



www.cielolaboral.com

Uber, los trabajos en las plataformas digitales y el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (STJUE 20 de diciembre de 2017)

por Esperanza Macarena Sierra Benítez

El 20 de diciembre de 2017 el TJUE ha dictado una sentencia (asunto C-434/15), que tiene como objeto una petición de decisión prejudicial planteada por el Juzgado de lo Mercantil núm. 3 de Barcelona en el procedimiento entre *Asociación Profesional Élite Taxi y Uber Systems Spain, S.L.* En esta sentencia se declara que el servicio de intermediación llevado a cabo por *UberPop*, “que tiene como objeto conectar, mediante una aplicación para teléfonos inteligentes, a cambio de una remuneración, a conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo con personas que desean efectuar un desplazamiento urbano, está indisociablemente vinculado a un servicio de transporte y, por lo tanto, ha de calificarse de «servicio en el ámbito de los transportes»” a efectos del Derecho de la UE (art. 58 TFUE).

En la actualidad 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 *UberPop*, que ofrecía 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. En el Reino Unido se autorizó su actividad pero recientemente los tribunales han dado la razón a los miles de conductores privados que operaban mediante esta plataforma, identificando dicha prestación de servicios como una relación laboral. En España la actividad de *UberPop* no sólo fue suspendida por un tribunal, sino que además fue objeto de una cuestión prejudicial planteada por otro Juzgado de lo Mercantil ante el Tribunal de la Unión Europea, cuya sentencia es la que se ha publicado en los términos señalados más arriba. Como señala en sus Conclusiones el Abogado General Sr. Maciej Szpunar el 11 de mayo de 2017, “si bien es cierto que el desarrollo de nuevas tecnologías es en general objeto de controversia, *Uber* se presenta como un caso aparte. Su modo de funcionamiento suscita críticas e interrogantes, pero también esperanzas y nuevas expectativas. Por citar únicamente los aspectos jurídicos, el modo de funcionamiento de *Uber* ha generado cuestiones en lo que atañe, en particular, al Derecho de la competencia, a la protección de los consumidores y al Derecho del trabajo. En el plano económico y social, se ha llegado a acuñar el término «uberización» (...). No obstante, el objeto del presente asunto es mucho más limitado. La interpretación solicitada debe únicamente permitir situar a *Uber* en el plano del Derecho de la Unión a fin de poder determinar si su funcionamiento está sometido a dicho Derecho y hasta qué punto. En consecuencia, se trata principalmente de saber si una posible regulación de las condiciones de funcionamiento de *Uber* está sujeta a las exigencias del Derecho de la Unión, ante todo las de la libre prestación de servicios, o si está incluida en la competencia compartida de la Unión Europea y los Estados miembros en el ámbito de los transportes locales, que la Unión aún no ha ejercido”.

Para esta laboralista la importancia de la sentencia radica en las consecuencias laborales que puede tener dicho pronunciamiento, dado que entiendo que en el plano de la libre competencia el conflicto entre el tradicional servicio de transporte de pasajeros (taxi) y el sector del alquiler con conductor (VTC) está en su pleno apogeo. La normativa administrativa ha posibilitado que tanto empresas de vehículos con conductor como particulares que se den de alta como autónomos puedan intervenir en esta prestación de servicios. Esto significa que estos autónomos pueden constituir vías de asociacionismo (cooperativas) para ofrecer estos servicios. En el primer trimestre de 2016 *Uber* se posicionó en el mercado español a través de una nueva aplicación, *UberX*, donde por cierto anunció el lanzamiento de *UberPool*, una plataforma para compartir coche privado por varios usuarios que viajan en la misma dirección y, por lo tanto, no renunciando a su actividad dentro de la economía colaborativa. *UberX* se implanta en Madrid mediante un servicio regulado en la normativa de transporte: arrendamiento de vehículos con conductor o empresas que dispongan de licencia de vehículos con conductor (VTC). En relación con la STJUE 20 de diciembre de 2017, *Unauto VTC*, la mayor organización representativa del sector del alquiler de vehículos con conductor en España, ha afirmado que la sentencia sobre *Uber* no cambia el panorama actual y es que la sentencia se refiere a *UberPop*, que operaba con conductores no profesionales y cuya actividad fue prohibida. En el plano del Derecho del Trabajo esta sentencia es importante porque la Inspección de Trabajo de Cataluña emitió un informe, del que tenemos conocimientos por los medios de comunicación, en el que se estima que los conductores de *Uber System Spain* deben ser considerados trabajadores empleados de esta compañía, dado que concurren las notas principales que determinan la existencia de relación laboral: dependencia y ajenidad. 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 administrativa (véase la entrada del Blog de E. Rojo Torrecilla “*Uber (UberPop): ¿relación laboral entre la empresa y los conductores? ¿economía colaborativa? Notas para un posible caso práctico del próximo curso académico (y II)*”, de 31.09.15). En este sentido, a la vista de las actuaciones de la Inspección de Trabajo (como por ejemplo en la Comunidad Autónoma de Valencia frente a *Deliveroo*), entiendo que vamos a tener un año 2018 intenso para *Uber* y, en general, para las plataformas digitales que hacen un mal uso de la economía colaborativa. Y también para el legislador dado que, como afirma la sentencia, incumbe a los Estados miembros regular las condiciones de prestación de servicios de intermediación siempre que se respeten las normas generales del Tratado de la UE. Estaremos a la espera de los nuevos acontecimientos.

Nota: Para un estudio más exhaustivo del trabajo en las plataformas digitales, éstas son mis publicaciones de los últimos dos años:

-“El tránsito de la dependencia industrial a la dependencia digital: ¿qué derecho del trabajo dependiente debemos construir para el siglo XXI?”. Publicado en la Revista Internacional y Comparada de Relaciones Laborales y Derecho del Empleo, Vol. 3, núm. 4. 2015 (Acceso libre por Internet).

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5350569>

-“Los conductores de vehículos privados de *UberPop*: una nueva situación de anomia laboral”, publicado en AAVV, El Derecho del Trabajo y la Seguridad Social en la encrucijada: retos para la disciplina laboral, Laborum, Murcia, 2016, pp. 247-260. (Se puede visualizar el texto completo en Dialnet).

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5327106>

-“Los conductores de *UberPop* y *UberX*: ¿trabajadores asalariados, autónomos, emprendedores, cooperativistas o qué?”, en Serrani, L., Méndez Mella, L. Los actuales cambios sociales y laborales: nuevos retos para el mundo del trabajo (I), Peter Lang, Suiza, 2017, pp. 229-259.

- "La protección social de los trabajadores ante el desafío del nuevo trabajo a distancia, del trabajo digital y la robótica", Revista de Derecho de la Seguridad Social, núm. 11, 2017, pp. 133-159.
https://issuu.com/upvehubiblio/docs/revista_de_derecho_de_la_seguridad__08dcfcd75c5212

Esperanza Macarena Sierra Benítez
Prof. de la Universidad de Sevilla
emsierra@us.es
[@EsperanzaMacar7](#)

* Se señala que las consideraciones contenidas en la presente intervención son fruto exclusivo del pensamiento del autor y no tienen en ningún modo carácter vinculante para la administración de pertenencia.