

## Uber y sus conductores: ¿autónomos o 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*

---

*Con gran repercusión en los medios de comunicación, se anuncia un acuerdo multimillonario de Uber en los Estados Unidos. La compañía pagará a 385.000 conductores de los estados de Nueva York y Connecticut unos cien millones de dólares a cambio de la retirada de las demandas que le exigían el reconocimiento de la relación laboral. Algo difícilmente admisible en España.*

1. En los últimos años, Uber —empresa que proporciona a sus clientes una red de transporte privado a través de una aplicación (*app*) propia mediante conductores de vehículos registrados a su servicio— había conseguido satisfacer sus intereses «laborales» en unos casos y en otros no. Ante la demanda de sus conductores sobre la definición de su vinculación laboral con la empresa, algunos tribunales los habían considerado trabajadores por cuenta ajena, otros los habían calificado de autónomos y, en ocasiones, no se había admitido relación profesional alguna entre ellos acudiendo al intercambio colaborativo como justificación.

El anuncio del acuerdo mencionado en la introducción es importante, sin perjuicio de que en los Estados Unidos el pacto extrajudicial tiene que ser revisado y validado por el juez competente. De admitirlo, la empresa considera todo un éxito que, pese al coste (88 millones de euros para una empresa valorada en 8800 millones de euros), los empleados se reconozcan autónomos y no trabajadores por cuenta ajena porque supone un gran ahorro a la compañía. Con este acuerdo la empresa no tendrá que asumir el abono del seguro médico, tampoco admitirá la responsabilidad

legal derivada de accidente y no deberá atender al mantenimiento del vehículo. Con todo, la convalidación del acuerdo no se halla garantizada, toda vez que empresas de similar factura con problemas de idéntica naturaleza y con soluciones semejantes no han conseguido el beneplácito judicial. Según el *Wall Street Journal*, en los Estados Unidos, el 0,37 % de la fuerza laboral consigue ingresos por medio de aplicaciones (*apps*) que le permiten conectar con clientes (viviendas, habitaciones, aparcamientos, compras personalizadas, trabajo doméstico, etc.). De ahí que los pleitos de esta naturaleza se sucedan, no obteniendo todos la misma solución.

2. En España, y como consecuencia de distintas demandas, la Inspección de Trabajo y de la Seguridad Social ha actuado, sin consecuencias definitivas aún. Lo ha hecho a raíz de las denuncias presentadas por los representantes legales de organizaciones sindicales (patronales) de taxistas. Aun cuando la Inspección considera que la relación con los conductores es laboral, no ha propuesto sanciones a la espera de conocer si la actividad de la empresa es legal o no, pues constituye trabajo prohibido aquel que se efectúa en una actividad ilícita.

*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.

Concurren —según el órgano de control laboral— todos los rasgos de laboralidad, pero, en particular, los elementos de dependencia y ajenidad. En el primer caso, porque el trabajo de los conductores supone una parte esencial de la actividad de la empresa. Por lo demás, los trabajadores carecen de organización empresarial y, desde el comienzo, se insertan en la estructura y organización de Uber. Su centro de trabajo es el vehículo y, aun cuando existe libertad de horario, lo cierto es que los conductores están sometidos a un sistema de productividad fijado por incentivos (la empresa ofrece entre 10 y 15 euros adicionales por cada viaje que se realice en determinadas franjas horarias o en determinadas áreas de una ciudad, por ejemplo).

Bien es cierto que la empresa se defiende manifestando que se trata de un mero servicio de mediación entre el comprador (usuario) y el vendedor (chófer). Entiende que se trata de una mera aplicación informática y que no es ella la que «transporta» a los usuarios, sino que son los conductores con sus vehículos propios. Quienes suministran esa prestación —sin autorización ni licencia, bajo su responsabilidad— son los conductores, no la página que sirve para contactar la demanda con la oferta del servicio. Pero, en la práctica, la empresa transmite sus órdenes, delimita el servicio, conecta y desconecta a los conductores de su servidor, fija los precios, establece estándares y normas de obligado cumplimiento para garantizar la calidad del servicio, etc.

Por lo que se refiere a la ajenidad, esto es, a la asunción de los riesgos por parte de la empresa, Uber provee de móviles con la aplicación correspondiente a sus conductores y tiene un personal «de oficina» o «auxiliar» a su servicio.

3. La economía colaborativa, sin ánimo de lucro y pensada para compartir gastos entre los usuarios de una determinada plataforma o servicio, requeriría una mera conjunción de intereses de intercambio entre las partes sin mayor rentabilidad recíproca. Pero Uber se define (en los distintos juicios de naturaleza mercantil en que se ha personado para atender reclamaciones sobre competencia desleal) como una «empresa de servicios de la sociedad de la información» radicada en Holanda que ejerce de intermediaria

entre conductores y pasajeros a través de una aplicación de apoyo con sus diferentes filiales nacionales. Las asociaciones profesionales del taxi la califican de «cooperadora necesaria» de una actividad que supone competencia desleal y abuso de posición dominante. Los conductores prestan servicio sin licencia, la compañía no paga impuestos y el intercambio se produce con un precio ajeno —inferior— al habitual del mercado.

Los «colaboradores» de Uber en España reconocen que tienen que superar una selección por parte de la empresa y respetar las instrucciones sobre cómo llevar a cabo el servicio, reciben un teléfono móvil en el que sólo funciona la aplicación de la compañía y adquieren contraprestaciones económicas mediante incentivos sin haber suscrito ningún tipo de contrato, acuerdo o documento con la compañía. Por lo demás, la empresa no sólo pone en contacto a conductor y usuario, sino que cobra la totalidad de los servicios prestados para abonar posteriormente al conductor sus honorarios con el debido descuento del porcentaje pactado en concepto de gastos para Uber. La compañía desarrolla periódicamente sesiones formativas para sus conductores.

4. Uber defiende que su actuación se enmarca en la Directiva 98/34, de 22 de junio, *DO L* de 21 de julio, por la que se establece un procedimiento de información sobre normas y reglamentaciones técnicas y sobre las reglas relativas a la sociedad de la información. En sus «condiciones de usuario» precisa que Uber no presta por sí mismo un servicio de transporte y no es transportista, tan sólo «actúa como intermediario entre Usted y el proveedor del transporte. [...] Uber le cobrará por los servicios de transporte prestados por el proveedor del transporte en nombre del mismo. Usted acuerda pagar por todos los servicios de transporte que adquiera el proveedor del transporte y que Uber podrá cobrar, en la cuenta de tarjeta de crédito que facilitó al registrarse para el Servicio, los servicios del transporte».

La empresa señala que los conductores eligen colaborar con esta compañía por la flexibilidad y el control pleno que tienen ellos sobre su actividad. Y, así, pueden elegir diferentes formas de ingresos (de hecho, dentro de la

misma empresa existen otros negocios como UberEats, que permite servir comida a domicilio y facilitar el pago por el mismo mecanismo que el alquiler de conductor). Una finalidad que puede inspirar a empresas como Amazon, que también se plantea utilizar particulares para sus repartos, o multitud de *starts ups*, que piensan en la colaboración para tareas de entidad menor.

5. Las partes no pueden calificar la relación de laboral o no. Dependerá de si se aprecian —o no— los presupuestos sustantivos de aquella o si, por el contrario, se trata de una actividad por cuenta propia bajo una modalidad civil o mercantil, personal o societaria. Esta última supone realizar de forma habitual, personal, directa, por cuenta propia y fuera del ámbito de la dirección y organización de otra persona una actividad a título lucrativo aun cuando se dé o no ocupación a trabajadores por cuenta ajena. Si los ingresos provienen, al menos, en un 75 % del mismo cliente, el trabajador autónomo se considerará económicamente dependiente.

Mas, si se apreciaran los rasgos de laboralidad, esto es, voluntariedad, remuneración, dependencia y ajenidad, ningún pacto permitiría eludir la aplicación de la norma laboral. Sí parece que exista voluntariedad en la prestación de servicios —pues nadie obliga a los conductores a efectuar el transporte contratado—; también remuneración —puesto que perciben una contraprestación por el servicio realizado y no por parte del usuario, sino de la empresa—; la ajenidad —en los frutos y en los riesgos— puede resultar desdibujada en algunos

rasgos de la prestación, pero el hecho de que así sea no anula su presencia —aunque el coche, el mantenimiento, las sanciones por el transporte y la licencia dependan del conductor, eso no significa que los riesgos y los frutos sean para él, sino que derivarán en la rentabilidad de la empresa, recibiendo el conductor una contraprestación, que no el beneficio o perjuicio de su servicio—, y, por fin, la dependencia, también relativizada en algunos supuestos, en absoluto desaparece —la empresa marca el precio, los horarios, sanciona el rechazo de clientes por parte del conductor, controla la conexión y desconexión, etc.—.

## 6. Conclusión

En España, la solución indemnizada planteada por Uber resultaría difícilmente admisible. Puede debatirse si la relación es laboral (por cuenta ajena) o autónoma (por cuenta propia), incluso se analiza si cabría calificarla de autónoma económicamente dependiente (TRADE) o si sería necesario crear una relación laboral de carácter especial para priorizar las necesidades de nuevas fórmulas de producción y de prestación de servicios. Pero no parece discutible que la calificación dependa de la voluntad de conciliar de las partes. Aquí no cabe un acuerdo extrajudicial para satisfacer la demanda de unos operadores que exigen primero ser considerados trabajadores por cuenta ajena y aceptan, después, ser calificados de autónomos. Si la pretensión es establecer una mera colaboración, los rasgos descritos no deberían estar presentes en la prestación dispensada.