior a la tarifa mínima legal. Los puestos de trabajo se anuncian como trabajos ocasionales o temporales (por ejemplo, en sitios web de búsqueda de empleo como www.olx.pl o www.gumtree.pl). Los repartidores trabajan bajo horarios flexibles establecidos semanalmente.

Joanna (apellido no revelado), una mujer repartidora empleada por Pyszne.pl, y entrevistada por su blog, declara que comienza a trabajar a la 01:00 p.m. y, en promedio, realiza entregas durante las próximas tres - seis horas, dos o tres días a la semana. Puede ajustar el horario de trabajo para que no interfiera con sus otros compromisos (clases universitarias). Diariamente, cubre una distancia de 40 km (Pyszne.pl, 2017), es decir, la mitad de la distancia de conducción asegurada por una carga de batería (Mam Startup, 2019).

No se pudo encontrar otra información en línea o en otras fuentes escritas sobre las condiciones de trabajo reales de los repartidores Pyszne.pl, o sobre el uso de mecanismos para calificar a los correos. El sitio web Pyszne.pl informa que sus clientes pueden evaluar el servicio de entrega y la comida entregada, señalando que ambos aspectos son responsabilidad del restaurante. Esto no es sorprendente en la medida en que la proporción de entregas de alimentos gestionadas directamente por Pyszne.pl ha sido marginal en comparación con el alcance de las actividades de la plataforma. A partir de abril de 2018, Pyszne.pl estaba trabajando con tan solo 55 repartidores de bicicletas en Varsovia, y estaba reclutando nuevos repartidores de bicicletas para un servicio similar en Wrocław y Cracovia. Por el contrario, la plataforma contaba con más de 110 miembros del personal encargados de ventas, servicio al cliente, diseño gráfico, recursos humanos, finanzas y servicios asociados (estos últimos incluyen servicios y productos adicionales, como cajas de pizza o scooters disponibles para los restaurantes de los clientes). Además, la compañía informó que ofrecía capacitación regular y lecciones semanales de inglés a su personal (Miśków, 2018).

¿Está los acuerdos de trabajo en línea con las disposiciones legales y de negociación colectiva aplicables?

El contrato de mandato utilizado por Pyszne.pl para contratar repartidores en bicicleta es una forma de empleo que puede considerarse en acuerdo con las disposiciones legales pertinentes. Según la ley, se puede usar en relación con trabajos que, a diferencia de aquellos a los que se aplicaría el contrato de trabajo estándar, a) no se realizan bajo la supervisión directa de la parte contratante (se supone que el contratista realiza actividades específicas, y no está obligado a seguir las órdenes de la parte contratante), y b) no se realizan en un lugar impuesto por la parte contratante (es decir, el lugar de trabajo es acordado entre las partes).

Si bien Pyszne.pl no revela las tarifas ofrecidas a sus repartidores en bicicleta, la tarifa bruta por hora mínima legal en el caso de los contratos de mandato fue de 13,7 PLN (3,28 €) en 2018, que se elevará a 14,7 PLN (3,42 €)¹⁹ a partir del 1 de enero de 2019 (CoM,2017; CoM 2018).

No existen disposiciones relevantes de una negociación colectiva que puedan utilizarse como referencia.

¿Cuáles son las implicaciones esperadas en términos de empleo y seguridad social de los trabajadores de la economía gig?

Los arreglos de trabajo descritos (contratos de mandato y horario de trabajo flexible) a menudo se utilizan para trabajos ocasionales o temporales (dejando de lado el trabajo no registrado), ya sea intermediado o asistido por herramientas informáticas. El contrato de mandato implica una protección social comparable a la garantizada por el contrato de trabajo (a menos que la persona sea un estudiante o un empleado contratado bajo otra forma de contrato) en la medida en que las contribuciones obligatorias cubran la pensión de jubilación, la pensión de invalidez, la prestación por desempleo, y asistencia sanitaria, y las tarifas (calculadas en relación con el pago) son las mismas que en el caso de los empleados. La excepción está representada por las contribuciones al seguro de enfermedad, que se pagan de forma voluntaria en el caso de los trabajadores contratados bajo el contrato de mandato; por lo tanto, solo los asegurados tienen derecho a la prestación por enfermedad y a la prestación de maternidad (si corresponde). Sin embargo, debe enfatizarse que los trabajadores contratados bajo el contrato de mandato no disfrutaban de los derechos de los empleados (como licencia de maternidad, vacaciones pagadas y aviso de terminación del contrato).

La estrategia adoptada por Pyszne.pl ha sido utilizar el marco legal existente para dar forma a los acuerdos de trabajo adoptados en relación con sus repartidores de bicicletas. Esto implica que puede considerarse como una solución factible para ese tipo de trabajo gig.

Para fines de comparación, vale la pena señalar que Uber Eats adopta un enfoque diferente (que opera solo en Varsovia, Cracovia, Poznan y Wroclaw). Uber Eats se encarga de las entregas de todos los pedidos de comidas generados por su propia plataforma. Los repartidores de Uber Eats entregan comidas con sus propios autos, *scooters* o bicicletas. Aquellos que aspiran a convertirse en repartidores de Uber Eats deberán registrarse como trabajadores independientes o trabajar con un socio de Uber Eats, es decir, ser contratados por una entidad comercial separada que coopere con Uber Eats. En este último caso, los acuerdos de empleo y seguridad social dependen en gran medida de la integridad de los socios de Uber Eats. El sistema es similar al utilizado por Uber en el transporte de pasajeros (véase el estudio de caso sobre los conductores gig). *Gazeta Wyborcza* (uno de los principales diarios de Polonia) descubrió e informó sobre algunas prácticas legalmente dudosas implementadas por los socios de Uber Eats con el fin de evitar el registro de trabajo y el pago de contribuciones a la seguridad social. A continuación se enumeran algunos ejemplos: a) contratos de alquiler de bicicletas, según los cuales la empresa asociada alquila la bicicleta que es propiedad del servicio de mensajería y paga a esta última por el uso real de la bicicleta (en lugar de pagarle a este trabajador por una actividad laboral que debería realizarse bajo el contrato de mandato); b) contratos de mandato con una tarifa plana semanal de 50 PLN (11,44 €)²⁰, pa-

¹⁹ Los equivalentes en euros basados en los tipos de cambio históricos se proporcionan entre paréntesis.

²⁰ Los contratos de mandato que prevén el pago de una cantidad igual o inferior a 200 PLN (€ 45,77 a partir del 27 de agosto de 2019) al mes están sujetos a una tasa de impuesto sobre la renta fija y no requieren la preparación, por parte del empleador, de una declaración de las renta personal

gada solo si el valor de los pedidos entregados ha alcanzado al menos 75 PLN (17,16 €); y c) contratos según los cuales el repartidor está obligado a pagar 20 PLN (4,58 €)²¹ al mes para tener acceso al “sistema de configuración de cuenta” (Szostak, 2019).

Fuentes

Normas

Council of Ministers (CoM) (2018), Regulation of the Council of Ministers of 11 September 2018 on the minimum rate of work remuneration and on the minimum hourly rate in 2019.

CoM (2017), Regulation of the Council of Ministers of 12 September 2017 on the minimum rate of work remuneration and on the minimum hourly rate in 2018.

Articulos

Gajewski, M. (2016), 'Zmiany w Pyszne.pl. Twoje jedzenie przyjedzie teraz na elektrycznym rowerze', in: Spidersweb, 19 December 2016, disponible en: <https://www.spidersweb.pl/2016/12/pyszne-pl-dostawa.html>.

HACCP dla Ciebie (portal) (2018), HACCP dla Ciebie pyta eksperta. Stawa- gastro kurierzy. Dlaczego nie opłaca się zatrudniać własnego kierowcy w lokalu gastronomicznym?, 23 March 2018, disponible en: <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', in: Handel extra (portal), 5 July 2018, disponible en: <https://handlextra.pl/artykuly/213442-jeden-klad-rozpoznal-wspolprace-z-pyszne-pl>.

Horecabc (portal) (2018), Darmowe rowerowe dostawy pyszne.pl wkraczą do kolejnego miasta, 25 October 2018, disponible en: <https://www.horecabc.pl/darmowe-rowerowe-dostawy-pyszne-pl-wkraczaja-do-kolejnego-miasta/>.

Kurasiński, A. (2017), 'Grzegorz Aksamit (Stava) – Jesteśmy miejską „infrastrukturą” dla restauratorów', in: Kurasinski (blog), 7 September 2017, disponible en: <https://blog.kurasinski.com/2017/09/grzegorz-aksamit-stava-jestesmy-miejska-infrastruktura-dla-restauratorow/>.

Mam Startup (portal) (2019), 'Pyszne.pl uruchamia własną dostawę jedzenia. Informacja prasowa', 19 December 2016, disponible en: <https://mamstartup.pl/transport/10297/pyszne-pl-uruchamia-wlasna-dostawe-jedzenia>.

Marketing i Biznes (portal) (2018), 'Founder's Mind. Wywiad z Grzegorzem Aksamitem', 14 June 2018, disponible en: <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', in: Puls HR (portal), 17 April 2018, disponible en: <https://www.pulshr.pl/wywiad/arkadiusz-krupicz-wspolzalozyciel-pyszne-pl-chcesz-zalozyc-start-up-nie-mysl-tylko-dzialaj,52682.html>.

Portal spożywczy (portal) (2018), 'Darmowe rowerowe dostawy Pyszne.pl wkraczą do Krakowa', 16 November 2018, disponible en: <http://www.portalspozywczy.pl/horeca/wiadomosci/darmowe-rowerowe-dostawy-pyszne-pl-wkraczaja-do-krakowa,165091.html>.

del trabajador.

21 Los equivalentes en euros basados en el tipo de cambio al 27 de agosto de 2019 se proporcionan entre paréntesis.

Pyszne.pl (blog) (2017), Dobrze ci w pomarańczowym!, 8 March 2017, disponible en: <https://www.pyszne.pl/blog/dobrze-ci-w-pomaranzczowym/>.

Sędek, M. (2017), 'Sukces z dostawą do domu – historia Pyszne.pl', in: Marketing i Biznes (portal), 25 April 2017, disponible en: <https://marketingibiznes.pl/start-up-zone/sukces-dostawa-domu-historia-pyszne-pl/>.

Szostak, P. (2019), 'Pracowałem na czarno w Uber Eats', in: Gazeta Wyborcza, 19 February 2019, disponible en: <http://wyborcza.pl/10,93566,24470891,piotr-szos-tak-pracowalem-na-czarno-w-uber-eats.html>.

Sitios web de búsqueda de empleo / Portales de empleo y anuncios de empleo

www.gumtree.pl

329060628 posted on 4 January 2019 (bike courier in Warsaw at Pyszne.pl)

www.olx.pl

498827559 posted on 5 February 2019 (bike courier in Warsaw at Pyszne.pl)

494713871 posted on 4 February 2019 (bike courier in Krakow at Pyszne.pl)

494712315 posted on 4 February 2019 (bike courier in Wroclaw at Pyszne.pl)

oferty.praca.gov.pl

pl.jooble.org

sprzedajemy.pl

Sitios web de plataforma

pyszne.pl

stava.pl



DON'T GIG UP

dontgigup.eu