

## LAS SENTENCIAS SOBRE UBER (A propósito de la STJUE de 10 de Abril de 2018)



El Tribunal de Justicia de la Unión Europea acaba de dictar con fecha de 10 de Abril de 2018 una segunda sentencia en la que aborda la cuestión de cuál es la actividad que desempeña la empresa Uber a efectos de determinar qué normas comunitarias le son de aplicación. En esta segunda sentencia, referida a un caso francés, ha reiterado la doctrina sentada en su sentencia de 20 de Diciembre de 2017 (Asunto Asociación Profesional Elite Taxi), relativa a un caso español. Aunque aparentemente el problema abordado en ambas sentencias es de naturaleza muy técnica y muy específico, y desde diversos ámbitos se ha subrayado esta circunstancia, lo cierto es que la calificación y el encuadramiento que el Tribunal europeo hace de la actividad de Uber, tras un análisis detenido del modelo de negocio implementado, puede tener para Uber importantes repercusiones más allá del problema concreto abordado en las sentencias, por ejemplo en el ámbito laboral, y puede asimismo repercutir sobre la actividad y tratamiento jurídico de otras plataformas de la llamada economía colaborativa.

La sentencia que comentamos describe muy bien el alcance de la cuestión prejudicial que le ha sido planteada, situando el problema en los siguientes términos: el órgano jurisdiccional remitente desea saber, en esencia, si el artículo 1 de la Directiva 98/34 (por la que se establece un procedimiento de información en materia de normas y reglamentaciones técnicas y de las reglas relativas a la sociedad de la información) y el artículo 2, apartado 2, letra d) de la Directiva 2006/123 (relativa a los servicios del mercado interior) deben interpretarse en el sentido de que una normativa nacional que sanciona penalmente el hecho de organizar un sistema de conexión de clientes con personas que realizan prestaciones de transporte de personas por carretera a título oneroso con vehículos de menos de diez plazas, sin disponer de habilitación a tal efecto, debe calificarse de regla relativa a los servicios de la sociedad de la información, sujeta a la obligación de notificación previa a la Comisión prevista en el artículo 8, apartado 1, párrafo primero, de la Directiva 93/34, o si, por el contrario, esa normativa se refiere a un servicio en el ámbito de los transportes, excluido del ámbito de aplicación de la Directiva 98/34 y del de la Directiva 2006/123. En román paladino, se trata de saber si la actividad que venía realizando Uber, desde el punto de vista del derecho europeo, debe considerarse un servicio de la sociedad de la información o debe considerarse un servicio de transporte.

El Tribunal empieza, para abordar la cuestión de fondo, por describir cual es la actividad de la empresa y lo hace señalando que “el servicio controvertido consiste en conectar, mediante una aplicación para teléfonos inteligentes y a cambio de una remuneración, a conductores no profesionales con personas que desean efectuar un desplazamiento urbano, y en cuyo marco ... el prestador del citado servicio fija los precios, recibe este precio del cliente para después abonar una parte al conductor no profesional del vehículo y emite las facturas”.

Partiendo de esta base, el Tribunal recuerda las consideraciones ya hechas en su sentencia precedente, en la que pese a entender que un servicio de intermediación que permite la transmisión, mediante una aplicación para teléfonos inteligentes, de información relativa a la reserva del servicio de transporte entre el pasajero y el conductor no profesional que utiliza su propio vehículo, que efectuará el transporte, respondería a los criterios para ser considerado “servicio de la sociedad de la información”, subrayó que en el caso analizado el servicio de intermediación no se limitaba a un servicio de intermediación consistente en conectar, mediante una aplicación de teléfonos inteligentes, a un conductor no profesional que utiliza su propio vehículo con una persona que desea realizar un desplazamiento urbano.

En efecto, el servicio aquí prestado estaba indisociablemente vinculado a la oferta de servicios de transporte urbano no colectivo creado por ésta y ello habida cuenta de dos circunstancias. En primer lugar, el hecho de que esa sociedad proporcionaba una aplicación sin la cual esos conductores no habrían estado en condiciones de prestar servicios de transporte y las personas que desean efectuar un desplazamiento urbano no habrían podido recurrir a los servicios de los citados conductores. Y en segundo lugar, el hecho de que “esa sociedad ejercía una influencia decisiva sobre las condiciones de las prestaciones efectuadas por esos conductores, en particular estableciendo el precio máximo de la carrera, recibiendo este precio del cliente para después abonar una parte al conductor no profesional del vehículo y ejerciendo cierto control sobre la calidad de los vehículos, así como sobre la idoneidad y el comportamiento de los conductores, lo que en su caso podía entrañar la exclusión de estos”.

En definitiva, para el Tribunal europeo, comoquiera que Uber no se limitaba a realizar un servicio de intermediación sino que coordinaba y dirigía la actividad realizada por los conductores, constituyendo esa actividad de coordinación y dirección parte fundamental del servicio prestado, el servicio prestado por Uber no debe ser considerado un servicio de la sociedad de la información sino un servicio de transporte.

En efecto, la conclusión del análisis realizado en la sentencia es que el “servicio de intermediación formaba parte integrante de un servicio global cuyo elemento principal era un servicio de transporte” y , por consiguiente, “no respondía a la calificación de “servicio de la sociedad de la información”, en el sentido del artículo 1, punto 2 de la Directiva 98/34, sino a la de “servicio en el ámbito de los transportes, en el sentido del artículo 2, apartado 2, letra d) de la Directiva 2006/123”.

Como señalábamos más arriba, la sentencia aborda un problema muy concreto y, por tanto, no otros u otros que pudieran plantearse. Además, como ha señalado la propia empresa afectada, el modelo de negocio enjuiciado por estas resoluciones – Uberpop, que es el inicial servicio con el que Uber arrasó Europa en los primeros años- ha cambiado desde 2016, fecha a partir de la cual Uber su modelo de negocio se basa en las licencias VTC, para vehículos con conductor. Pero, con todo, algunas de las conclusiones a las que llega el Tribunal europeo, leídas desde la óptica laboral, suscitan inquietantes preguntas no sólo para Uber sino, quizás particularmente, para otras plataformas de la economía colaborativa y su modelo de negocio.

Por lo pronto se plantea la cuestión de cómo debe calificarse la relación jurídica de los conductores que prestan el principal servicio de la empresa Uber, que no es otro que el del transporte. ¿Se trata de verdaderos trabajadores autónomos?; ¿puede tratarse de TRADES, es decir, de trabajadores autónomos económicamente dependientes?; ¿o estamos ante trabajadores subordinados sin más, pues la subordinación no debe entenderse en términos fordistas sino como la inserción en el ámbito de organización y dirección del empresario?.

Repárese en que los elementos que el Tribunal europeo destaca para concluir que nos encontramos ante una sentencia del sector del transporte no son muy distintos de algunos de los indicios que la jurisprudencia laboral maneja para detectar la existencia de la subordinación. Muy expresivo resulta al efecto el siguiente párrafo literal de la sentencia: “esa sociedad ejercía una influencia decisiva sobre las condiciones de las prestaciones efectuadas por esos conductores, en particular estableciendo el precio máximo de la carrera, recibiendo este precio del cliente para después abonar una parte al conductor no profesional del vehículo y ejerciendo cierto control sobre la calidad de los vehículos, así como sobre la idoneidad y el comportamiento de los conductores, lo que en su caso podía entrañar la exclusión de estos”. Lo que se está poniendo en valor aquí es el sometimiento de los conductores a la dirección y coordinación de la empresa, lo que si bien se mira no se aleja en exceso de la moderna concepción jurisprudencial de la dependencia entendida como “prestación de servicios dentro del ámbito de organización y dirección empresarial”.

Desde luego, para pronunciarse al respecto, habría que hacer un detenido y pormenorizado análisis de las relaciones jurídicas formalizadas y de su implementación práctica y en modo alguno estamos aquí postulando la calificación como laborales de estas relaciones que por ser nuevas chocan a menudo con las categorías arraigadas desde las que pretendemos ver y afrontar realidades que las desbordan.

Pero la sentencia glosada suscita al laboralista más interrogantes. Por poner otro ejemplo, si Uber es una empresa del sector del transporte, cuando contrata con los conductores transportistas, ¿está contratando la propia actividad empresarial a la que alude el art. 42 del Estatuto de los Trabajadores y, en consecuencia, va a ser responsable en los términos previstos en este precepto de las obligaciones salariales y de seguridad que allí se mencionan? Recuérdese que el supuesto de hecho regulado en el precepto legal se describe así: “Los empresarios que contraten o subcontraten con otros la realización o servicios correspondientes a la propia actividad de aquellos...”.

Parece indudable que la nueva economía colaborativa abre numerosas incógnitas jurídicas y va a exigir modificaciones en las categorías aprendidas y también en las leyes laborales sobre las que urge detenerse a pensar.

Esta comunicación es parte de una selección de las noticias y normativa que se han considerado relevantes sobre los temas de referencia y no pretende ser una recopilación exhaustiva de todas las novedades del período.

La información de esta página no constituye asesoramiento jurídico en ningún campo de nuestra actuación profesional.

En la confianza estos comentarios sean de utilidad, si tienen cualquier duda sobre la información aquí reflejada póngase en contacto con [oleartabogados@oleartabogados.com](mailto:oleartabogados@oleartabogados.com) y en breve nos pondremos en contacto con Vdes.