
UBER, EL DRET DEL TREBALL I BARCELONA

En plena actualitat del conflicte entre el col·lectiu del taxi i les plataformes VTC, l'autor exposa una altra vessant problemàtica d'aquesta realitat que ha vingut per quedar-se, com és la naturalesa laboral dels treballadors de les plataformes col·laboratives.



Sebastià Navarro González
Col·legiat núm. 40.445

Era l'any 2.014 quan UBER va arribar a Barcelona i, després d'uns pocs mesos, va haver de marxar a causa de la forta confrontació que va despertar dins del món del taxi. En aquell temps, UBER utilitzà la plataforma UberPop, empresa on treballaven particulars sense autorització administrativa. Quatre anys després, el 2.018, UBER torna a la ciutat comtal però a través de la plataforma UberX, el seu servei de vehicles de lloguer amb conductors professional, i que compten amb llicència VTC.

El desembarcament a Barcelona amb aquesta nova forma de donar serveis mitjançant conductors professionals ve donat per la Sentència del Tribunal de Justícia de la Unió Europea que va dictaminar que Uber (entesa com a servei en sentit global) és una empresa de servei dins de l'àmbit del transport i no del servei de la societat de la informació. EITJUE va considerar que el servei no es limitava a una simple intermediació entre conductor i usuari, sinó a oferir serveis de transport urbà mitjançant eines tecnològiques, essent indispensable tant pels conductors com per les persones que desitgen moure's per la ciutat i, finalment, exercint una influència decisiva sobre les condicions de les prestacions efectuades per aquests conductors. Així, doncs, des d'aquest moment tot aquell conductor que vulgui "col·laborar" amb UberX necessitarà tenir una llicència VTC d'acord amb l'article 42.1 de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'Ordenació dels Transports Terrestres.

Tot i així, fonts de la companyia d'Estat Units van afirmar, en el seu moment, que la decisió no canviava res dins de l'operativa d'Uber a la majoria dels països de la UE a causa que l'empresa ja funcionava amb llicències de vehicles de turisme amb conductor (VTC).

A Barcelona hi ha aproximadament 120 cotxes i tarifes un 15% inferiors de mitjana. Per altra banda els taxistes ho consideren competència deslleial i l'Ajuntament no ho acaba de veure del tot clar, amb un nou reglament per restringir l'activitat dels VTC a la zona metropolitana de Barcelona a l'horitzó. Segons les últimes xifres oficials a la província hi ha 920 vehicles de lloguer amb conductor per 10.362 taxis (1/12) i l'administració local vol arribar a la ràtio de 1/30 fixada a la legislació espanyola. De fet, el passat 20 d'abril el Consell de Ministres va aprovar un Real Decret Llei per a protegir el negoci del taxi elevat a rang de llei aquesta proporció, pel que aquest límit haurà de ser aplicat a tot el territori espanyol, cosa que eliminarà les diferències que existien actualment entre les diferents comunitats autònomes i ciutats.

Amb aquest escenari, l'escenari estrictament laboral d'aquesta companyia es presenta especialment interessant i sensible per desenvolupar a causa de les possibles conseqüències laborals que pot tenir el desplegament d'UberX a Barcelona i a totes les ciutats d'Europa. Que UberX és una empresa de servei de transport urbà i no una simple eina intermediària ja ha quedat ben clar, però

el que encara no se sap del cert és quines repercussions pot tenir aquesta afirmació dins del camp del Dret del Treball. A Londres, per exemple, ja existeix un pronunciament judicial de desembre de l'any passat que dictamina

**EN TOT CAS,
SERIA MOLT
CONVENIENT
UNA MÍNIMA
HARMONITZACIÓ
NORMATIVA
A NIVELL
COMUNITARI
PER SABER SI UN
“COL·LABORADOR”
D'UBER ÉS UN
TREBALLADOR
O UN AUTÒNOM**

que un grup de conductors de la capital anglesa són treballadors per compte d'altri. Evidentment, el contra argument que va utilitzar l'empresa i pel qual recorre la decisió judicial és que són treballadors autònoms.

Per altra banda, la relació d'Uber amb els conductors no sempre és molt clara. Per un lloc, les llicències VTC poden pertànyer a una empresa aliena i els conduc-

tors ser treballadors d'aquella. Per tant, la relació entre UberX i l'empresa VTC seria com la d'una empresa que dona serveis a una altra, on podria aplicar-se l'article 42 ET o inclús una possible cessió il·legal ex article 43 ET ja que el client contracta i paga a l'aplicació d'UBER directament i els serveis rebuts per l'empresa "contracta" tindria un protocol específic "made in Uber"; com una identificació del cotxe com a "Uber cab".

En tot cas, seria molt convenient una mínima harmonització normativa a nivell comunitari per saber si un "col·laborador" d'Uber és un treballador o un autònom. En aquest sentit, la Sentència del TJUE de 3 de juliol de 1986 va dictaminar que "la característica essencial de la relació laboral és la circumstància que una persona realitza, durant un cert temps, a favor d'una altra i sota la seva direcció, certes prestacions, per les quals percep una remuneració". Per altra banda, fent referència a un dels grans arguments que utilitza UBER quan es preguntat sobre aquest dubte jurídic que consisteix a dir que els seus treballadors són lliures de desconnectar-se de l'aplicació quan vulguin, la STJUE de 4 de febrer de 2010 va dir que "si bé és cert que el fet que una persona només treballi un número d'hores molt petit dins del marc d'una relació laboral pot ser un indicatiu que les activitats són marginals i accessòries, no és menys cert que, amb

independència del nivell limitat de la retribució obtinguda d'una activitat professional i del número d'hores dedicades a aquesta, no s'ha d'excloure que, després d'una apreciació global de la relació laboral determinada, les autoritats nacionals poden considerar-la real i efectiva".

Fins aquí podríem entendre sense aprofundir gaire que, d'acord amb la Sentència del TJUE i el concepte de treballador que ens dona la jurisprudència de la UE, els col·laboradors d'Uber tindrien la consideració de treballador per compta aliena, seguint la línia que sembla que ha iniciat el Regne Unit.

I què podem esperar en un futur no gaire llunyà? Les Sentències del Tribunal pel cas "UBER" han establert uns principis jurídics que poden servir com a guia per a tota la Unió Europea, però té unes peculiaritats que resulten difícils de poder extrapolar a altres plataformes o aplicacions. El principi de que, amb caràcter general, una plataforma electrònica que únicament posi en contacte conductors no professionals amb persones que desitgen fer un trajecte determinat és lícit ha estat confirmat per la Jurisprudència Europea. En aquest cas (per exemple Blablacar, Sentència Jutjat Mercantil de Madrid nº2, de 2 de febrer de 2017) seria un simple operador de la societat de la informació, sense necessitat que els seus usuaris tinguin cap autorització VTC.

Com ja hem dit abans no seria el cas d'Uber ja que aquest influeix decisivament sobre les condicions del transport, selecciona els conductors, estableix el preu màxim de la cursa i exerceix un cert control sobre la qualitat dels vehicles i el comportament dels conductors. En el camp purament polític, el Ministeri de Treball, després de ser preguntat a febrer de 2018 per un diputat de Unidos Podemos sobre la naturalesa laboral dels treballadors de les plataformes col·laboratives, va respondre d'una manera gens clara, deixant les conclusions als treballs d'un comitè d'experts en la matèria que serà creat els següents mesos. Finalment, en el camp de les Ciències del Treball podem dir que conceptes clàssics com el de la jornada laboral, horari o centre de treball es desdibuixen a les anomenades factories del segle XXI, on ja no treballen treballadors sinó clients i proveïdors. La irrupció de les noves tecnologies no només està tenint un fort impacte dins del mercat del treball, també ha donat lloc a una nova forma de treball on la persona que dona el servei i el demandant contacten de forma online a través d'una plataforma digital que actua com a intermediari.

Veurem si Barcelona ens dona la resposta al gran interrogant. 