

Si Uber es transporte, ¿sus conductores son trabajadores?

Lourdes López Cumbre

Catedrática de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social de la Universidad de Cantabria

Consejera académica de Gómez-Acebo & Pombo

Las conclusiones del Abogado General califican la actividad de la empresa Uber de «transporte» y no de «servicio de la sociedad de la información». Utiliza para ello algunas actuaciones de la empresa y de sus conductores y, aun cuando no califica la relación jurídica entre ambos por entender que constituye ésta un aspecto de Derecho nacional, avanza algunas consideraciones de interés en la polémica determinación de dicho vínculo como laboral o no.

1. El pasado 11 de mayo, el Abogado General presentaba sus conclusiones en relación con la petición prejudicial planteada por el Juzgado de lo Mercantil número 3 de Barcelona en el conflicto entre taxistas y Uber (as. C-434/15, Asociación Profesional Élite Taxi). Aunque la cuestión principal se basa en decidir si se trata de un servicio de transporte o de un servicio de la sociedad de la información, constituye un aspecto determinante el análisis de la relación de la empresa Uber con sus conductores. Y, aunque el Abogado General no califica dicha relación por entender que se trata de una cuestión de Derecho nacional, formula afirmaciones de sumo interés al respecto.

Tal y como se indica en el escrito, Uber es el nombre de una plataforma electrónica desarrollada por Uber Technologies Inc., sociedad con domicilio en San Francisco (Estados Unidos). Uber BV, sociedad de Derecho neerlandés filial de la sociedad Uber Technologies, gestiona la mencionada plataforma en la Unión Europea. Dicha plataforma permite, mediante un teléfono inteligente provisto de la aplicación Uber, solicitar un servicio de transporte urbano en las ciudades en las que está presente. La aplicación reconoce la localización del usuario y encuentra los conductores disponibles que se hallan cerca. Cuando un conductor acepta la carrera, la aplicación informa al usuario, mostrándole el perfil del conductor y una estimación del precio del trayecto hacia el destino indicado por el usuario. Una vez efectuada la carrera, su importe se deduce automáticamente de la tarjeta de crédito del usuario, cuyos datos está obligado a proporcionar al registrarse en la aplicación. El operador de la plataforma retiene una parte,

Advertencia legal: Este análisis sólo contiene información general y no se refiere a un supuesto en particular. Su contenido no se puede considerar en ningún caso recomendación o asesoramiento legal sobre cuestión alguna.

N. de la C.: En las citas literales se ha rectificado en lo posible —sin afectar al sentido— la grafía de ciertos elementos (acentos, mayúsculas, símbolos, abreviaturas, cursivas...) para adecuarlos a las normas tipográficas utilizadas en el resto del texto.

normalmente comprendida entre el 20 % y el 25 % en concepto de comisión, y abona el resto al conductor.

Esta aplicación contiene, por lo demás, una función mediante la cual los conductores pueden evaluar a los pasajeros y viceversa. Una media de puntuación por debajo de un determinado umbral puede entrañar la expulsión de la plataforma. No se trata, por lo demás, de una manifestación de la llamada «economía colaborativa» por cuanto claramente no puede considerársela una plataforma de uso compartido de vehículos. Aquí, los conductores proponen a los pasajeros un servicio de transporte a un destino elegido por el pasajero y, por ello, se les abona un importe que excede ampliamente el mero reembolso de los gastos realizados, por lo que constituye, en consecuencia, «un servicio de transporte clásico».

2. En este contexto, el Abogado General considera que Uber regula las características esenciales de su oferta y organiza su funcionamiento, con un papel destacado de sus conductores. En este sentido, Uber permite a quienes desean ejercer la actividad de transporte urbano de viajeros conectarse a su aplicación y realizarla con arreglo a los requisitos impuestos por Uber, que vincula a los conductores mediante el denominado *contrato de uso de la aplicación*.

De este modo, para poder acceder a la aplicación Uber como conductor, es indispensable disponer de un vehículo; es cierto que Uber niega que ponga vehículos a disposición de los conductores, pero mediante su servicio Ubermarketplace desempeña un papel de intermediario entre los conductores y empresas de alquiler y *leasing* de vehículos. De hecho, los vehículos admitidos para circular por cuenta de Uber han de cumplir unos determinados requisitos —con carácter general, serán turismos de cuatro o cinco puertas, con un límite de antigüedad, inspección técnica en regla y seguro obligatorio—. Obviamente, los conductores deberán tener permiso de conducir con una antigüedad determinada, carecer de antecedentes penales y, en algunos países, se requiere el historial de infracciones de tráfico.

Aunque el tiempo de trabajo en la plataforma Uber no está regulado —de modo que los conductores pueden ejercer esta actividad con carácter complementario—, se ha puesto de manifiesto que, para los conductores que efectúan la mayoría de las carreras, esta actividad constituye su única o principal actividad profesional. Uber también les recompensa económicamente si llevan a cabo un número determinado de trayectos. Asimismo, Uber indica a los conductores los lugares y las horas en las que pueden contar con un buen número de carreras o tarifas ventajosas. De esta forma, Uber puede adaptar su oferta a la fluctuación de la demanda sin ejercer un control formal sobre los conductores.

Por último, Uber determina el precio del servicio prestado, que se calcula en función de la distancia y la duración del trayecto tal como las ha registrado la aplicación con ayuda de sistemas de geolocalización. A continuación, un algoritmo ajusta el precio a la intensidad de la demanda, multiplicando el precio de base por un factor apropiado cuando la demanda se incrementa como consecuencia, por ejemplo, de un acontecimiento o simplemente de un cambio meteorológico. El informe del Abogado General reconoce que, aunque la representación letrada de Uber afirma que los conductores son en principio dueños de solicitar un importe menor que el indicado por la aplicación, no parece que sea ésta una opción real de los conductores. En efecto, si bien es cierto que en teoría se les concede esta facultad, Uber deduce en concepto de comisión el importe que resulta del cálculo del precio del trayecto efectuado por la aplicación. Así pues, como toda

posible disminución del precio pagado por el pasajero se efectúa en detrimento del conductor, es poco probable que haga uso de esta facultad, por lo que, en consecuencia, parece difícilmente discutible el hecho de que Uber determine el precio del trayecto.

Varias consideraciones conducen al Abogado General a precisar que Uber controla todos los aspectos pertinentes de un servicio de transporte urbano: evidentemente, el precio, pero también los requisitos mínimos de seguridad —a través de la imposición de exigencias previas relativas a los conductores y los vehículos—, la accesibilidad de la oferta de transporte —al incitar a los conductores a ejercer su actividad en los momentos y lugares de mayor demanda—, el comportamiento de los conductores —mediante el sistema de evaluación— y, por último, la posibilidad de expulsión de la plataforma. Y, aunque entiende que ese control no se ejerce mediante una subordinación jerárquica de corte clásico, un control indirecto como el que practica esta empresa, basado en incentivos económicos y con una evaluación descentralizada efectuada por los pasajeros, permite una gestión tan eficaz o más que el basado en órdenes formales dadas por un empresario a sus trabajadores y en el control directo de su ejecución.

3. No obstante, el informe no concluye que los conductores de Uber deban necesariamente ser considerados trabajadores por cuenta de esta empresa. En primer lugar, porque la calificación de la relación jurídica entre Uber y sus conductores constituye un «aspecto que incumbe al Derecho nacional» (nota a pie de página número 19 del informe). Y, en segundo término, porque esta sociedad «puede perfectamente realizar sus prestaciones recurriendo a trabajadores autónomos, que actúen en su nombre en calidad de subcontratistas». En todo caso, se trata de una polémica «completamente ajena a las cuestiones jurídicas que nos preocupan en el presente asunto» (apartado 54).

Sin embargo, sí valora el elemento de la propiedad de los vehículos: «En mi opinión, el que Uber no sea su propietario carece de pertinencia, ya que un empresario puede perfectamente realizar las prestaciones de servicio de transporte mediante vehículos pertenecientes a terceros, sobre todo si, a efectos de esos servicios, recurre a dichos terceros, con independencia del carácter del vínculo jurídico que une a estas dos partes del contrato. Por el contrario, la observación que acabo de realizar excluye a mi juicio que se considere a Uber un mero intermediario entre conductores y pasajeros. [...] Los conductores que circulan en el marco de la plataforma Uber no ejercen una actividad propia que exista de manera independiente. Al contrario, esta actividad únicamente puede existir gracias a la plataforma, sin la que no tendría ningún sentido» (apartados 55 y 56, respectivamente) —o a una plataforma similar, ya que el modelo de Uber ha sido copiado desde su creación, sin alcanzar el mismo renombre—.

Considera asimismo erróneo comparar Uber con plataformas de intermediación como las que permiten reservar un hotel o adquirir billetes de avión. Evidentemente, existen similitudes entre ellas, como los mecanismos para reservar o comprar directamente en la plataforma, las facilidades de pago o los sistemas de evaluación, servicios todos ellos ofrecidos por la plataforma a sus usuarios. No obstante y «contrariamente a la situación de los conductores de Uber, tanto los hoteles como las compañías aéreas son empresas cuyo funcionamiento es totalmente independiente de cualquier plataforma intermediaria y que utilizan estas plataformas simplemente como un medio entre otros de comercializar sus servicios. Son también dichas empresas, y no las plataformas de reserva quienes determinan las condiciones de prestación de sus servicios, empezando por los precios» (apartado 59). Asimismo, el funcionamiento de

tales empresas se rige por la normativa propia de su sector de actividad, de modo que las plataformas de reserva no ejercen ningún control previo del acceso a la actividad, como sí hace Uber respecto de sus conductores. Por último, en una plataforma de reserva de este tipo, los usuarios tienen una verdadera elección entre varios prestadores, en cambio en Uber estos factores están estandarizados y los determina la plataforma, de modo que, con carácter general, el pasajero aceptará la prestación del conductor lo más rápidamente posible. Por consiguiente, Uber no es un mero intermediario entre conductores dispuestos a proponer ocasionalmente un servicio de transporte y pasajeros en busca de dicho servicio. Al contrario, Uber «es un verdadero organizador y operador de servicios de transporte urbano en las ciudades en las que está presente» (apartado 61).

En consecuencia, en el sistema de funcionamiento de Uber, la conexión entre el pasajero potencial y un conductor carece de valor económico propio, ya que, «los conductores que prestan servicios para Uber no ejercen, al menos cuando conducen en el marco de los servicios de Uber, una actividad económica independiente: en efecto, en este marco, por un lado, los conductores de Uber no pueden encontrar pasajeros si no es mediante la aplicación Uber, y, por otro, la aplicación sólo permite encontrar conductores que presten servicios en esta plataforma. Por tanto, una es indisociable de la otra, formando un servicio único» (apartado 63).

Admite el informe que el carácter innovador de la plataforma Uber reposa en gran medida en el uso de las nuevas tecnologías —como la geolocalización y los teléfonos inteligentes— para organizar el transporte urbano. Pero esta innovación no se queda ahí, sino que también afecta a la propia organización del transporte, sin la que Uber sería una mera aplicación de reserva de taxis. Los usuarios buscan a los conductores con un único objetivo, el transporte de un punto a otro. Por lo tanto, la fase de conexión tiene únicamente carácter preparatorio, a fin de permitir la realización de la prestación principal en las mejores condiciones. Eso significa que la prestación de conexión entre pasajero y conductor ni es autónoma ni principal en relación con la prestación del transporte.

En conclusión, entiende el Abogado General que la actividad de Uber debe analizarse como un conjunto que engloba tanto el servicio de conexión entre pasajeros y conductores mediante la aplicación para teléfonos inteligentes como la prestación de transporte en sí misma, que constituye, desde un punto de vista económico, el elemento principal. Por tanto, esta actividad no puede dividirse en dos para clasificar una parte del servicio entre los servicios de la sociedad de la información. Bien al contrario, procede calificar esta actividad de «servicio en el ámbito del transporte», lo que permite deducir —entre otros razonamientos de interés contenidos en estas conclusiones— que Uber debe ser considerado, si no un transportista propiamente dicho, al menos un organizador de servicios de transporte en el sentido que establecen el artículo 58.1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y el artículo 2.2d de la Directiva 2006/123 relativa a los servicios en el mercado interior.

4. En España, Uber, tras resolver problemas legales sobre competencia desleal, opera en algunas comunidades autónomas —Madrid, por ejemplo— con licencias VTC —servicio con reserva previa, pero sin recogida en marcha o en ruta—. Según exige la empresa, los conductores deberán estar dados de alta como autónomos o constituirse como empresa. Pero, cuando la Inspección de Trabajo y Seguridad Social ha intervenido en esta actividad, ha encontrado rasgos de laboralidad, en especial de dependencia y ajenidad, toda vez que el trabajo de los conductores supone una

parte esencial de la actividad de la empresa y, a su vez, los conductores carecen de organización empresarial, insertándose en la estructura propia de Uber. Su centro de trabajo es el vehículo y, aun cuando existe libertad de horario, los conductores están sometidos a un sistema de productividad fijada por incentivos. Bien es cierto que, ante las posibles sanciones, la empresa se defendía esgrimiendo su condición de mera aplicación informática y no de transporte. Ahora, y con la prudencia que exige valorar un informe del Abogado General y no la sentencia del Tribunal de Justicia aún pendiente, procede revisar la relación jurídica que une a Uber con sus conductores —dos empresas entre sí, un autónomo y una empresa, un autónomo económicamente dependiente y su empresa o, en fin, los conductores como trabajadores por cuenta ajena—. Y todo ello atendiendo no a la calificación que las partes quieran otorgar a su vinculación, sino a la presencia o ausencia de rasgos de laboralidad en su relación.

Para más información consulte nuestra web www.ga-p.com, o diríjase al siguiente *e-mail* de contacto: info@ga-p.com.

Barcelona | Bilbao | Madrid | Valencia | Vigo | Bruselas | Lisboa | Londres | Nueva York