

CRISTINA SÁNCHEZ-RODAS NAVARRO Y EVA GARRIDO PÉREZ
(DIRECTORAS)

ANA MARÍA CHOCRÓN GIRÁLDEZ, M^a DOLORES RAMÍREZ BENDALA,
E. MACARENA SIERRA BENÍTEZ Y M^a JOSÉ CERVILLA GARZÓN
(COORDINADORAS)

EL DERECHO DEL TRABAJO Y LA SEGURIDAD SOCIAL EN LA ENCRUCIJADA: RETOS PARA LA DISCIPLINA LABORAL

AUTORES

Antonio Álvarez Del Cuvillo
Alberto Ayala Sánchez
Miguel Basterra Hernández
Aida Beltrán Adell
M^a Inmaculada Benavente Torres
Francisca Bernal Santamaría
David Carvalho Martins
Justo Corti Varela
Carmen Ferradans Caramés
Carolina Gala Durán
M. Belén García Romero
Daniel García San José
Thais Guerrero Padrón
María Teresa Igartua Miró
Djamil Tony Kahale Carrillo
Ramón López Fuentes
Fernando H. Llano Alonso
Belén Del Mar López Insua
Miren Edurne López Rubia

Juan Pablo Maldonado Montoya
Inmaculada Marín Alonso
Carlota Moreno Acuña
Fernando Moreno De Vega y Lomo
Natalia Ordóñez Pascua
Francisca Orihuela Gallardo
Patricia Prieto Padín
María Isabel Ribes Moreno
Mar Ridaura López
María José Rodríguez Crespo
Guillermo Rodríguez Iniesta
Victoria Rodríguez-Rico Roldán
Cristina Sánchez-Rodas Navarro
Alfonso Sanz Clavijo
Esperanza Macarena Sierra Benítez
Carmen Solís Prieto
Luis Ángel Triguero Martínez
Araceli Vallecillo Orellana
M^a Teresa Velasco Portero

Con la colaboración de:



El presente libro se enmarca dentro de las actividades científicas del Proyecto I+D “Buenas Prácticas Jurídicas Para Reducir el Gasto Social” DER2012-32111 y de la Red de Excelencia “Coordinación de los sistemas de Seguridad Social en la Unión Europea e Iberoamérica” DER2015-69364, dirigidos por la Prof.^a Sánchez-Rodas Navarro.

Cristina Sánchez-Rodas Navarro y Eva Garrido Pérez
(Directoras)

Ana María Chocrón Giráldez, M^a Dolores Ramírez Bendala,
E. Macarena Sierra Benítez y M^a José Cervilla Garzón
(Coordinadoras)

EL DERECHO DEL TRABAJO Y LA SEGURIDAD SOCIAL EN LA ENCRUCIJADA: RETOS PARA LA DISCIPLINA LABORAL

*Antonio Álvarez Del Cuvillo
Alberto Ayala Sánchez
Miguel Basterra Hernández
Aida Beltrán Adell
M^a Inmaculada Benavente Torres
Francisca Bernal Santamaría
David Carvalho Martins
Justo Corti Varela
Carmen Ferradans Caramés
Carolina Gala Durán
M. Belén García Romero
Daniel García San José
Thais Guerrero Padrón
María Teresa Igartua Miró
Djamil Tony Kahale Carrillo
Ramón López Fuentes
Fernando H. Llano Alonso
Belén Del Mar López Insua
Miren Edurne López Rubia*

*Juan Pablo Maldonado Montoya
Inmaculada Marín Alonso
Carlota Moreno Acuña
Fernando Moreno De Vega y Lomo
Natalia Ordóñez Pascua
Francisca Orihuela Gallardo
Patricia Prieto Padín
María Isabel Ribes Moreno
Mar Ridaura López
María José Rodríguez Crespo
Guillermo Rodríguez Iniesta
Victoria Rodríguez-Rico Roldán
Cristina Sánchez-Rodas Navarro
Alfonso Sanz Clavijo
Esperanza Macarena Sierra Benítez
Carmen Solís Prieto
Luis Ángel Triguero Martínez
Araceli Vallecillo Orellana
M^a Teresa Velasco Portero*



Ediciones Laborum

Francisco Ortiz Castillo
Director editorial

Comité científico:

Antonio Ojeda Avilés
Catedrático de Derecho del Trabajo y Seguridad Social

Carlos García de Cortázar y Nebreda
*Subdirector general de Asuntos Sociales, Educativos, Culturales, Sanidad, Consumo y Deportes.
Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación*

Miguel Cardenal Carro
Catedrático de Derecho del Trabajo y Seguridad Social

Andrés Rodríguez Benot
Catedrático de Derecho Internacional Privado

Daniel I. García San José
Profesor Titular de Derecho Internacional Público

1.ª Edición Ediciones Laborum S.L. 2015
Copyright © de la edición, Ediciones Laborum, 2015
Copyright © del texto, sus respectivos autores, 2015

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.

ISBN: 978-84-92602-99-5
Depósito Legal: MU 1453-2015

Impreso en España - Printed in Spain

Capítulo XVII. Los conductores de vehículos privados de Uberpop: una nueva situación de anomia laboral¹

ESPERANZA MACARENA SIERRA BENÍTEZ
Profesora Contratada Doctora
Universidad de Sevilla

Resumen

Las multinacionales tecnológicas están revolucionando y “deteriorando” el tradicional trabajo dependiente, ya que permiten ofrecer servicios que aparentemente están dentro de la llamada “economía colaborativa”. Éste sería el caso de Uber Pop, que ofrece transporte de viajeros por particulares que usan sus vehículos privados para ello. Esto ha generado multitud de conflictos con la industria del taxi dado que, en principio, operan sin la correspondiente licencia y no pagan impuestos. Reino Unido ha autorizado su actividad, mientras que en España ha sido suspendida y se ha planteado una cuestión prejudicial ante el Tribunal de la Unión Europea. Ante esta situación, nos preguntamos qué consideración tienen los conductores propietarios de vehículos privados que transportan a los particulares que solicitan los servicios mediante una *start-up*, y qué función desempeña el Derecho del Trabajo ante la existencia del empleo digital.

Abstract

The activity of technological multinationals has caused a revolution that somehow has "deteriorated" the traditional dependent work, since they can offer services that are apparently within the so-called "collaborative economy." This is the case of Uber Pop, which provides transport of passengers by private individuals that use their own vehicles. This has generated many conflicts with the taxi industry since, apparently, they operate without a license and pay no taxes. UK authorized its activity, while in Spain it has been suspended and a question has been raised to the Court of the European Union. In this situation, we wonder if the owners of private vehicles who transport individuals seeking services through a start-up can be considered as dependent workers, and what is the role of Labor Law in relation to digital jobs.

1. LA INCLUSIÓN DE SERVICIOS OFRECIDOS POR LAS PLATAFORMAS DIGITALES DENTRO DE LA ECONOMÍA INFORMAL

Como se recoge en un documento de la OIT, actualmente hay un importante porcentaje de la fuerza de trabajo mundial que se gana la vida en la “economía informal”. Ésta no se limita a los sectores informales tradicionales rurales y urbanos dado que diversos tipos de contratos informales, empleos precarios y trabajos sin declarar han ido ganando terreno también en los establecimientos formales. La informalidad plantea graves problemas de política y fomenta la competencia desleal en el mercado de trabajo. Esto se debe a una multitud de factores, entre los que se encuentran el déficit en la creación de un número suficiente de puestos de trabajo de calidad, el papel debilitado del sector manufacturero y “el aumento de nuevos arreglos laborales, y los procesos de reestructuración económica”². La crisis financiera y económica mundial iniciada en el año 2007 ha afectado a todos los trabajadores, tanto formales como aquellos otros informales carentes de protección social, y por ello ha

¹ Trabajo realizado en el marco del Proyecto I+D “Buenas Prácticas Jurídico-Procesales en Derecho Laboral y Comunitario para Reducir el Gasto Social con Coste Cero” financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad (DER 2012-32111).

² AZITA BERAR, A.: “Un breve perfil-Economía informal” (hoja de datos), OIT, 6 de noviembre de 2012, en http://www.ilo.org/employment/Whatwedo/Publications/WCMS_141396/lang-es/index.htm

puesto de manifiesto la importancia del empleo formal. Las instancias internacionales, tanto de la OIT como de la UE, están haciendo hincapié en este problema y en la necesidad de establecer unas medidas para reducir su impacto y de recuperación económica³. En estos años de crisis de la economía y del empleo han surgido una serie de plataformas digitales que ofrecen servicios a los particulares, y que cabe incluir dentro de la “economía informal” cuando comprendan “actividades económicas desarrolladas por los trabajadores y las unidades económicas que, en la legislación o en la práctica, están insuficientemente cubiertas por sistemas formales o no lo están en absoluto” (art. 1.2 Recomendación OIT núm. 204 sobre la transición de la economía informal a la economía formal, 2015). Entre estas plataformas digitales se encuentran entre otras Airbnb y Uber, que suponen una fuerte competencia para las empresas tradicionales de su sector como, por ejemplo, la cadena hotelera Hyatt o la industria de alquiler de automóviles Herzt. En los EEUU una serie de nuevas empresas compiten para convertirse en el “Uber del transporte por carretera”. Pretenden poner en contacto mediante los teléfonos inteligentes a los camioneros con operadores de las intermediaciones que quieran distribuir sus bienes. Esto puede suponer una fuerte competencia para los tradicionales intermediadores o agentes del transporte que se dedican a poner en contacto a los camioneros con sus clientes. Al frente de esta nueva estrategia empresarial se encuentran compañías como TruckerPath, una *start-up* con sede en San Francisco que intenta alcanzar una valoración de 1.000 millones de dólares en 2016, o Convoy, con sede en Seattle y una financiación de 2’5 millones de dólares aportados por una serie de inversionistas como Jeff Bezos, fundador de Amazon; Marc Benioff, fundador de Salesforce.com; Pierre Omidyar, fundador de eBay; y el cofundador de UberTechnologies, Garrett Camp. Se trata de una industria que en el año 2014 ingresó 700.000 millones de dólares. No obstante, la mayoría de las *start-ups* tienen como objetivo mercados de entre 1.000 millones y 2.000 millones de dólares.

Estas nuevas empresas se enfrentan a grandes obstáculos (como las reticencias del colectivo de los camioneros al uso de las nuevas tecnologías, o la falta de iniciativa de los distribuidores para asumir el riesgo), pero pueden ser eficaces en los casos de entrega de mercancías a nivel local. En el caso de la entrega de pequeños paquetes como, por ejemplo, la entrega de productos adquiridos a través del comercio electrónico, Uber y otros suponen una fuerte competencia a gigantes como FedEx y UnitedParcelService, dedicadas a la entrega de paquetería a domicilio. En el caso de envíos más grandes y de larga distancia la *start-up* Rodie, pretende atraer a estudiantes universitarios y a otros viajeros ofreciéndoles un dinero “extra” por la entrega de algunos paquetes de camino a su destino⁴. En este sentido no nos cabe la menor duda que estas *start-ups* están generando trabajos que, en principio cabe incluirlos dentro de la economía informal. La *start-up* se ha definido como “una empresa de nueva creación que presenta unas grandes posibilidades de crecimiento y, en ocasiones, un modelo de negocio escalable” y cuyo término suele identificarse con las empresas tecnológicas puesto que las posibilidades de crecimiento y las necesidades de capital son diferentes de las de otras empresas jóvenes. Actualmente Google, Twitter, Facebook o Tuenti, que

³ Por ejemplo, en el seno de la OIT, Recomendación 204 sobre la transición de la economía informal a la economía formal, 2015 adoptada en Ginebra, 104ª reunión CIT, 12 de junio 2015 y, en la UE, 1 Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema “Una estrategia de lucha contra la economía sumergida y el trabajo no declarado” (Dictamen de iniciativa), DOUE, 11 de junio de 2014, C 177/9.

⁴ NICAS, J.; STEVENS L.: “Se busca el Uber del transporte de mercancías”, en <http://www.expansion.com/economia-digital/2015/10/29/5630ef8e46163f932a8b45d9.html>

comenzaron como *start-ups*, se han transformado en grandes empresas con un número importante de ingresos y beneficios, y cientos de empleados. Esto no significa que todas las *start-ups* tengan un modelo de negocio “escalable”, dado que existen muchas de ellas que incluso son vendidas sin contar con un modelo de negocio. En este último caso, las fuentes de financiación que obtienen para su creación no son las tradicionales, como por ejemplo el crédito bancario, sino la aportación de capital por parte de inversores a cambio de un porcentaje de la empresa⁵.

En nuestro estudio nos hemos centrado en UberPop, por entender que estamos ante una nueva situación de anomia laboral dado que, mediante esta *app*, se ofrecen servicios de transporte de pasajeros por conductores de vehículos privados no solo sin ningún tipo de licencia administrativa ni pago de impuestos, sino también sin ninguna protección o reconocimiento de la existencia de una relación laboral. No obstante, hace más de un año que en España la actividad de UberPop, empresa de UberSystemsSpain (filial de Uber International Holding BV), está en suspenso por el auto de un Juzgado de lo Mercantil ante la demanda presentada por la Asociación Nacional del Taxi por competencia desleal⁶. Esta suspensión levantó bastante polémica en cuanto que la empresa alegaba que cabía incluir la actividad que desarrollaba dentro de la denominada economía colaborativa, para más tarde cambiar de estrategia judicial ante un Juzgado de Barcelona al afirmar que se trataba de una empresa de servicios de la información al margen de cualquier actividad de transporte, solicitando al juez la consulta previa al tribunal de la Unión Europea antes de llegar a un veredicto por la demanda presentada por la Asociación profesional Élite Taxi⁷. En definitiva, tanto la Asociación Élite en Barcelona como la Asociación Madrileña del Taxi han presentado sendas demandas ante los Juzgados de lo Mercantil alegando, entre otras causas, competencia desleal de UberPop. No obstante, en el Juzgado de Barcelona se presenta la demanda contra la filial española (UberSystemsSpain), y no ante la matriz estadounidense o la compañía con sede en Holanda, como es el caso de la presentada en Madrid. En el primer caso se ha celebrado el juicio pero el magistrado no puede dictar sentencia sin que se resuelva la cuestión prejudicial planteada ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. En el segundo caso no tenemos conocimiento de la celebración del juicio, sino de la desestimación del recurso presentado por Uber Technologies contra las medidas cautelares del Auto de 9 de diciembre de 2014, pero posibilitando el acceso a los servicios de telecomunicación de la compañía que no estén relacionados con el servicio denominado UberPop.

Con independencia de estos datos –en principio al margen del Derecho del Trabajo pero importantes porque pueden servir para la determinación de estas *start-ups* como empleadoras o no– existe un informe de la Inspección de Trabajo de Cataluña que

⁵ NOVOA, J.: ¿Qué es una start up?, *El blog salmón*, 15 de mayo de 2013, <http://www.elblogsalmon.com/conceptos-de-economia/que-es-una-startup>

⁶ Auto del Juzgado de lo Mercantil núm. 2, Madrid 9 de diciembre de 2014, medidas cautelares previas 707/2014. En concreto, se ordena: 1. La cesación y prohibición en España de la prestación y adjudicación del servicio de transporte de viajeros en vehículos bajo la denominación de “Uber Pop”, o cualquier otra que pueda denominarse con idénticos fines por la demandada; 2. La cesación y prohibición de contenido, acceso y prestación del indicado servicio de transporte de viajeros mediante la página web o cualquiera que pudiera utilizar en iguales términos; 3. La cesación y prohibición de cualquier aplicación “app” o de cualquier otro soporte o sistema tecnológico o informático para prestar el servicio de transporte de viajeros indicado en España.

⁷ Véase esta información publicada en el Diario *El País*, el 28 de mayo de 2015, en http://ccaa.elpais.com/ccaa/2015/05/28/catalunya/1432822456_478741.html

reconoce la existencia de relación laboral de estos conductores en similares términos a la valoración emitida por la Comisión Laboral de California que determinó que una conductora de Uber no debía ser considerada trabajadora independiente sino empleada de la compañía ante la reclamación del pago de salarios y otros gastos no satisfechos⁸. No obstante, un cambio de actitud de la empresa ha hecho posible que en el primer trimestre del año 2016 los conductores de vehículos privados puedan realizar la actividad de transporte, pero a través de UberX y no de UberPop, siempre que aquéllos hayan obtenido la correspondiente licencia administrativa (licencia de vehículos con conductores: VTC) como contempla la recién modificada normativa de transporte⁹, que parece tranquilizar a la industria del taxi¹⁰, y favorecer la actividad legal de Uber mediante la denominada UberX, operando por lo tanto como un instrumento de fomento del trabajo autónomo de conductores con licencia (VTC) con la aprobación del reglamento que regula la actividad de arrendamiento de vehículos con motor (1 licencia VTC por cada 30 de taxi, con una flota de 7 vehículos con un mínimo de 12 CVF).

2. LA PRESENCIA CONFLICTIVA DE UBERPOP EN EL ÁMBITO INTERNACIONAL

En el año 2001 un emprendedor canadiense, Garret Camp, decidió fundar una red social para intercambiar páginas de interés en tiempo real (StumbleUpon). Esta experiencia le sirvió para, ocho más tarde, lanzar en San Francisco la primera maqueta de Uber y, junto a otros técnicos y emprendedores, poner en marcha un nuevo modelo de negocio mediante una plataforma digital¹¹. En la actualidad Uber es una gran empresa con presencia en todo el mundo cuyo funcionamiento ha generado una elevada conflictividad y debate dado el sencillo mecanismo que tiene para realizar operaciones rápidas y rentables, tanto para la población de usuarios del transporte privado, como para los particulares que ofrecen el servicio de transporte¹². En concreto, Uber lleva a cabo la actividad de transporte realizada por conductores cuya empleadora o intermediadora, según los casos, tiene como objeto social dar soporte a otras sociedades proveyendo servicio “ondemand” (según demanda) de solicitudes efectuadas mediante aparatos móviles y por internet. A efectos formales, UberSystemsSpain (filial de Uber International Holding BV) estaba inscrita como empresa constituida en Barcelona el 13 de marzo de 2014 para dar soporte a otras sociedades de consultoría de gestión empresarial. Esta empresa o *start-up* tiene un sistema online que permite gestionar de forma eficiente el riesgo comercial de la cartera de clientes, y lograr que todas sus

⁸ Posteriormente un Tribunal de San Francisco reconoció la existencia de relación laboral de la conductora, <http://www.02b.com/es/notices/2015/06/una-sentencia-fuerza-a-uber-a-reconocer-a-sus-conductores-13185.php>

⁹ RD 1057/2015, de 20 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, para adaptarlo a la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y la Ley 2172003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (BOE 21 de noviembre 2015); RD 1055/2015, de 20 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo (BOE 21 de noviembre 2015).

¹⁰ Véase la nota de prensa publicada por las organizaciones nacionales del taxi (UNALT, CTE y FEDETAXI) declarando la finalización de dos años de inseguridad jurídica del sector con la aprobación del RD para la regulación de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC), <http://aemt-taxi.com/wp-content/uploads/2015/11/NP.-Aprobacion-ROTT-1.jpg>

¹¹ Véase RUBIRA, F.: ¿Qué es Uber y para qué sirve? En http://www.elconfidencialdigital.com/opinion/tribuna_libre/Uber-sirve_0_2369763002.html

¹² La mercantil Uber Technologies Inc. es titular de la marca Uber y del dominio www.uber.com

operaciones comerciales sean cobradas¹³. La única forma de acceder al sistema es a través de una *app* gratuita, que mediante un sistema GPS localiza los vehículos más cercanos, y una vez seleccionado el vehículo correspondiente se le indica a dónde se quiere ir, proporcionando la aplicación una estimación del coste del recorrido. Al finalizar el recorrido, la aplicación muestra el coste real y se procede al pago, cuyo importe se calcula de acuerdo con los kilómetros recorridos y el tiempo empleado. Este pago se realiza mediante la aplicación Uber, que está conectada con varios sistemas de pago, como por ejemplo Paypal¹⁴. El problema que plantea esta aplicación es que permite que los particulares puedan realizar el transporte de personas sin la correspondiente autorización administrativa (licencia). Esto ha ocasionado, como más arriba hemos indicado, que la industria del taxi haya reaccionado ante los tribunales y ha provocado que en muchos países se haya declarado el cese de la actividad de UberPop por los Tribunales en el año 2014 (en septiembre en Alemania, en octubre en Francia y Bélgica, y en diciembre en España) porque esta plataforma opera permitiendo que los conductores, que son particulares que ofrecen sus vehículos para el transporte, realicen esa actividad sin licencia. En Holanda, en diciembre de 2014 los tribunales prohibieron su actividad por falta de licencias, aunque otros servicios como UberBlack o UberLux siguen funcionando sin problemas dado que los conductores de éstos están autorizados para el transporte de pasajeros. En Bruselas se declaró la ilegalidad de UberPop y se confiscaron varios vehículos, para posteriormente prohibirlo oficialmente, si bien es cierto que se pretende cambiar la legislación para que tanto este servicio como otros más operen bajo la legalidad.

En Corea del Sur se ha acusado a 29 personas por operar un servicio de taxi ilegal; en la India se le prohíbe el servicio por no comprobar los antecedentes penales de los conductores tras la comisión de un delito por uno de los conductores. Esto provocó que la *app* introdujera el botón del pánico. Igualmente, en varios estados de Estados Unidos se han enfrentado a la suspensión del servicio por no respetar la legislación local del transporte. Lo significativo es que la solución parece que pasa por regular la actuación de esta plataforma para que sus conductores operen con licencia¹⁵. En la Ciudad de México se llegó a un acuerdo con la multinacional para su regulación, en el que se contemplan varios requisitos: que el servicio no reciba pagos en efectivo de sus clientes y la no utilización de las paradas de taxis de la ciudad. La empresa se compromete a pagar una tarifa anual por cada vehículo afiliado (unos 100 dólares), y a entregar un 1'5% por cada viaje realizado a un fondo de transporte para la ciudad, etc.¹⁶. La Ciudad de México es una de las más habitadas del planeta y, por lo tanto, con necesidades reales de transporte de pasajeros que han dado lugar a que proliferen los taxis sin licencia y sin ningún tipo de control administrativo, y a que los particulares (emprendedores) con altos ingresos se hagan con una flota de vehículos sin que tengan que pagar permisos o impuestos.

De esta forma, el emprendedor sería el «empleador» del conductor del vehículo, a diferencia de otros países como por ejemplo Estados Unidos, donde el dueño del

¹³ <http://www.empresa.es/empresa/uber-systems-spain/> El capital social está en el tramo 1.000-3.500 euros y la probabilidad de impago es del 6'60%.

¹⁴ RUBIRA, F.: “¿Qué es Uber y para qué sirve?”, Diario El confidencial, 27 de octubre de 2014 en www.elconfidencialdigital.com.

¹⁵ <http://www.xataka.com/aplicaciones/la-cruzada-de-medio-mundo-contra-uber>.

¹⁶ Gaceta Oficial Distrito Federal Ciudad de México de 15 de julio de 2015, núm. 133 bis. Véase Diario *El País* 9 de julio de 2015, sección economía en www.elpais.com.

vehículo es el que presta el servicio. En este país cabe resaltar que en septiembre de 2015 un juzgado de San Francisco admitió a trámite una demanda colectiva del caso Uber, donde se espera un pronunciamiento a principios de 2016, que en el caso de que sea favorable obligará a Uber a contratar a los conductores como empleados con todos los derechos de los que están en plantilla¹⁷. La defensa de trabajadores cuyo modelo de trabajo se desarrolla a través de aplicaciones móviles la lleva una popular abogada de Silicon Valley, Shannon Liss-Riordan, que está planteando demandas judiciales para el reconocimiento de los derechos laborales a conductores de vehículos privados que ofrecen servicios de transporte mediante la aplicación de Uber¹⁸. Las condiciones que Uber ha implantado para sus conductores son las siguientes: los conductores que hagan menos de 20 viajes al mes obtendrán el 70% de la tarifa, un 75% en el caso de que hagan entre 20 y 40, y un 80%, que es lo habitual, para los que rebasen los 40 servicios.

Los conductores por tiempo completo –que hacen más de 40 horas semanales de conducción– no parecen estar satisfechos con las condiciones impuestas por la “empleadora” Uber. Ésta tiene un sistema de valoración de la actividad realizada por los clientes que mediante estrellas condicionan los ingresos de los conductores dado que Uber les pide que tengan entre 4’6 y 4’8 puntos sobre cinco. Por debajo de esta valoración les dejan de enviar clientes. Los gastos ocasionados por la realización del servicio, como por ejemplo combustible o reparaciones, son sufragados por los conductores. Los conductores no reciben las habituales propinas arraigadas en la población de los EEUU (en torno al 20% de lo pagado), abaratando el coste del servicio y, por lo tanto, el nivel de satisfacción de los usuarios del mismo. Estas condiciones, así como las del resto de la compañía, han sido objeto de un estudio donde se cuestiona la libertad de auto-organización atribuida al conductor de la que hace alarde la compañía.

La presencia de los conductores en la plataforma está en función del control que padecen del algoritmo de la compañía que es el que ajusta la oferta y la demanda de la prestación de servicios (dependencia tecnológica)¹⁹. La dependencia tecnológica hace referencia a la sustitución de la presencia física del trabajador y del empleador por la presencia virtual, gracias a la utilización de la tecnología digital en la prestación de servicios (en este caso el algoritmo) que se presenta como una manifestación más del poder de control del empleador²⁰.

En general, si comparamos las condiciones de los empleados de oficina de la compañía en EEUU con la de los conductores, la nota que caracteriza esta prestación es la precariedad dado que no disfrutaban de seguro de salud, viajes gratis en la aplicación y

¹⁷ United States District Court Northern District of California, *O’Connor vs Uber Technologies, Inc*, Case No. 13-cv-04065-VC del 3 de noviembre de 2015.

¹⁸ Véase WEBER, L.: “La abogada que ha puesto a Uber contra las cuerdas”, diario Expansión de 11 de noviembre de 2015 en <http://www.expansion.com/juridico/actualidad-tendencias/2015/11/11/5643843fca4741b25c8b45b9.html>

¹⁹ ROSENBLAT, A, STARK, L.: “Uber’s Drivers: Information Asymmetries and Control in Dynamic Work”, octubre 15, 2015. Investigadores de Data&Society Research Institute y New York University. Workshop Paper for the Winter School “Labour in the on-demand economy” at the Centre for European Policy Studies (CEPS) in Brussels, Belgium November 23-25, 2015, en http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2686227

²⁰ Véase SIERRA BENÍTEZ, E.M.: “El tránsito de la dependencia industrial a la dependencias digital: ¿qué derecho del trabajo dependiente debemos construir para el siglo XXI?, Ponencia presentada al Congreso Internacional “La gran transformación del trabajo”, Bergamo, 6-7, noviembre 2015, en prensa. http://moodle.adaptland.it/pluginfile.php/24547/mod_resource/content/4/bg_gtl_2015_es.pdf

vacaciones ilimitadas²¹. Por el contrario, en el Reino Unido un Tribunal Superior de Justicia ha dictaminado el carácter legal de Uber ante la denuncia planteada por la patronal del taxi, en la que se alegó la ilegalidad de la aplicación en base a la utilización de taxímetros para el cálculo de sus tarifas²², ya que la ley contempla que los taxímetros sólo pueden ser utilizados por taxis. El organismo de transporte de Londres, Transport Of London (TFL), ha reconocido que las leyes y los reglamentos nacionales han quedado obsoletos y no son acordes a los avances tecnológicos. Los taxistas han denunciado que la aplicación móvil es un taxímetro, por tratarse de un dispositivo ubicado en el interior del automóvil que se activa con la duración del viaje. Para Uber la aplicación no tiene ninguna conexión real con el vehículo, y el cálculo de las tarifas se produce en un servicio de Uber para transmitirse al teléfono²³. El juez dictaminó que la aplicación no puede ser ilegal, dado que un taxímetro no es un dispositivo que recibe señales de GPS durante un trayecto, y envía esos datos a un servidor situado fuera del vehículo para calcular la tarifa y luego envía de vuelta la información al conductor.

En el ámbito internacional comprobamos que esta actividad de Uber, que en principio parecía encajar dentro de lo que se ha denominado la economía colaborativa, es una muestra más de la precariedad de los trabajos que surgen mediante la aplicación de dispositivos digitales amparados por grandes empresas tecnológicas. Desde el punto de vista del Derecho de la Unión Europea, “el consumo colaborativo o participativo equivaldría a la prestación de un servicio, a los efectos del artículo 57 del TFUE, pero surgen muchos interrogantes. No obstante, deberían diferenciarse, en el consumo colaborativo, entre las actividades sin ánimo de lucro de las que persiguen como fin obtener una ganancia. Siendo solamente éstas últimas actividades las que deben merecer la atención del legislador de la Unión”²⁴. Sin embargo, para ello es necesario que las instituciones pertinentes “acometan regular y ordenar las prácticas que se desarrollan en su seno, de manera que puedan establecerse los derechos y responsabilidades de todos los agentes que en él operan. Por una parte, puede contribuir a cubrir las necesidades sociales en casos de enfoque no comercial, y por otra, contribuir como actividad con ánimo de lucro, a generar empleo, cumpliendo con las normas fiscales, normas de seguridad, responsabilidad, protección del consumidor y demás normas imperativas”²⁵.

Es por ello necesaria la regulación de la economía colaborativa entre iguales (de ciudadano a ciudadano) y no desde una vertiente vertical, de empresa a consumidor, en la que se pueda diferenciar con claridad la economía colaborativa de la economía de mercado, y así, por ejemplo, entre actividad no profesional y actividad profesional para evitar “enmascarar un negocio unido a un beneficio empresarial” en un contexto alegal y, por lo tanto, en la difusa frontera entre la colaboración y el negocio²⁶. En este sentido,

²¹ Véase JIMÉNEZ CASTRO, R.: “Shannon Lis-Riordan. El terror de Uber”, diario *El País*, 22 de mayo 2015 en http://tecnologia.elpais.com/tecnologia/2015/05/22/actualidad/1432251435_575096.html

²² In The High Court of Justice Queen’s bench Division Administrative Court, Case No: CO/1449/2015, Royal Courts of Justice, Strand, London, WC2A LL, 16/10/2015.

²³ <http://www.siliconnews.es/2015/10/05/reino-unido-afrenta-un-nuevo-veredicto-sobre-la-regulacion-del-servicio-de-uber/>

²⁴ Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre “Consumo colaborativo o participativo: un modelo de sostenibilidad para el siglo XXI”, (DOUE, 11 de junio 2014, C 177/1), p. 6.

²⁵ Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre “Consumo colaborativo o participativo: un modelo de sostenibilidad para el siglo XXI”, (DOUE, 11 de junio 2014, C 177/1), p. 1.

²⁶ CCOO, “Economía colaborativa y uso del coche compartido. Alguna repercusión en el ámbito laboral”, Documento FSC-CCOO núm. 3, aprobado por la Comisión Ejecutiva federal, 29 de abril de 2015, p. 8.

como advierte el Comité de las Regiones, “las empresas con ánimo de lucro a veces utilizan de forma abusiva las plataformas de la economía colaborativa y, al mismo tiempo, no proporcionan a sus trabajadores cobertura de la Seguridad Social, lo que afecta, por una parte, al bienestar de los ciudadanos y, por otra parte, a los presupuestos nacionales, regionales y locales”. Por ello se aboga por la necesidad de que la UE y de sus regiones promocionen únicamente el desarrollo de las iniciativas o plataformas de economía colaborativa que tengan una incidencia social, económica y medio ambiental positiva²⁷. Al respecto debemos entender que es necesario delimitar la posición de UberPop, ya sea en la economía colaborativa, en la economía de mercado, o si cabe atribuirle otro papel intermedio.

3. LA RELEVANCIA DE LA IDENTIFICACIÓN DE LA NATURALEZA JURÍDICA DEL SERVICIO PRESTADO POR UBERPOP

En agosto de 2015 el Juzgado Mercantil núm. 3 de Barcelona planteó ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea una cuestión prejudicial donde se presentan varias cuestiones previas²⁸. No vamos a entrar en estas cuestiones, sino simplemente nos limitaremos a señalar que entre ellas uno de los aspectos que puede ser relevante es determinar cuál es la naturaleza jurídica de los servicios que realiza UberPop, es decir, si la actividad lucrativa realizada por UberPop debe considerarse una actividad de transporte, un servicio electrónico de intermediación, o un servicio propio de la sociedad de la información en los términos de la normativa europea (D. 98/34/CE). Para el juez hay una serie de consideraciones fácticas que permiten considerar que UberPop realiza los servicios con un fin lucrativo (contacto con propietarios de vehículos de motor a los que se les facilita una interfaz, para conectar con personas que necesitan realizar trayectos urbanos y que acceden al servicio por medio de una aplicación informática gestionada por la propia Uber o por entidades vinculadas). En este sentido, si UberPop realiza los servicios con esa finalidad lucrativa no podemos hablar de que la actividad que lleva a cabo sea de tipo colaborativo, y por lo tanto excluida de la regulación del Derecho del Trabajo [art. 1.3 d) ET], sino más bien de una actuación a incluir dentro de la economía informal ante la falta de regulación por parte de las instancias internacionales y/o nacionales de esta forma de prestación de servicios. Por otro lado, si la actividad que desarrolla UberPop se caracteriza jurídicamente como de transporte, “la actividad de los conductores formaría parte esencial del tráfico mercantil de la empresa” cuestión que, como ha señalado la doctrina, podría ser muy relevante²⁹. Como veremos, la actividad de Uber no es una opción de transporte entre particulares.

²⁷ Dictamen del Comité de las Regiones, 3 y 4 de diciembre de 2015 “La dimensión local y regional de la economía colaborativa” (ECON-VI/005).

²⁸ Petición de decisión prejudicial presentada por el Juzgado Mercantil nº 3 de Barcelona (España) el 7 de agosto de 2015 –Asociación Profesional Élite Taxi/UberSystemsSpain, SL, Asunto C-434/15, 2015/C 363/27 (DOUE 3 de noviembre 2015, C 363/21), vid. también Juzgado Mercantil nº 3, Barcelona, Asunto: 929/2014D2 (Ordinario), Providencia dando traslado a las partes del planteamiento de una cuestión prejudicial ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 17 de junio de 2015.

²⁹ ROJO TORRECILLA, E.: “Uber (Uberpop): ¿Relación laboral entre la empresa y los conductores? ¿Economía colaborativa? Notas para un posible caso práctico del próximo curso académico (y II)”, en *El Blog de Eduardo Rojo. El nuevo y cambiante mundo del trabajo. Una mirada abierta y crítica a las nuevas realidades laborales*, lunes, 31 de agosto de 2015.

En realidad, “opera en el tráfico mercantil en lo que es claramente una actividad económica regulada y sujeta a tributación y en su caso a alta y cotización de los trabajadores en el Régimen General de la Seguridad Social o subsidiariamente en el Régimen de Autónomos”³⁰. La actividad de Uber se presta, en estos casos, mediante la contratación de conductores, ya sea en régimen de cuenta ajena o de cuenta propia, al corresponderse con la actividad empresarial de transporte de viajeros. En virtud de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) los transportes por carretera se clasifican, según su naturaleza, en públicos (aquellos que se llevan a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica), y privados (aquellos que se llevan a cabo por cuenta propia, bien sea para satisfacer necesidades particulares, bien como complemento de otras actividades principales realizadas por empresas o establecimientos del mismo sujeto, y directamente vinculados al adecuado desarrollo de dichas actividades)³¹. Como se plantea en la denuncia ante la Inspección de Trabajo de Cataluña, la actividad de Uber se enmarca definitivamente en el ámbito del transporte público de viajeros sujeto a remuneración, pues los usuarios de la aplicación abonan una retribución por el transporte (son tarifas cerradas por tiempo y kilómetros), y no por unas dietas o gastos de desplazamiento de los gastos del transporte ocasionados al titular del vehículo. En este aspecto a los efectos de poder exigir responsabilidades en el ámbito de la Seguridad Social es importante la actividad de la Inspección de Trabajo que, tras la oportuna denuncia, realiza las correspondientes investigaciones para comprobar si realmente UberPop es una empleadora en los términos del art. 1.2 del ET o, en su caso, si los trabajadores deben estar dados de alta como trabajadores autónomos.

4. ¿EXISTEN SUFICIENTES INDICIOS PARA CALIFICAR LA EXISTENCIA DE RELACIÓN LABORAL ENTRE LOS CONDUCTORES Y UBERPOP?

Desde el punto de vista laboral tienen la consideración de empleadores todas las personas, físicas o jurídicas, que reciban la prestación de servicios de los trabajadores asalariados (art. 1.2 ET). Es decir, de aquellos trabajadores que reúnan las notas contempladas en el art. 1.1 ET (trabajo voluntario, personal, por cuenta ajena, dependiente y retribuido). En este caso habrá que acudir a la técnica indiciaria para la calificación como laboral de la actividad de transporte por particulares con vehículo propio³². En España la Inspección de Trabajo de Cataluña ha emitido un informe, del que tenemos conocimientos por los medios de comunicación, en el que se estima que los conductores de *UberSystemSpain* deben ser considerados trabajadores empleados de esta compañía, dado que concurren las notas principales que determinan la existencia de relación laboral: dependencia y ajenidad³³.

³⁰ Denuncia presentada a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social de Barcelona por la Associació Agrupació Taxi Companys, la Coordinadora metropolitana del Taxi y el Sindicat del Taxi de Catalunya. Todos ellos integrantes de la Taula Técnica del Taxi, el 20 de octubre 201 en <http://www.stac.cat/wp-content/uploads/2014/10/Denuncia-contra-UBER.pdf>

³¹ Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (modificado ley 9/2013, de 4 de julio).

³² SSTs 15 de junio 1998 (RJ 1998/5262), 19 de diciembre 2005 (RJ 2006/332), 22 de enero 2008 (RJ 2008/1978).

³³ GOSSER, S.: “Trabajo dice que los chóferes de la firma son empleados de la firma”, http://economia.elpais.com/economia/2015/06/12/actualidad/1434135569_865496.html

En este caso los indicios que se aportan son: a) los conductores son previamente seleccionados; b) las rutas son fijadas por la compañía; c) se pone a disposición de los chóferes un móvil para prestar los servicios, y un sistema de incentivos como forma de retribución. En relación a esta nota hay una importante diferencia con respecto a otra *start-up* como *Blabla Car*, donde la actividad consiste en que los usuarios comparten los servicios (trueque) sin que medie un lucro personal³⁴. Entendemos que estos datos pueden ser suficientes para considerar que los conductores de UberPop son en realidad trabajadores de esta compañía y, por lo tanto, deben estar dados de alta en la Seguridad Social. No obstante, el acta de infracción por falta de alta y cotización a la Seguridad Social se ha pospuesto hasta que los tribunales se pronuncien sobre la legalidad de la actividad de Uber, de acuerdo con unos criterios operativos de actuación de la Inspección cuando la realización de una actividad se lleve a cabo sin la correspondiente autorización administrativa³⁵. Sin embargo, sí se ha procedido a extender el acta de infracción a cuatro trabajadores de la compañía por no estar dados de alta en la Seguridad Social, y por contratar a un alto cargo extracomunitario de Uber en Europa que carece de permiso laboral en España³⁶. En definitiva, como denuncia el sindicato, UberPop recibe por la intermediación una cantidad o porcentaje respecto de los honorarios recibidos por el trabajador y abonados por el usuario. La compañía tiene una verdadera actividad económica mediante la plataforma tecnológica desde el momento en que sus usuarios deben inscribirse en la plataforma para pagar los servicios, y posteriormente la compañía abona al conductor sus honorarios tras descontar el porcentaje pactado.

El pago de los servicios de transporte se realizaba mediante un sistema de tarifas que, de acuerdo a los datos extraídos de su página web, era el siguiente: tarifa base+tarifa por minuto+tarifa por kilómetro. La tarifa mínima era de 3 euros por servicios y una tarifa de cancelación de 3 euros. El coste de la tarifa base era de 1 euro, la tarifa por tiempo de 0'30 euros por minuto, y la tarifa por kilómetro recorrido de 0'75 euros por kilómetro. En este hecho cabría entender que existe la nota de ajenidad en los riesgos, puesto que toda la actividad económica se realizaba mediante la plataforma y con los recursos de Uber, que era la que cobraba los servicios realizados, para posteriormente abonar los honorarios a los conductores. La empresa suministró a todos los conductores teléfonos inteligentes en los que sólo se podía acceder a la aplicación UberPop.

En relación con la dependencia es donde habría que apreciar si realmente estamos ante una relación laboral (los conductores son seleccionados por la plataforma sin que haya una adscripción voluntaria; en principio parece que no tienen una organización o estructura empresarial autónoma quedando insertos *ab initio* en la estructura y organización de Uber, etc.)³⁷. En la mencionada nota de prensa se afirma que en el informe de la Inspección de

³⁴ VIGIL, A. "Uber y Amazon revolucionan la legislación laboral", en Diario *Expansión*, 24 de junio de 2014, www.expansion.com

³⁵ ROJO TORRECILLA, E. "Uber (Uberpop): ¿Relación laboral entre la empresa y los conductores? ¿Economía colaborativa? Notas para un posible caso práctico del próximo curso académico (y II)", obra cit., criterio operativo 94/2014, de 5 de febrero sobre actuación de la ITSS respecto de actividades de venta ilegal de loterías, es decir la realización de una actividad sin disponer de autorización para operar en el tráfico jurídico (sustitúyase, pues, venta de lotería por actividad de transportes sin autorización administrativa...) que procede a modificar el criterio 52/2007, de 3 de julio.

³⁶ ROJO TORRECILLA, E.: Uber (Uberpop): ¿Relación laboral entre la empresa y los conductores? ¿Economía colaborativa? (...), obra cit.

³⁷ En GOZZER, S. "Trabajo dice que los chóferes de Uber son empleados de la firma", en Diario *El País*, de 13 de junio de 2015, en www.elpais.com se citan algunos de los indicios señalados en el (...)

Trabajo se constata” la libertad de horario, pero como contrapartida están sujetos a un sistema de productividad” por incentivos determinados “según el interés económico de Uber”. En cuanto a la jornada de trabajo se afirma que estaba “condicionada por el grado de seducción” de los incentivos (entre 10 y 15 euros adicionales por cada viaje realizado en ciertas franjas horarias o en determinadas áreas de la ciudad), dado que sin ellos “la prestación de servicios sería impensable”. En definitiva, no nos cabe la menor duda de que éste será uno de los debates en los próximos meses donde se tratarán cuestiones relevantes en torno a la delimitación de la nota de la dependencia para su calificación legal en actividades canalizadas directa o indirectamente mediante plataforma digitales³⁸. En el caso de las actividades llevadas a cabo dentro de la economía colaborativa no cabe hablar de un intercambio de una prestación de servicios por un precio cuando se comparten e intercambian esas actividades y servicios sin que comporte la existencia de una actividad económica y/o empresarial. Entendemos que en todos estos casos existe una dependencia digital, donde habría que distinguir entre la *Locatioconductiooperarum*, donde el trabajador quedase en una situación de sometimiento personal respecto del patrono, y que éste ostentase un poder también personal sobre aquél; y la *locatio-conductiooperis*, es decir, trabajador autónomo no integrado en poder alguno. Con ello pretendemos equiparar los inicios del Derecho del Trabajo en la era de la revolución industrial con los inicios del trabajo tecnológico y/o virtual³⁹. Nos encontramos en una fase de transformación del Derecho del Trabajo ante la presencia de nuevas formas de empleo, y nuevas realidades a las que el legislador tendrá que dar respuesta⁴⁰.

5. CONCLUSIONES

En el primer trimestre de 2016 Uber va posicionarse en el mercado español a través de una nueva aplicación, UberX⁴¹ y su puesta en funcionamiento en Madrid, mediante

Informe de la ITSS donde indica «(...) También se considera que asisten “de un modo regular y continuado a un lugar determinado por la empresa” para “prestar un servicio”. El centro de trabajo “lo constituye el mismo vehículo”, que circula por una zona fijada por Uber “de forma unilateral”» (el área metropolitana de Barcelona). Igualmente se hace referencia a la libertad horaria pero estando los conductores sujetos a unos pluses que condicionaban dicha libertad (entre 10 y 15 euros adicionales por cada viaje realizado en ciertas franjas horarias o en determinadas áreas de la ciudad).

³⁸ Entre otras, véanse SSTS 11 de abril 1990 (Ar. 1990/3460), la actividad de los profesionales liberales puede organizarse en régimen laboral o por el contrario de forma autónoma; 11 de diciembre 1989 (RJ 1989/8947) la calificación de los contratos no depende de la denominación que le hayan atribuido las partes (...); 7 de junio 1986 (RJ 1986/3487) las obligaciones y prestaciones del contrato de arrendamiento de servicios regulado en el CC no es incompatible con la del contrato de trabajo propiamente dicho (...). Entre otros, en relación con los elementos indiciarios de la dependencia SSTS 20 de septiembre de 1995 (Ar. 1995/6784); 21 de mayo de 1990 (Ar. 1990/4993); 6 de mayo de 1986 (Ar. 1986/2491) y los elementos indiciarios de la ajenidad SSTS 31 de marzo 1997 (RJ 1997/3578); 23 de octubre 1989 (RJ 1989/7310).

³⁹ SIERRA BENÍTEZ, E.M.: “El tránsito de la dependencia industrial a la dependencias digital: ¿qué derecho del trabajo dependiente debemos construir para el siglo XXI?”, obra cit., pp. 21 a 24.

⁴⁰ Véanse los estudios realizados por DAGNINO, E.: “Uberlaw: perspectivas jurídico-laboral de la *sharing/on-demand economy*, *Revista Internacional y Comparada. Relaciones Laborales y Derecho del Empleo*, Vol. 3, núm. 3, julio-septiembre de 2015, pp. 1 a 35, en http://www.adapt.it/EJCLS/index.php/rlde_adapt/issue/view/37 y TODOLÍ SIGNES, A.: “El impacto de la “Ubereconomy” en las relaciones laborales: los efectos de las plataformas virtuales en el contrato de trabajo”, *IUSLabor* 3/2015, pp. 1 a 25, en https://www.upf.edu/iuslabor/_pdf/2015-3/Todoli.pdf

⁴¹ Uber: *La revolución del Smartphone: nuevas alternativas de transporte y oportunidades de empleo* en <http://cd00.epimg.net/descargables/2015/11/12/eb705642e167824422e4125df3de39fa.pdf>. En este documento se anuncia el lanzamiento de UberPool, una plataforma para compartir coche privado por varios usuarios que viajan en la misma dirección, por lo que la empresa no renuncia.

un servicio regulado en la normativa de transporte: arrendamiento de vehículos con conductor o empresas que dispongan de licencia de vehículos con conductor (VTC). Esta normativa recientemente modificada ha sido bien recibida por el colectivo del taxi puesto que, entre otros motivos, introduce la regla de la proporcionalidad de 1 licencia de vehículos con conductor (VTC) por cada 30 licencias de taxis⁴². Uber ha elaborado un informe para remitirlo a las Administraciones Públicas donde intenta demostrar las ventajas que para la economía y el medio ambiente tiene su modelo de compartir automóviles. En este documento solicita acabar con las restricciones a la concesión de licencias VTC en España, y prevé que se generen más de 30.000 nuevos empleos que supondrían un impacto positivo de hasta 650 millones anuales para el Estado en concepto de subsidios, políticas de empleo y recaudación fiscal. En este informe que ha hecho público para mejorar la imagen pública de la empresa plantea una propuesta de regulación única en la que no existan limitaciones en el acceso a la actividad que, tememos, podría conducir a una mayor precariedad del empleo y al aumento de “falsos” autónomos⁴³. Las notas configuradoras de la existencia de relación laboral vienen consagradas en el art. 1.1 ET: profesionalidad, voluntariedad, ajenidad, dependencia y retribución⁴⁴. En el caso de UberPop, e incluso en el *modus operandi* de algunas *start-up*, se puede detectar la presencia de esas notas de laboralidad de la prestación de servicios. La política de la compañía ofreciendo una mayor flexibilidad en la forma de ejecución del trabajo y del incremento de la libertad en la elección del horario y la jornada de trabajo es engañosa, por cuanto la empresa tiene medios tecnológicos suficientes para controlar la actividad de los conductores y “penalizar” la permanencia en el servicio de éstos. En las nuevas formas de organización del trabajo, como por ejemplo el teletrabajo, las nuevas tecnologías de la comunicación permiten el ejercicio del poder de control de forma virtual⁴⁵. En el caso de las plataformas virtuales (UberPop) son muy importantes “las evaluaciones de los clientes para asegurarse unos estándares altos de prestación de servicios” y “en vez de dar instrucciones y controlar el proceso de ejecución para asegurar la calidad del servicio, delegan estas funciones en los clientes”⁴⁶, utilizando esta información para la toma de decisiones respecto a la prestación del servicio de cada conductor y su permanencia en el servicio.

Por lo tanto, como se ha señalado, la “inexistencia o reducción de instrucciones por parte del empresario, en conjunción con la evaluación del trabajo resultado por parte del cliente, parece que como mucho implicará que el trabajador estará sometido a

⁴² En el plano mercantil véase VELASCO SAN PEDRO, L.A.: “El consumo colaborativo en el transporte de personas”, Diario La Ley, núm. 8601, 9 de septiembre de 2015, La Ley 5390/2015 en www.laleydigital.laley.es; SERRANO CASTRO, M.D.: “Alojamientos privados convertidos en turísticos, redes sociales y aplicaciones que ponen en contacto a conductores...¿Competencia desleal?”, Diario La Ley, núm. 8444, 18 de diciembre de 2014, La Ley 8910/2014, en www.laleydigital.laley.es

⁴³ Uber.: *La revolución del Smartphone: nuevas alternativas de transporte y oportunidades de empleo* en <http://cd00.epimg.net/descargables/2015/11/12/eb705642e167824422e4125df3de39fa.pdf>

⁴⁴ Véanse SSTs 11 de abril 1990 (Ar. 1990/3460), la actividad de los profesionales liberales puede organizarse en régimen laboral o por el contrario de forma autónoma; 11 de diciembre 1989 (RJ 1989, 8947) en la calificación de los contratos no depende de la denominación que le hayan atribuido las partes

⁴⁵ SIERRA BENÍTEZ, E.M.: *El contenido de la relación laboral en el teletrabajo*, CES, Sevilla, 2010, pp. 299 y 300.

⁴⁶ TODOLÍ, SIGNES, A.: “El impacto de la “UberEconomy” en las relaciones laborales: los efectos de las plataformas virtuales en el contrato de trabajo”, obra cit., p. 10.

obligaciones de resultado y no de medios”⁴⁷. Como afirmamos hace unos años, los cambios técnico-organizativos no afectan al contenido o naturaleza del poder de dirección ni suponen la aparición de unas características distintas a las propias de una relación laboral no virtual, sino que en realidad afectan al modelo de relaciones laborales en el lugar de trabajo, potenciando el papel de la autonomía individual. No obstante, consideramos que aunque el Derecho del Trabajo debe adaptar los instrumentos de protección del trabajador a las nuevas realidades y con ello aproximarse a la “lógica contractual”, es necesaria la participación de los sujetos colectivos en este nuevo orden económico para facilitar la transición de los trabajadores y las unidades económicas desde la economía informal a la economía formal. En todo caso, frente a los cambios normativos que propone Uber, éstos deben en todo caso favorecer la creación, preservación y sustentabilidad de empresas y de empleos decentes en la economía formal, así como la coherencia de las políticas macroeconómicas, de empleo, de protección social y otras políticas sociales, y prevenir la informalización de los empleos de la economía formal. La finalidad es bien sencilla: “prevenir y sancionar la conducta de evitar o abandonar deliberadamente la economía formal con el fin de evadir el pago de impuestos y el cumplimiento de la legislación social y laboral”⁴⁸. El problema principal es el cómo. Es necesario recordar el nacimiento y desarrollo del Derecho del Trabajo para poder realizar unas propuestas que garanticen los derechos fundamentales del trabajador en la era digital, siendo necesario un mayor protagonismo de las instancias internacionales y de los Estados para que el Derecho del Trabajo evolucione conforme a los avances de las grandes multinacionales tecnológicas.

⁴⁷ TODOLÍ, SIGNES, A.: “El impacto de la “UberEconomy” en las relaciones laborales: los efectos de las plataformas virtuales en el contrato de trabajo”, obra cit., p. 10.

⁴⁸ OIT: Recomendación sobre la transición de la economía informal a la economía formal, 2015.