



ECONOMÍA COLABORATIVA
(Definición y cálculos en el transporte)

POR
ASOCIACIÓN PROFESIONAL ÉLITE TAXI

INDICE

1. PRÓLOGO

2. DEFINICIÓN DE ECONOMÍA COLABORATIVA

2.1. BENEFICIOS DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA

3. DEFINICIÓN DE ECONOMÍA SUMERGIDA

3.1. PELIGROS DE LA ECONOMÍA SUMERGIDA

4. REFLEXIONES DEL SECTOR DEL TAXI

5. ANEXOS.

1- SOCIAL-CAR

2- SOCIAL-CAR, BLABLACAR Y UBER

(Cálculo de la economía colaborativa en el transporte)

3- UBER (DVD)

4- UBER (INFORME)

1. PRÓLOGO

En los últimos años con la crisis, muchas personas agudizan el ingenio han vuelto a lo que antiguamente se denominaba como **TRUEQUE** o como se denomina ahora, **ECONOMÍA COLABORATIVA**.

Nadie puede estar en contra de estas prácticas, ya que en estos momentos de crisis, la gente ha de tener capacidad e imaginación, para intentar paliar estos momentos tan duros para las economías familiares de la mejor forma posible.

El problema real existente, es que nacen diferentes empresas que aprovechando los vacíos legales, ven una oportunidad para la creación de negocios, disfrazados como **economía colaborativa**, cuando en realidad lo que están creando es una **economía sumergida**, donde los únicos beneficiarios son las empresas, por encima de los intereses de los ciudadanos y creando no sólo **economía sumergida**, sino precariedad laboral.

Empresas que aprovechando la situación lo único que dejan en el país es un agujero de capital, pues normalmente el dinero recaudado suele ir a paraísos fiscales, donde nunca vuelven a nuestro país.

Lo que acaba repercutiendo de forma negativa en el bienestar social de esos ciudadanos, que en su día depositaron la confianza en ustedes mediante votos, y teniendo ustedes actualmente la oportunidad de devolverles algo de esta confianza protegiéndoles de estas empresas que lo único que buscan es su interés personal.

2. DEFINICIÓN DE ECONOMÍA COLABORATIVA

El consumo colaborativo o economía colaborativa es un sistema económico en el que se comparten y se intercambian bienes y servicios, a través de diferentes plataformas. Nos referimos a la manera tradicional de compartir, prestar, o regalar, donde introducimos un nuevo exponente al tradicional. **LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS.**

El movimiento del consumo colaborativo supone un cambio cultural y económico en los hábitos de consumo marcado por la migración de un escenario consumista individualizado hacia nuevos modelos, por medio de redes sociales y plataformas de tipo **PEER TO PEER** (entre pares o entre iguales)

En los nuevos servicios de consumo colaborativo, las barreras de desconfianza se ven minimizadas, gracias tanto al trato directo, como al uso de perfiles en las redes, lo que da origen a nuevas formas de relacionarse, intercambiar y monetizar habilidades o bienes económicos, lo que hace unos años, era impensable.

2.1. BENEFICIOS DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA

Lo que busca la economía colaborativa es una alternativa para que la gente pueda llegar a tener acceso a productos que de otra forma sería imposible.

Compartir gastos de un vehículo, apartamento o lo que fuera.....pero compartir.

Todo lo que sea beneficioso para el ciudadano es correcto, el problema es cuando comienzan a salir intermediarios, que su único objetivo es **LUCRARSE** a la costa de embaucamientos y falsas promesas para conseguir la aceptación en la comunidad **peer to peer** y disfrazar la creación de una **ECONOMÍA SUMERGIDA** aprovechando la situación actual de los vacíos legales.

3.DEFINICIÓN DE ECONOMÍA SUMERGIDA

Denominada economía irregular, paralela, encubierta, subterránea u oculta, la economía sumergida, es aquella parte de la actividad económica que discurre al margen de los registros, las estadísticas y los controles oficiales.

Más concretamente, por oposición al concepto de economía formal o regular, el conjunto de todas aquellas actividades económicas que debiendo formar parte del producto interior bruto (PIB), no se incluyen en su cómputo, por no figurar inscritas en los registros oficiales.

Los empresarios que la practican lo hacen, aprovechándose de una situación económica de desempleo, con el propósito deliberado de eludir el pago de impuestos y de las cuotas de la Seguridad Social, así como para evitar tener que dar cumplimiento a la normativa legal que afecta al desarrollo de su actividad.

Los métodos utilizados para su medición son múltiples:

- Consultas a expertos
- Divergencias entre los ingresos y gastos en las estadísticas oficiales, evolución de la relación entre la población que demanda trabajo en el mercado laboral oficial y el total poblacional
- Evolución de la cantidad de dinero con relación al PIB (las actividades ocultas necesitan también dinero para realizar sus transacciones) o de la relación efectivo-depósitos (las transacciones de la economía sumergida se suelen realizar con dinero en efectivo, toda vez que esta modalidad de pago no deja huella)
- etcétera.

3.1. PELIGROS DE LA ECONOMÍA SUMERGIDA

- DEFRAUDACION.

Se deja de pagar impuestos, con límite ello implica económicamente a las arcas del estado y sobre los derechos adquiridos por el ciudadano que siempre ha contribuido (educación, sanidad etc...).

- FUGA DE CAPITALES.

Normalmente estas empresas se mueven como pez en el agua en estas situaciones, ya que en el momento que tendrían que tributar, perderían ese beneficio que tan estudiado tienen. Por ello utilizan cualquier estrategia para poder llevar esos capitales a paraísos fiscales.

- PERJUICIO DEL CIUDADANO.

El ciudadano es la parte más frágil de esta historia, pues normalmente por el embaucamiento de estas empresas , desconocen que muchas veces estas incumplen la legalidad.

4. REFLEXIONES DEL SECTOR DEL TAXI

En el año 2009 se celebró el 100 aniversario del nacimiento oficial de nuestro sector. Esta confluencia de hechos bien merece una reflexión por parte de todos.

CIEN AÑOS es un periodo suficientemente dilatado, para indicarnos que la supervivencia de nuestra profesión a lo largo de este siglo nunca fue fácil.

Plena de avances tecnológicos, refleja que nuestro sector siempre se ha adaptado a las necesidades sociales en cada época. Por otro lado solamente una gran capacidad de adaptación han hecho posible la supervivencia de nuestro sector.

El problema actual son las "**ECONOMIAS SUMERGIDAS**" las cuales aprovechando los vacíos legislativos existentes, se aprovechan para confundir al ciudadano, disfrazando un negocio que sólo busca el enriquecimiento personal y la precariedad laboral, vendiéndolo como "**ECONOMIAS COLABORATIVA**" la cual, más a más debería ser **CIRCUNSTANCIAL**, ya que sino se crearía una línea de **COMPETENCIA DESLEAL**.

Por ello consideramos, no sólo importante, sino también valiente el paso dado por parte del **PARLAMENT**, en la creación de esta **COMISIÓN**, para intentar "**ENTENDER Y LEGISLAR**" estas nuevas formas de compartir, marcando una línea donde el ciudadano y los sectores estén protegidos.

Como usted mismo dijo señor **Pere Aragonés**:

"la economía colaborativa a comportado cambios en las formas de consumo que afecta a diferentes sectores", y cuando se refiere al nuestro lo define de la siguiente forma: **"son nuevas formas de compartir medios de transporte, que pueden entrar en contradicción con la regulación actual tal y como está hecha"**.

por ello la regulación de estas nuevas empresas es el camino más corto para acabar con la "**economía sumergida**" ya que no daría cabida al aprovechamiento de los vacíos legales existentes.

Usted, subraya que **este debate no sólo se lleva a cabo solo en Catalunya, sino en otros países como: ALEMANIA, EEUU Y OTRAS CIUDADES EUROPEAS. Donde se dan cuenta que han pasado de compartir coche, a hacer un negocio; Con el perjuicio que supone a nuestro sector.**

Otra frase con la cual estamos totalmente de acuerdo con usted es la siguiente:

"Hemos de evitar que las que ahora se conocen como "nuevas formas de consumo colaborativo" acaben siendo una trampa para generar negocio fuera de la normativa.

No podríamos estar más de acuerdo con usted, no se tiene que dar cabida a empresas que aprovechando las necesidades actuales y embelesado al ciudadano con cantos de sirena, puedan aprovecharse de la situación creando un gran perjuicio hacia la sociedad por la falta de transparencia y la evasión de no sólo impuestos, sino todo lo que conllevaría esa situación.

Un estudio reciente del **IMT** viene a decir que el impacto de este tipo de economías actualmente es de **82000 millones de euros**, muy lejos de los **252000 millones que maneja**

la revista **FORBES** tras la analización personal de aquellas personas nos que pueden participar.

Las dos cifras son escalofrantes para denominarlas como **colaborativas**, ya que demuestra el potencial económico y el alto riesgo para la creación de una "**economía sumergida**" con toda la problemática que conllevaría.

Por ello es hora de dar un paso al frente y regular a estas empresas con una legislación clara, donde no tendría cabida la de **competencia desleal**.

Como bien dijo el parlamentario de Convergencia i Unió el señor **Xavier Dilmé**: "**Si hay negocio debe haber obligaciones fiscales y legales para los operadores y los intermediarios**. Según entiendo el señor **Dilmé** quiere proteger al consumidor o en su defecto al ciudadano que son siempre la parte más frágil de esta cadena.

Nosotros consideramos que la base de estas afirmaciones son buenas, en parte, ya que en el momento que ustedes **fiscalicen al intermediario** darían libertad al incremento de precios y permitirían, no sólo el negocio de estas empresas, sino la **precariedad laboral** que se crearía, hacia la persona que lo hace **sin ánimo de lucro**.

Por ello les hemos hecho entrega de un dossier donde tenemos hecho un cálculo aproximado del gasto real de un vehículo medio, para que puedan tener una referencia y no dejar hueco a las empresas que sólo buscan el aprovechamiento de la situación actual.

El parlamentario por parte del grupo Popular el señor **Santiago Rodríguez i Serra** pone un ejemplo:

"**AIRBNB nace en San Francisco como una star-up. Unas empresas que desde las administraciones impulsan para que a través de las tecnologías, crezcan las empresas, creen riqueza, creen negocio y que sean nuevas oportunidades para la creación de nuevos puestos de trabajo. Cuando en realidad lo que han creado es una economía sumergida, ya que hasta el año 2014 "NO SE HA LEGALIZADO"**.

Es decir seis años utilizando medios públicos para su nacimiento y crecer como empresa, creando economía sumergida y sin respetar los derechos de los trabajadores. Más de 10 millones de alquileres habían hecho hasta el 2013 con toda la defraudación que conlleva, no sólo por su parte, sino por la del ciudadano y la competencia ejercida y la pérdida de los sectores regulados.

Lo que nosotros entendemos que el señor **Rodríguez** pone como ejemplo es el claro caso de como empresas escudándose en la economía colaborativa, aprovechan cualquier resquicio para crear su propio negocio sin respetar los ya regulados. Y les pondremos otro ejemplo que nos afecta directamente a nuestro sector, lo ocurrido en San Francisco también con una **star-up** similar **UBER**.

Uber nació en San Francisco en el año 2009, un año después que **AIRBNB**, pues seis años después de las 14000 licencias de taxi que habían, han pasado a 2000 y esta empresa se ha hecho con el mercado y han aparecido otras similares (**Cadify, WanderCar, lify** etc.....) Aparte de hacer una competencia totalmente desleal, ya que tienen la posibilidad de fluctuar dependiendo de las necesidades del momento, ha dejado totalmente vendido al ciudadano, ya que han pasado de tener un transporte totalmente regulado y seguro, a la ley de la oferta y la demanda.

Consideramos que nuestro sector ha estado caminando siempre al lado de la tecnología, y esto que venden estas empresas hace años que nuestro sector ya tenía.

Ante este aumento de nuevas empresas, que lo único que buscan es hacer un negocio, aprovechando la falta de leyes que **protejan** a los que realmente pagan sus impuestos, para que todos los ciudadanos puedan tener unos beneficios como, **EDUCACIÓN, SANIDAD, ETC** Sin esta protección lo único que se conseguiría es una **economía sumergida, precariedad laboral y destrucción de muchos sectores tal y como los conocemos.**

Los sectores regulados perderían competitividad, pues deberían ajustar sus precios para poder competir con estas empresas, lo que supondría "**precariedad e inseguridad**" ya que se **dejaría de invertir en modernización, por falta de capacidad y medios.**

Intervenciones de plataformas en el transporte en la Comisión

SOCIAL-CAR

Social-car es una empresa que como se definen, utilizan el modelo **peer to peer**, o como se diría, ponen en contacto a dos particulares para alquilar un vehículo por horas.

Ellos se definen como consumo colaborativo cuando:

dicen.	Preguntamos
1. Tienen 10 personas trabajando	1. ¿ A nombre de que empresa?
2. Ellos pagan sus impuestos	2. ¿ Como empresa?
3. Ganan un 15% de cada transacción	3. ¿Quien pone el precio?
4. Tienen unos seguros especiales .	4. ¿Por que en la página ponen los seguros de los usuarios?

Consideramos que con las respuestas tan claras dadas y la exposición hecha por la Srta. Alarcon , deja claro que son una empresa constituida y es una nueva forma de definir el alquiler de vehículos LOW COST, pero sin garantías reales y haciendo que las partes, a las cuales ponen en contacto, hagan de esto un negocio, teniendo un beneficio, pues en su propia APP demuestran que no tiene nada que ver con OCASIONAL.

VER ANEXO 1

BLABLACAR

Esta empresa puede ser lo más parecido a un **consumo colaborativo**, pero tiene sus lagunas.

Primero como dice el **Sr. Rodríguez de Santiago: Una posible regulación les puede "penalizar", aun siendo diferentes.**

Entonces, aun reconociendo que ellos cobran entre un **10/15%** del los servicios **¿ no tienen que tributar?** Esta empresa obtiene unos beneficios por gestionar este servicio, por lo cual consideramos que deberían pagar sus impuestos como todas las empresas.

También nos viene a poner el ejemplo de Alemania, donde esté tipo de servicios están regulados.

También nos vale ese ejemplo. entonces **en Alemán existe una tarifa reducida de 0,35 euros por kilómetro, el máximo legal permitido para compartir un coche no comercial.**

Una tarifa tan baja que apenas tienen conductores.

Y eso en Alemania con una renta percapita superior a la nuestra.

Por ello nosotros les presentamos un cálculo más acorde con nuestra economía y basada en diferentes parámetros donde tendría que incluir los márgenes de estas empresas.

(ANEXO 2) donde nosotros calculamos que el precio aproximado por kilómetro, debería ser fijado entre: **21/23 céntimos, dividido entre los ocupantes del vehículo (incluido el conductor y los márgenes de la empresa mediadora) todo lo que salga de ahí consideramos que es un negocio y una competencia hacia los sectores.**

De esta forma se demostraría que personas quieren hacer consumo colaborativo y compartir gastos reales, y quienes buscan una alternativa para lucrarse más o menos aprovechando un vacío legal.

UBER

La intervención de **UBER** en el parlament fue totalmente sibilina y dirigida a lo que creían que querían escuchar ustedes en ese momento.

El ejemplo más claro es la intervención de la Srta. **ELIA FERRÉ**.

Donde viene a decir que UBER es una empresa de economía colaborativa y debería ser regulada.

Así UBER podría operar de una forma legal en nuestro sector, como ya hicieron con diferentes argucias y engaños en otros países.

Ellos prometen puestos de trabajo, tributar etc....cuando realmente sus intenciones son otras, como ya se ha visto en otros países que les han dejado operar.

Automáticamente lo que consiguen es devaluar las licencias reguladas hasta el punto que en muchos países se hace insostenible "caso San Francisco". En París en menos de un año han conseguido devaluar las licencias taxi reguladas, cerca de 60000 euros.

Lo de el trabajo es subjetivo, ya que ante un juez reconocen que son simplemente una aplicación y lo que hagan sus conductores no es su problema (ANEXO 3) y mediante un informe de tesorería y seguridad social les demostramos que este tipo de empresas solo viene a reírse de todos en su conjunto, desde las administraciones, hasta los sectores y ciudadanos. (ANEXO 4)

Como ya hicieron

UBER es una empresa que claramente busca su interés personal anteponiendo el interés del ciudadano, pues para ellos son meras herramientas que utiliza según su conveniencia.

Es un claro ejemplo de **ECONOMÍA SUMERGIDA** ya que por la experiencia que tenemos y con las pruebas que aportamos lo único que ha hecho esta empresa desde que llegó a **BARCELONA** es reírse no sólo de los taxistas, sino de las administraciones y los ciudadanos. **(ANEXO 3)**

ASOCIACIÓN PROFESIONAL ÉLITE TAXI

elitetaxibcn@gmail.com

CONCLUSIONES

1. **DONDE EMPIEZA, Y DONDE TERMINA LA ECONOMÍA COLABORATIVA.**

La **economía colaborativa** termina y comienza a ser **economía sumergida**, en el momento que pasamos de compartir un vehículo, a hacer un negocio, lo cual afecta a los diferentes sectores, que no sólo están regulados, sino que pagan sus impuestos. **Como bien dijo el señor president de esta comisión.**

2. **POR QUE ES NECESARIA LA REGULACIÓN DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA**

La regulación es necesaria para no dejar ningún margen a las empresas que bajo el disfraz de **economía colaborativa** buscan unas nuevas formas de negocio, aprovechando el vacío legal existente, creando diferentes líneas de competencia desleal a los diferentes sectores ya existentes, que ya están regulados y en muchos casos sobreexplotados donde les podemos poner el ejemplo de nuestro sector.

El sector del taxi sobrarían actualmente sobrarían unas 2500 licencias imagínense ustedes la entrada de diferentes empresas, que en vez de buscar el consumo colaborativo, buscan una competencia totalmente desleal en un sector regulado, con la destrucción de miles de puestos de trabajo.

3. **COMO AFECTA LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN NUESTRO SECTOR.**

De ninguna forma. La **economía colaborativa** ha existido toda la vida y quien de nosotros no se ha aprovechado de ella. ¿Quien no ha compartido gastos en un viaje, compartiendo un vehículo? ¿Quien no ha llenado una nevera de un amigo que te ha invitado unos días a su casa? Etc.....

Nuestro problema comienza cuando empresas que vienen vendiendo el **peer to peer**, aprovechando el desconocimiento del ciudadano y los vacíos legales para hacer una competencia totalmente desleal hacia los diferentes sectores, entre ellos uno de los más perjudicados el nuestro.

4. **COMO REGULAR LA ECONOMÍA COLABORATIVA.**

La **economía colaborativa** debería ser regulada de tal forma, donde el ciudadano no deba pagar los excesos de las empresas emergentes.

Pues eso daría lugar a un incremento sobre el precio y daría paso a un **low cost** sobre el transporte y cualquier otro sector afectado, donde los únicos que se aprovecharían de esta situación serían las empresas emergentes, **a costa del ciudadano**, con el incremento final del precio y la precariedad en los servicios regulados por la falta de posibilidad a la hora de competir.

También debemos tener cuidado con los ofertas efectuadas por parte de diferentes empresas y podrían hacer **DUMPING EN LOS PRECIOS**, **por el poder económico que tienen, que aún perdiendo dinero, buscarían precarizar los sectores existentes para hacerse con un mercado regulado, y después poner ellos las normas que más les convengan.**

5. **QUIEN GARANTÍAS REALES TENDRAN LOS USUARIOS.**

una duda razonable son las garantías que se darán a las personas que utilicen este nuevo medio para compartir servicios.

Nos encontramos con diferentes casos, donde estas empresas emergentes les interesa bien poco garantizar la seguridad, aunque aparentemente venden lo contrario como se demuestra en el **anexo 3/4** donde tendrán ejemplos claros de lo que hablamos.

En nuestro sector es imprescindible pasar unos controles para garantizar la seguridad del usuario, tanto como la nuestra.

- **Revisiones periódicas del automóvil** para controlar en todo momento el estado de los vehículos.

- **Exámenes de capacitación y conocimiento del entorno** de esta forma los usuarios saben en todo momento que persona les lleva, con la seguridad que eso les garantiza.

- **Seguros y responsabilidad civil** para poder cubrir cualquier eventualidad en cualquier sitio. De esta forma cualquier persona que vaya en un vehículo tendrá lugar seguridad de que todo está en orden y tendrá unas garantías de servicios.

ANEXO 1

ANEXO 1



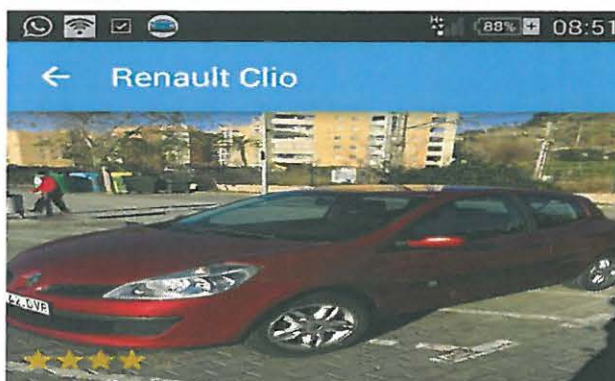
59€/dia

6€/hora 350€/semana 790€/mes

Passeig de Gràcia,
62 08007
Barcelona
Barcelona



1.2km



26,9€/dia

4€/hora 159€/semana 369€/mes

Les Rambles, 136
08001 Barcelona
Barcelona



0.2km



ANEXO 2

1.

PRECIO DE COMPRA DEL VEHÍCULO.

1.1.

¿Cuánto pagó usted al comprarse su vehículo, incluyendo la financiación

17000 €.

2.

VIDA DEL VEHÍCULO.

2.1.

¿Cuántos años espera que le dure su vehículo?

10 años.

3.

DISTANCIAS RECORRIDAS.

3.1.

¿Cuántos kilómetros, aproximadamente, recorre anualmente en total?

30000 km/año.

4.

COMBUSTIBLE.

4.1.

¿Cuánto combustible consume?

70€ cada 1000 km.

5.

SEGUROS E IMPUESTOS.

5.1.

¿Cuánto paga anualmente en concepto de seguro?

500 €/año.

5.2.

¿Cuánto paga anualmente en concepto de Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica

100 €/año.

6

MANTENIMIENTOS PERIÓDICOS.

6.1.

¿Cuánto le cuesta aproximadamente cada mantenimiento periódico y cada cuántos kilómetros tiene que hacerlo?

200 € cada 10000 km.

6.2.

¿Cuánto paga por la Inspección Técnica de su Vehículo (ITV)(*)?

60 €/vez.

7.

MANTENIMIENTOS NO PERIÓDICOS Y AVERÍAS.

¿En cuánto estima el coste anual de los mantenimientos no periódicos y reparación de averías imprevistas?

300 €/año.

8.

VALOR RESIDUAL DEL VEHÍCULO.

¿En cuánto estima que podrá vender su vehículo cuando quiera deshacerse de él?

2000 €.

9.

OTROS CONCEPTOS.

9.1.

¿Le supone algún otro gasto anual no contemplado aquí la posesión de su vehículo como, por ejemplo, aparcamiento, limpieza...?

300 €/año.

1.

PRECIO DE COMPRA DEL VEHÍCULO.

1.1.

Coste asociado al precio de compra del vehículo:

0.0567 €/km. 1700 €/año. 17000 €.

2.

VIDA DEL VEHÍCULO.

2.1.

Coste asociado a la vida del vehículo:

0.1808 €/km. 5424 €/año. 54240€.

3.

DISTANCIAS RECORRIDAS..

3.1.

Coste asociado a la distancia recorrida:

0.1808 €/km. 5424 €/año. 54240 €..

4.

COMBUSTIBLE.

4.1.

Coste asociado al precio del combustible:

0.07 €/km. 2100 €/año. 21000 €.

5.

SEGUROS E IMPUESTOS.

5.1.

Coste asociado al precio del seguro:

0.0167 €/km. 500 €/año. 5000 €.

5.2.

Coste asociado al precio del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica:

0.0033 €/km.	100 €/año.	1000 €.
--------------	------------	---------

6.

MANTENIMIENTOS PERIÓDICOS.

6.1.

Coste asociado al precio de los mantenimientos periódicos:

0.02 €/km.	600 €/año.	6000 €.
------------	------------	---------

6.2.

Coste asociado al precio de la Inspección Técnica de su Vehículo (ITV):

0.014€/km.	42 €/año.	420 €. (7 inspecciones)
------------	-----------	--------------------------

7.

MANTENIMIENTOS NO PERIÓDICOS Y AVERÍAS.

7.1.

Coste asociado al precio de los mantenimientos no periódicos y averías:

0.01 €/km.	300 €/año.	3000 €.
------------	------------	---------

8.

VALOR RESIDUAL DEL VEHÍCULO.

8.1.

Ingreso asociado al precio de venta del vehículo:

0.0067 €/km.	200 €/año.	2000 €.
--------------	------------	---------

9.

OTROS CONCEPTOS.

9.1.

Coste asociado al precio de otros conceptos:

0.02 €/km.	300 €/año.	3000 €.
------------	------------	---------

CONCLUSIÓN.

Los gastos asociados a un vehículo son:

Gasto total en la vida del automóvil: 54240€

Gasto por km recorrido: 0.1808 €/km (+- 0.02)

En conclusión los gastos relacionados a la vida de un vehículo es lo que ha de ser compartidos y divididos entre los ocupantes que haya en ese momento.

Eso es una "ECONOMÍA COLABORATIVA", y demostraría realmente quien quiere compartir un vehículo, "SIN ÁNIMO DE LUCRO".

Y marcando los precios y regulando estas nuevas formas de compartir, se conseguiría que empresas que a lo único que busca es el enriquecimiento personal, a costa de los vacíos legales existentes.

Cerrando el círculo y regulándolos con una ley "no tendrían ningún hueco por donde introducirse.

ANEXO 3



PARLAMENT DE CATALUNYA

Direcció d'Estudis Parlamentaris

Àrea d'Arxiu

Conté dos CD amb fitxers VLC media file (.mkv):

- "Juicio contra uber. 1ª parte. Anexo 3" de 60 minuts de durada i 451 MB
- "Juicio contra uber. 2ª parte. Anexo 3" de 44 minuts de durada i 329 MB

que es poden consultar a l'Arxiu del Parlament

ANEXO 4



GOBIERNO
DE ESPAÑA
MINISTERIO
DE EMPLEO
Y SEGURIDAD SOCIAL

Consorcio
Inspección de Trabajo
y Seguridad Social
de Cataluña



Consorci
Inspecció de Treball
i Seguretat Social
de Catalunya



Generalitat
de Catalunya
Departament
d'Empresa
i Ocupació

I N F O R M E

Cítese al contestar | Citeu-ho quan correspongueu

JEFATURA DE INSPECCIÓN

Núm. Expediente: 8/0025767/14
Núm. Expedient:

Empresa: UBER SYSTEM SPAIN, SL
Empresa:

CCC: 08190486303
CCC:

Registro de entrada:
Registre d'entrada:

Su referencia:
La vostra referència:

Datos identificativos de la empresa objeto de actuación:

CIF	B66254202
RAZON SOCIAL	UBER SYSTEMS SPAIN,S.L.
PLANTILLA EMPRESA	5
PLANTILLA CENTRO DE TRABAJO	5
CCC	08190486303

I.- ACTUACIONES PRACTICADAS

Dentro de la actuación planificada, el día 7 de mayo de 2014, se iniciaron las actuaciones a la empresa UBER SYSTEM SPAIN, S.L., con CIF B66254202, y Código de Cuenta de Cotización 08190486303, en la localidad de Barcelona, en actuación conjunta con agentes de la Guardia Urbana de Barcelona. Actuaciones que se realizaron, tanto en los distintos centros donde la mercantil ha venido desarrollando diferentes actividades -centros de trabajo, locales donde llevaba a cabo sesiones formativas, oficinas de las empresas titulares de los locales-, como durante los servicios de transporte de viajeros.

Así el día 7 de mayo de 2014, se llevó a cabo, dentro las funciones que tienen encomendadas los agentes, el seguimiento de dos vehículos que prestaban el servicio de transporte de pasajeros. El primero de ellos, un DACIA DUSTER, marrón dorado metalizado, matrícula 7661GZG. Un cliente solicitó su servicio en la esquina de la calle Córcega con Balmes, concluyendo en la calle Llançà, 15-17, a las 20:30 horas. El segundo, un KIA OPIRUS, gris metalizado, matrícula 0211CZD. Inició el servicio en Gran Vía con Llançà, finalizándolo en la calle Provenza con Nicaragua, a las 21:30 horas. Inmediatamente después de concluir el transporte, se procede a solicitar información, a cliente y conductor, sobre el servicio realizado. En ese

itbarcelona@meyss.es

BARCELONA
Travessera de Gràcia, 303-311 · 08025 Barcelona
Tel. 934 013 000 · Fax 934 593 335



Núm. Expediente | Núm. expedient: 8/0025767/14
Empresa | Empresa: UBER SYSTEM SPAIN, SL

En el mismo momento, se hace entrega al conductor de una citación, para la aportación de la documentación relativa a la prestación de sus servicios en la compañía indicada.

En fecha 20 de mayo de 2014, se giró visita a diferentes centros de trabajo donde la empresa UBER SYSTEM SPAIN, S.L. había llevado a cabo actividades:

A las 11:15 horas, a la Av. Diagonal Núm., 640, Planta 6, sede social y oficina virtual de la empresa UBER SYSTEM SPAIN, S.L., oficinas gestionadas por la entidad REGUS MANAGEMENT ESPAÑA, S.L., con CIF B85578086. UBER SYSTEM SPAIN, S.L., formalizó con esta sociedad un contrato de arrendamiento de una oficina virtual el 17/02/2014, con fecha de inicio del 01/03/2014, por un período de 6 meses y un precio de 576 euros. REGUS MANAGEMENT ESPAÑA S.L. ofrece a Uber, en virtud del contrato de servicios suscrito, la tramitación de las llamadas telefónicas, faxes y correos electrónicos, correo postal, etc., enviados a Uber. Y con esta misma compañía concertó el arrendamiento de unas oficinas, en la avenida Diagonal, 177, 5ª planta. Ambos contratos de arrendamiento fueron firmados por D. [REDACTED], con pasaporte [REDACTED].

AMERICAN

A las 12:30 horas, al Hotel Gran Havana, sito en la Gran Vía de les Corts Catalanes, 647, de la sociedad R.C.M. SAU, con CIF A58315458. En este hotel, Uber contrató una sala de reuniones, salón Clará, para los días 27, 28, 29, 31 de marzo y 1 de abril de 2014, de 9:00 a 21:00 horas, por un precio de 1.712,65 euros, mediante el trabajador D. [REDACTED], con identificación francesa número [REDACTED], facilitando el teléfono [REDACTED] y el correo electrónico [REDACTED].

A las 13:35 horas, a la calle Almogàvers, 165, y a las 14:30 horas, a la calle Llacuna, 162-164. Ambos pertenecientes a la empresa SPM BARCELONA ACTIVA S.A., con CIF A58295296. UBER SYSTEM SPAIN, S.L., contrató con esta compañía el arrendamiento de una sala de reuniones para los días 2, 3, 4, 5, 7, 8 y 12 de abril de 2014, de 16:00 a 20:00 horas, por un precio de 682,44 euros. Contrato suscrito por el trabajador de Uber, [REDACTED], facilitando el teléfono [REDACTED] y el correo electrónico [REDACTED]. El centro de trabajo dispone de unas hojas registro donde constan día, hora, y firma de las personas que proceden a la recogida y entrega de las llaves de la sala GREA: [REDACTED], el día 2, [REDACTED], con identificación italiana número [REDACTED], los días 3, 4, 5 y 9, o D. [REDACTED], con pasaporte [REDACTED] el día 7.

Posteriormente, en fecha 28 de octubre de 2014, a las 19 horas, 5 minutos, ante la falta de colaboración de UBER SYSTEM SPAIN, S.L. (en adelante Uber), se gira visita al centro de trabajo de la empresa APPLE RETAIL SPAIN, S.L., con CIF B65130643, sito en paseo de Gracia, 1. Local donde Uber, realiza las compras de los dispositivos facilitados a los conductores para el desarrollo de su actividad de transporte de pasajeros.



Núm. Expediente | Núm. expedient: 8/0025767/14
Empresa | Empresa: UBER SYSTEM SPAIN, SL

viajeros -teléfono móvil Iphone 4S GB, GSM y Iphone 5C, de tipo "smartphone", con el Software necesario para poder realizar los servicios, instalado-. Uber ha adquirido, desde el 2 de mayo hasta el 1 de octubre de 2014, al menos 377 móviles, por un importe total de 118.331,13 euros (incluida la compra de otro material).

Finalizada las visitas de inspección a los centros de trabajo, y en virtud de lo dispuesto en el art. 5 de la Ley 42/97, de 14 de noviembre, Ordenadora de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, se entrega citación ese mismo día, con ocasión de una actuación en materia de Empleo y Seguridad Social, entregadas personalmente y recibidas por las personas acreditadas como responsables del centro objeto de control, quienes las firman como receptores en el curso de la visita de inspección, para que se personase la empresa titular del centro ante la Subinspectora de Empleo y Seguridad Social que suscribe en las oficinas de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social -quien había acreditado su personalidad y condición, mediante la exhibición de sus credenciales de identidad profesional-, los días 27 y 29 de mayo y 6 de noviembre de 2014.

Por otro lado, se cita a los conductores [REDACTED]

[REDACTED] para la aportación de la información y

documentación referente a su relación con Uber.

Con ocasión a la visita girada a la sede social, el 20 de mayo de 2014, en la avenida Diagonal, 177, 5ª planta, se hace entrega de la citación para UBER SYSTEM SPAIN, S.L., entregada personalmente y recibida por el director del centro, D. [REDACTED], para que se personase ante la Subinspectora de Empleo y Seguridad Social que suscribe en las oficinas de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, el día 29/05/2014, a las 10:00 horas.

Como consecuencia de la solicitud de fecha 26 de mayo de 2014, remitida por correo electrónico por parte del representante [REDACTED], para la aportación de la documentación requerida vía correo electrónico, en lugar de presencial, se les concede una nueva fecha, el 5 de junio de 2014, a las 13:00 horas, con el fin de que la empresa pudiera recabar la documentación solicitada y comparecer en las oficinas de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

Llegado el día indicado no se personó el empresario ni ningún representante suyo, sin justificar la incomparecencia ni aportar la documentación solicitada. Si bien, en este mismo día, 5 de junio de 2014, a las 11:14 horas, D. [REDACTED] -quien firma como Legal Director International de Uber International-





Núm. Expediente | Núm. expedient: 8/0025767/14
Empresa | Empresa: UBER SYSTEM SPAIN, SL

remite un correo electrónico a la actuante, en inglés. Correo que no fue leído por ésta hasta el día 10 de junio de 2014. En esta fecha, a las 10:04 horas, la subinspectora envió a Uber el siguiente correo.

Apreciado Sr. [REDACTED]

Como usted ya sabe, el idioma oficial de España es el castellano, por lo que toda la documentación, solicitudes, mensajes, etc. dirigidos a la Administración, ha de hacerse obligatoriamente en este idioma. Por otro lado, la empresa UBER SYSTEM SPAIN, SL, con NIF B66264202, fue citada para la aportación de la documentación y personación del administrador y del trabajador indicado en la citación, para su personación en las oficinas de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, el día 5 de junio de 2014, a las 13:00 horas (se les aplazó la comparecencia una semana más de la inicialmente señalada).

Llegada esta fecha, no se personaron las indicadas personas, ni se aportó la documentación requerida, ni se justificó dicha incomparecencia. Dicha incomparecencia constituye, no sólo un incumplimiento de los deberes de colaboración con los funcionarios del sistema de Inspección de Trabajo y Seguridad Social en los términos establecidos en el artículo 11.2 de la Ley Ordenadora de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, en relación con el artículo 50, 4c del Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social; sino, asimismo, una obstrucción a la labor inspectora sancionada en el artículo 50, 3 y 4 del Texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto.

Se le requiere nuevamente la misma documentación para el día 19 de junio de 2014, a las 10:00 horas.

En las comparecencias de la empresa en las oficinas de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, tal y como se detalla a continuación, se aportó una mínima cantidad de la documentación requerida, no acreditándose los motivos de la falta de entrega de la documentación. No se ha aportado ningún dato o documento, de una mínima entidad, que facilite o permita el desarrollo del ejercicio de las funciones que, en orden a la vigilancia del cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias, tienen encomendados los Subinspectores de Empleo y Seguridad Social. Se alegan justificaciones tan peregrinas como no haber entendido la documentación que se requería -pese a que, en cada ocasión, se leyó, a los representantes, las anotaciones efectuadas en el Libro de Visitas, comentándose y aclarando cada punto y dándoles todas las explicaciones y aclaraciones que solicitaron-, se alegan razones de seguridad del personal -sin embargo, los conductores han continuado desarrollando su actividad pese a los diversos incidentes en los que se vieron envueltos, motivados por las protestas del colectivo de taxistas. También es admisible esta justificación teniendo en cuenta la ausencia de medidas de control y seguridad.





Núm. Expediente | Núm. expedient: 8/0025767/14
Empresa | Empresa: UBER SYSTEM SPAIN, SL

sesiones formativas-, o se indica que la documentación está en posesión de otras de las sociedades del holding -alegación totalmente injustificada por cuanto, entre otros motivos, se requirió expresamente la comparecencia de cada sociedad interviniente con su documentación identificativa y su representante-.

En fecha 19 de junio de 2014, casi un mes después de la primera citación, se persona la empresa mediante su representante D. [REDACTED], con DNI [REDACTED], no así las personas citadas expresamente (el administrador, [REDACTED]) ni la documentación requerida. Así, no se facilita:

- La Autorización para trabajar y documentación identificativa de las personas trabajadoras extranjeras.
- Contratos de trabajo o de otra índole.
- Escritura de constitución de la sociedad, modificaciones y nombramientos de personas administradoras (se aportan únicamente unas fotocopias pese haberse requerido expresamente, originales y fotocopias de toda la documentación).
- Relación de conductores y su documentación: contrato, DNI, vehículo, etc.

En consecuencia, se solicita la documentación especificada, para el día 26 de junio de 2014, a las 10:00 horas:

- El domicilio del centro de trabajo.
- Centros alquilados para la realización de reuniones informativas con los conductores.
- Contratos firmados con los conductores.
- Relación de conductores y documentación aportada por los mismos.
- Acreditación de la compra de los dispositivos.
- Identificación del personal de soporte a los conductores: [REDACTED], etc.
- Sistemas establecidos por la empresa de cobros, incentivos y compensaciones de los conductores.
- Personación e identificación de [REDACTED]

El día 26 de junio de 2014, se personan el director general en Barcelona y Valencia D. [REDACTED] con DNI [REDACTED], y el asesor externo, D. [REDACTED], con DNI [REDACTED]. No aportan ninguno de los documentos requeridos, únicamente se suministra el contrato de arrendamiento de las oficinas. Tampoco comparece ninguna de las personas emplazadas. Se requiere la misma documentación para el día 10/07/2014 (fecha solicitada expresamente por los representantes) a las 10:00 horas, junto con:





Núm. Expediente | Núm. expedient: 8/0025767/14
Empresa | Empresa: UBER SYSTEM SPAIN, SL

- Escrito explicativo de la actividad desarrollada por cada sociedad interviniente, la identificación de cada una de ellas, las personas vinculadas a cada compañía, lugar de desarrollo de la actividad en España, fecha de inicio de las actividades y personas vinculadas.
- Comparecencia de cada una de estas compañías con su documentación identificativa y su representante.
- Tarjetas de acceso al centro de trabajo y personas que disponen de las mismas.
- Comparecencia de las personas referenciadas con anterioridad en el Libro de Visitas, además de

El 10 de julio de 2014, se personan D. [REDACTED], con DNI [REDACTED], y D. [REDACTED], con DNI [REDACTED], junto con D. [REDACTED]. Únicas personas comparecientes.

Nuevamente no se facilita la totalidad de la documentación requerida en las citaciones anteriores:

- La Autorización para trabajar de las personas trabajadoras extranjeras.
- Contratos de trabajo o de otra índole (se facilitan en inglés. Únicamente se encuentran traducidos al español los correspondientes al personal nacional).
- Escritura de constitución de la sociedad, modificaciones y nombramientos de personas administradoras (se aportan únicamente unas fotocopias pese haberse requerido expresamente, originales y fotocopias de toda la documentación).
- Relación de conductores y su documentación: contrato, DNI, vehículo, etc.
- El domicilio del centro de trabajo.
- Centros alquilados para la realización de reuniones informativas con los conductores.
- Contratos firmados con los conductores (se facilita un contrato tipo).
- Relación de conductores y documentación aportada por los mismos.
- Acreditación de la compra de los dispositivos (se entrega una única factura).
- Sistemas establecidos por la empresa de cobros, incentivos y compensaciones de los conductores (en el escrito explicativo de la actividad desarrollada se hace una mención muy somera "el abono de ciertos importes promocionales", no haciéndose referencia a los tipos, cuantías, condiciones, períodos de aplicación, etc. Al hablar del pago de las cantidades únicamente se indica "la compensación que perciben los conductores ayuda a estos particulares a reducir los gastos que les ocasiona la tenencia del vehículo y el combustible consumido en el trayecto", pero tampoco se indica las tarifas y su cuantificación).
- Personación de [REDACTED]
- Comparecencia de cada sociedad interviniente con su documentación identificativa y su representante.





Núm. Expedienta | Núm. expedient: 8/0025767/14
Empresa | Empresa: UBER SYSTEM SPAIN, SL

- Comparecencia de las personas referenciadas con anterioridad en el Libro de Visitas, además de

Por ello, se requiere esta misma documentación para el día 24 de julio de 2014, a las 10:00 horas, junto con:

- Identificación de las personas que llevan a cabo el arrendamiento de los locales donde desarrollan las sesiones formativas.
- Tipo y condiciones de las promociones que Uber oferta a los clientes y la descripción de las mismas, con indicación de quién asume el coste de estas promociones: Uber o los conductores.
- Identificación de los trabajadores responsables de la solución de problemas, fallos, etc. de los dispositivos entregados a los conductores; y de la solución de los daños de que han sido objeto los vehículos.
- Descuentos o cuantía de que disponen los trabajadores de Uber en la utilización de los servicios de Uber.
- Detalle de los trabajadores, fechas y actividad desarrollada.

En fecha 24 de julio de 2014, se personan el director general en Barcelona y Valencia D. [REDACTED]

[REDACTED], con DNI [REDACTED], los trabajadores D. [REDACTED] con DNI [REDACTED] D.

[REDACTED], con DNI [REDACTED] y el asesor externo, D. [REDACTED], con DNI [REDACTED]

[REDACTED]. En esta comparecencia tampoco se aporta:

- La Autorización para trabajar de las personas trabajadoras extranjeras.
- Contratos de trabajo o de otra índole (se facilitan en inglés. Únicamente se encuentran traducidos al español los correspondientes al personal nacional).
- Escritura de constitución de la sociedad, modificaciones y nombramientos de personas administradoras (se aportan únicamente unas fotocopias pese haberse requerido expresamente, originales y fotocopias de toda la documentación).
- Relación de conductores y su documentación: contrato, DNI, vehículo, etc.
- El domicilio del centro de trabajo.
- Centros alquilados para la realización de reuniones informativas con los conductores.
- Contratos firmados con los conductores (se facilita un contrato tipo).
- Relación de conductores y documentación aportada por los mismos.
- Acreditación de la compra de los dispositivos (se entrega una única factura).
- Sistemas establecidos por la empresa de cobros, incentivos y compensaciones de los conductores (en el escrito explicativo de la actividad desarrollada se hace una mención muy somera al respecto).





Núm. Expediente | Núm. expedient: 8/0025767/14
Empresa | Empresa: UBER SYSTEM SPAIN, SL

de ciertos importes promocionales", no haciéndose referencia a los tipos, cuantías, condiciones, períodos de aplicación, etc. Al hablar del pago de las cantidades únicamente se indica "la compensación que perciben los conductores ayuda a estos particulares a reducir los gastos que les ocasiona la tenencia del vehículo y el combustible consumido en el trayecto", pero tampoco se indica las tarifas y su cuantificación).

- Personación de [REDACTED] y [REDACTED].
- Comparecencia de cada sociedad interviniente con su documentación identificativa y su representante.
- Identificación de las personas que llevan a cabo el arrendamiento de los locales donde desarrollan las sesiones formativas.
- Tipo y condiciones de las promociones que Uber oferta a los clientes y la descripción de las mismas, con indicación de quién asume el coste de estas promociones: Uber o los conductores.
- Identificación de los trabajadores responsables de la solución de problemas, fallos, etc. de los dispositivos entregados a los conductores; y de la solución de los daños de que han sido objeto los vehículos.

Teniendo en cuenta la actitud obstruccionista e incumplimiento del deber de colaboración con los funcionarios del sistema de Inspección de Trabajo y Seguridad Social mantenida por la empresa desde el primer requerimiento de fecha 20 de mayo de 2014, pese a la falta de aportación de la documentación especificada, la actuante no considera la conveniencia de efectuar un nuevo requerimiento. No obstante, se ofrece la posibilidad de dejar la documentación no facilitada, a la atención de la funcionaria, en las oficinas de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social. Opción que no utilizaron.

Una vez examinada la documentación facilitada y realizadas las investigaciones, gestiones y comprobaciones que han debido de llevarse a cabo como consecuencia de la falta de aportación de la mayor parte de la documentación requerida, documentación esencial para el desarrollo de las funciones que tiene encomendadas la funcionaria, los días 24 y 25 de noviembre de 2014, se envían nuevos requerimientos, mediante la transmisión telefónica a través de fax, con números de envío 117 y 118, respectivamente, para la aportación el 27/11/2014, a las 13:15 horas, de los siguientes documentos:

- Libro de Visitas.
- Alta en el Impuesto de Actividades Económicas.
- Declaración Censal de alta, modificación y baja en el Censo de Empresarios, Profesionales y Retenedores (Modelo 036) ó Declaración Censal Simplificada de alta en el Censo de Empresarios, Profesionales y Retenedores (Modelo 037).





Núm. Expediente | Núm. expedient: 8/0025787/14
Empresa | Empresa: UBER SYSTEM SPAIN, SL

- Declaraciones mensuales o trimestrales del Impuesto sobre el Valor Añadido (Modelo 303).
- Retenciones e Ingresos a Cuenta del Impuesto Sobre la Renta de las Personas Físicas (Modelo 111).
- Declaración informativa de operaciones incluidas en los libros registro (Modelo 340).
- Acreditación de las altas y cotización en el país comunitario de origen de [REDACTED]
- Documentación identificativa de [REDACTED]
- Póliza de seguro que UBER dispone a nivel mundial para la cobertura de conductores y usuarios.
- Desglose de los cargos efectuados en las tarjetas de crédito que los trabajadores como [REDACTED] etc. disponen para realizar cargos por cuenta de la empresa.
- Acreditación del pago de los desplazamientos del personal de estructura tanto en España como en el extranjero.
- Cuentas bancarias desde donde se realizan los pagos a los conductores.

El día 27 de noviembre de 2014, comparecen el director general en Barcelona y Valencia D. [REDACTED] con DNI [REDACTED], y el letrado de la compañía en España, D. [REDACTED] Puente, con DNI [REDACTED]. Una vez más, la mercantil no facilita ninguno de los documentos necesarios y determinativos de la actividad de los trabajadores de la empresa. Si bien no se establece un día de comparecencia, se indica a sus representantes el envío de la documentación no aportada al correo electrónico de la actuante el 1 de diciembre de 2014:

- Alta en el Impuesto de Actividades Económicas.
- Acreditación de las altas y cotización en el país comunitario de origen de [REDACTED]
- Documentación identificativa [REDACTED]
- Póliza de seguro que UBER dispone a nivel mundial para la cobertura de conductores y usuarios.
- Desglose de los cargos efectuados en las tarjetas de crédito que los trabajadores como [REDACTED] etc. disponen para realizar cargos por cuenta de la empresa.
- Acreditación de los pagos realizados por los trabajadores y su satisfacción, en su caso, al empleado (alquiler de locales, compra de material, de dispositivos, etc.).
- Acreditación del pago de los desplazamientos del personal de estructura tanto en España como en el extranjero, desde el inicio de la prestación de servicios.
- Cuentas bancarias desde donde se realizan los pagos a los conductores.





Núm. Expediente | Núm. expedient: 8/0025767/14
Empresa | Empresa: UBER SYSTEM SPAIN, SL

Como quiera que el día 1 de diciembre de 2014 tampoco se facilite dicha documentación, el 2 de diciembre de 2014, se remite un nuevo fax, para la aportación el 4 de diciembre de 2014, a las 11:30 horas, además de los documentos no facilitados en las comparecencias anteriores, los siguientes:

- Escrituras y modificaciones, apoderamientos, nombramiento de administrador, etc. de UBER SYSTEM SPAIN, S.L.
- Comunicación a las autoridades españolas de los trabajadores desplazados en el marco de una prestación de servicios transnacional.
- Alta y facturas de los teléfonos del personal de estructura, con la indicación de las personas que utilizaban cada uno de ellos (incluidos los números telefónicos [REDACTED])
- Acreditación de las oficinas donde presten sus servicios el personal de estructura actualmente (localización, contrato, facturas, etc.).
- Acreditación del alta y cotización de [REDACTED] y documentos identificativos de prestación de servicios en un país de la Unión Europea.

El 2 de diciembre de 2014, el representante de Uber, D. [REDACTED], con DNI [REDACTED] remite el siguiente fax:

"Estimada Sra. [REDACTED]

Le devolvemos el fax recibido hoy, ya que ya no somos los encargados de representar a la empresa UBER. Les agradecemos tomen nota de los datos de los nuevos abogados:..."

Tal cambio de representación y de teléfonos de contacto, no fueron indicados ni facilitados en la anterior comparecencia de Uber en las oficinas de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, de 27 de noviembre de 2014, pese a que se preguntó explícitamente a su director general en Barcelona y Valencia, D. [REDACTED] con DNI [REDACTED], sobre el motivo de la personación de un nuevo representante. Únicamente, se adujo, como única explicación, que D. [REDACTED], se encontraba realizando otras gestiones.

El día 4 de diciembre de 2014, la empresa no comparece ni justifica dicha incomparecencia, si bien, a las 14:37 horas, su representante D. [REDACTED] envía el siguiente fax:

"De conformidad con el requerimiento efectuado a la empresa Uber Systems Spain, S.L. de fecha 2.12.2014, le adjunto la documentación que hemos podido recopilar hasta este momento, consistente en escritura de constitución y nombramiento de administrador de la filial española.





Núm. Expediente | Núm. expedient: 8/0025767/14
Empresa | Empresa: UBER SYSTEM SPAIN, SL

Respecto al resto de documentación solicitada le informamos que nos es imposible en un lapso de tiempo tan breve, 48 horas, reunir la copiosa documentación que se nos solicita. Por otro lado, existen a juicio de la empresa problemas legales por razones de privacidad y protección de datos para aportar la documentación que se requiere referida a datos o bienes particulares de nuestros empleados.

Seguimos a su disposición para continuar informando y explicando la actividad mercantil de la empresa Uber Systems Spain, consistente únicamente en la promoción y marketing en España de la plataforma tecnológica de nuestra empresa matriz.

Un saludo."

Debido a la dicha incomparecencia y falta de aportación de la documentación requerida, el 5 de diciembre de 2014, a las 14:33 horas, se les remite una nueva citación mediante correo electrónico y, posteriormente, mediante su transmisión telefónica a través fax, con número de envío 125, de fecha 9 de diciembre de 2015:

"En relación con las actuaciones que se están llevado a cabo en la empresa indicada, se requiere la aportación, el próximo 11/12/2014, a las 11:30 horas, además de la documentación no facilitada en las comparecencias anteriores: 1. Las Escrituras y modificaciones, apoderamientos, nombramiento de administrador, etc. de UBER SYSTEM SPAIN, S.L.; 2. La comunicación a las autoridades españolas de los trabajadores desplazados en el marco de una prestación de servicios transnacional; 3. El alta y facturas de los teléfonos del personal de estructura, con la indicación de las personas que utilizaban cada uno de ellos (incluidos los números telefónicos [REDACTED]); 4. Acreditación de las oficinas donde presten sus servicios el personal de estructura actualmente (localización, contrato, facturas, etc.); 5. Acreditación del alta y cotización de [REDACTED] y sus documentos identificativos de prestación de servicios en la Unión Europea. Todo ello en aras al cumplimiento de los deberes de colaboración con los funcionarios del sistema de Inspección de Trabajo y Seguridad Social en los términos establecidos en el artículo 11.2 de la Ley Ordenadora de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, en relación con el artículo 50, 4c del Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social."

En esta última fecha, el 11 de diciembre de 2014, se persona nuevamente el representante de Uber, D. [REDACTED], con DNI [REDACTED], sin facilitar ninguno de los documentos requeridos.

Así, Uber a lo largo de sus comparecencias en las oficinas de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, no facilita, pese a haberse requerido formalmente, documentos tan significativos -para el ejercicio de las funciones que, en orden a la vigilancia del cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias tienen encomendadas los Subinspectores de Empleo y Seguridad Social- como son, a título de ejemplo, la acreditación de las altas y cotización de todo el personal, la identificación de los conductores (la empresa





Núm. Expediente | Núm. expedient: 8/0025767/14
Empresa | Empresa: UBER SYSTEM SPAIN, SL

adquirido, al menos, 377 dispositivos. Dispositivos que son utilizados necesariamente por los conductores), los centros de trabajo donde desarrollan las actividades (Incluidas las sesiones formativas con los conductores), documentación que necesariamente han de disponer. Incumpliendo, además, los deberes de colaboración con los funcionarios del sistema de Inspección de Trabajo y Seguridad Social en los términos establecidos en el artículo 11.1 de la Ley Ordenadora de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

II.- HECHOS COMPROBADOS

Teniendo en cuenta, por un lado, las declaraciones de clientes y conductores, y la documentación facilitada por estos últimos en las oficinas de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social; por otro, la documentación e información facilitadas por las empresas gestoras de la sede social -en Av. Diagonal, 640, 6e, de Barcelona- y oficinas de la avenida Diagonal, 177, 5ª planta, como de los establecimientos alquilados por la mercantil para la realización de sesiones formativas con los conductores, como consecuencia de las visitas giradas; las declaraciones y documentación facilitada en las oficinas de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social por los representantes de la mercantil; así como, la totalidad de investigaciones, gestiones y comprobaciones efectuadas, se han podido comprobar los siguientes hechos.

Domicilio y objeto social de la empresa

La mercantil UBER SYSTEMS SPAIN, S.L., fue constituida e inició su actividad el 13 de marzo de 2014 -según consta en la Escritura de Constitución-, constando como único socio UBER INTERNATIONAL HOLDING BESLOTEN VENNOOTSCHAP, y administradores solidarios [REDACTED] y [REDACTED]. Con domicilio social y comercial en Av. Diagonal Núm., 640, Planta 6, de Barcelona. En el citado domicilio, la compañía únicamente dispone de una oficina virtual.

La entidad no procede a comunicar a la Tesorería General de la Seguridad Social el cambio del domicilio del centro de trabajo a la avenida Diagonal, 177, 5ª planta, de Barcelona. Centro donde la compañía dispone de sus oficinas desde el 1 de mayo de 2014. Todos los documentos relativos al contrato de arrendamiento -concertado el 23/04/2014 y firmado el 05/05/2014-, tarjetas de acceso, etc. se encuentran firmadas por D. [REDACTED] con pasaporte [REDACTED]

En el Declaración Censal de alta, modificación y baja en el Censo de Empresarios, Profesionales y Retenedores (Modelo 038), presentado el 17/07/2014 -es decir, con posterioridad al inicio de la actividad-. La empresa indica como fecha de alta el 01/05/2014. Se aportan únicamente las hojas





Núm. Expediente | Núm. expedient: 8/0025767/14
Empresa | Empresa: UBER SYSTEM SPAIN, SL

documento-. Pese a ser requerido formalmente, la mercantil no facilita el Impuesto de Actividades Económicas, ni justifica su falta de aportación.

La información relativa al domicilio del centro de trabajo, en ningún momento ha sido facilitada por la compañía -al igual que de los distintos locales donde ha venido realizando las sesiones formativas-, pese a ser solicitada expresamente la localización de las oficinas donde desarrollan la actividad el personal de la empresa -representantes, responsables y trabajadores de estructura-, no se informa del centro real de trabajo -se alega que el personal realiza su actividad y se reúne en bares o en sus domicilios particulares-, pese a constar de alta en la Seguridad Social 5 trabajadores, e informar, el director general D. [REDACTED], con DNI [REDACTED], la realización de reuniones semanales (normalmente los lunes), constando únicamente como domicilio la oficina virtual ya indicada.

Sin embargo, Uber mantuvo sus oficinas en avenida Diagonal, 177, 5ª planta, despacho 504, hasta el día 30 de noviembre de 2014 -fecha prevista de finalización del contrato-, según la información facilitada por la empresa gestora del local. Oficinas dotadas de medidas de seguridad de acceso tanto al edificio como a las plantas y oficinas.

Tiene como objeto social "dar soporte a otras sociedades del grupo proveyendo servicio *on demand* (a pedido) de solicitudes efectuadas mediante aparatos móviles y por internet" -si bien, está inscrita bajo el código de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CNAE) 8299, correspondiente a otras actividades de apoyo a las empresas-. Así, realiza actividades de transporte de viajeros mediante una aplicación informática -una "App"-, aplicación que los usuarios descargan en sus teléfonos móviles para poder recibir el servicio de transporte. Para desarrollar esta actividad, la empresa dispone tanto de conductores como de personal de estructura.

Personal

A.- El personal de estructura. Junto a los conductores de los vehículos que la citada compañía pone al servicio de los usuarios, se constata la prestación de servicios de los trabajadores integrantes del personal de estructura. Personal que ha venido desarrollando su actividad desde la implantación de la plataforma digital de UBER en la ciudad de Barcelona, en el mes de marzo de 2014. Pese a ello, y como consecuencia de la actuación inspectora, la empresa procedió al alta, del primero de sus empleados, en junio de 2014.

El personal de estructura tiene como cometido el desarrollo de funciones muy diversas. Funciones, entre otras, de márketing y promoción de la App en ferias, eventos de universidades, etc. -tal y como describe la compañía-, impartición de las sesiones formativas, apoyo, información, solución de problemas, etc.



Núm. Expediente | Núm. expedient: 8/0025767/14
Empresa | Empresa: UBER SYSTEM SPAIN, SL

conductores, compra de los dispositivos que se hace entrega a los conductores para el desarrollo de sus actividades -teléfono móvil, iPhone de la casa Apple, que cuenta con la aplicación de la entidad-. Al menos hasta la fecha, la empresa ha comprado, durante el período 02/05/2014 a 01/10/2014, 377 teléfonos, por un importe de 118.331,13 euros (Incluido otro material complementario), compra que han realizado diferentes trabajadores de estructura: D. [REDACTED], con identificación francesa número [REDACTED], el 02/05/2014, D. [REDACTED] con pasaporte [REDACTED], desde el 10/05/2014 a 01/10/2014, D. [REDACTED], con DNI [REDACTED], el 21/05/2014 y D. [REDACTED], con DNI [REDACTED], los días 10/07/2014 y 29/07/2014.

En las facturas de compra -información no facilitada por UBER, pese a su solicitud expresa- de los dispositivos consta, entre otros datos, la fecha, el cliente -las personas indicadas en el punto anterior-, la empresa -UBER SYSTEM SPAIN, S.L.- el CIF -B66254202-, el correo electrónico de contacto, el NIF, y la tarjeta de crédito con la que se ha hecho efectivo el cargo. Compras, todas ellas, que se hicieron físicamente en el comercio sito en paseo de Gracia, 1, de Barcelona, tal y como indicó el representante de APPLE RETAIL SPAIN, S.L., con CIF B65130843, en las oficinas de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social. D. [REDACTED], también confirmó la realización en persona de tales compras, algunas de ellas acompañado de D. [REDACTED] procediendo a su pago con la tarjeta de que dispone este último. UBER no facilita, pese a su solicitud expresa la información relativa a las tarjetas de crédito (movimientos, titularidad, etc) utilizada por el personal en el ejercicio de sus funciones.

Los teléfonos móviles que la empresa facilita a los conductores, está configurado para que no se puedan realizar llamadas de voz ni disponer de acceso a datos, excepto para el uso de la aplicación de Uber.

UBER tiene, actualmente, cinco trabajadores de alta: D. [REDACTED], con DNI [REDACTED] -alta el 09/06/2014, comunicada el 18/06/2014, es decir, con posterioridad al inicio de la prestación de sus servicios-, D. [REDACTED], con DNI [REDACTED] -alta el 01/07/2014-, D. [REDACTED], con DNI [REDACTED] -alta el 01/07/2014-, D. [REDACTED], con DNI [REDACTED] -alta el 30/09/2014-, y [REDACTED], con DNI [REDACTED] -alta el 17/11/2014-.

Desde el inicio de las actividades de Uber en Barcelona -según consta en las escrituras y la empresa indica como fecha de inicio de la actividad, el 13/03/2014-, hasta la contratación de D. [REDACTED], con DNI [REDACTED], el 09/06/2014, la empresa no disponía de ningún trabajador de alta.

No obstante, el personal de la compañía REGUS MANAGEMENT ESPAÑA, S.L., con CIF B85578068, titular de las oficinas alquiladas por UBER -sitio en avenida Diagonal, 177, 5ª planta y Av. Diagonal Núm. [REDACTED]-

Núm. Expediente | Núm. expedient: 8/0025767/14
Empresa | Empresa: UBER SYSTEM SPAIN, SL

640, Planta 6 (oficina virtual) ambas de Barcelona-, manifiesta que los trabajadores D. [REDACTED] con pasaporte [REDACTED], de nacionalidad estadounidense, D. [REDACTED], con DNI [REDACTED], y D. [REDACTED], con DNI [REDACTED], venían usando con habitualidad las oficinas. Oficinas donde disponían de diverso material.

Para tener acceso a las oficinas, cada trabajador dispone de una tarjeta, tarjeta que les permite la entrada por los distintos puntos de control. En las tarjetas constan el nombre y fotografía del trabajador y el nombre de la empresa, UBER SYSTEMS SPAIN, S.L. Con la entrega de las tarjetas, los trabajadores firmaron unos documentos en los que consta la fecha de entrega, datos del trabajador y firma. D. [REDACTED], con pasaporte [REDACTED], tiene asignada la tarjeta 06668, activada el 02/05/2014. D. [REDACTED], con DNI [REDACTED], tiene asignada la tarjeta 06669, activada el 02/05/2014. D. [REDACTED], con DNI [REDACTED], tiene asignada la tarjeta 06683, activada el 09/05/2014. Con posterioridad le fue asignada una tarjeta a D. [REDACTED], con DNI [REDACTED].

Uber mantuvo sus oficinas en avenida Diagonal, 177, 5ª planta, despacho 504, y las tarjetas de los citados empleados activas, hasta el día 30 de noviembre de 2014 -fecha prevista de finalización del contrato-, procediendo a retirar de la oficina que venían utilizando todos sus objetos personales durante el fin de semana.

D. [REDACTED], con DNI [REDACTED], comparece en las oficinas de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social los días 26 de junio, 10 y 24 de julio, 27 y 4 de diciembre de 2014 -el 24 de julio junto con D. [REDACTED], con DNI [REDACTED], y D. [REDACTED] con DNI [REDACTED].

D. [REDACTED], con DNI [REDACTED]. La empresa comunica su alta el 18 de junio de 2014. Inició su relación laboral, al menos desde el 9 de junio de 2014, tal y como reconoce la empresa. Realiza funciones de director general en Barcelona y Valencia y supervisa el trabajo de los citados trabajadores al igual que del resto del personal. Pese a serle requerido expresamente, no facilita la localización de las salas donde realizan las sesiones formativas de los conductores, las personas que se ocupan de la búsqueda y alquiler de las salas, la relación de los conductores -relación que necesariamente habrían de conocer por cuanto es el personal de estructura quien les cita para las sesiones formativas, quien lleva a cabo la formación de los mismos, quien les entregan en mano la documentación y los dispositivos, etc.- y datos e información a ellos referidos y a sus actividades -datos como, a título de ejemplo, su documentación, detalles de los incentivos y compensaciones por los servicios prestados, información sobre los problemas en los vehículos, dispositivos, etc. y solución de los mismos.





Núm. Expediente | Núm. expedient: 8/0025767/14
Empresa | Empresa: UBER SYSTEM SPAIN, SL

consecuencia de las movilizaciones y protestas de colectivos de taxistas-. Afirma realizar reuniones semanales -los lunes o martes- con D. [REDACTED], con DNI [REDACTED], y D. [REDACTED] con DNI [REDACTED] sobre la marcha de la empresa, marcar objetivos o reconducir determinadas líneas de trabajo, comprobar la consecución de los objetivos marcados anteriormente, etc.

D. [REDACTED], con DNI [REDACTED]. Causa alta el 1 de julio de 2014. Asegura haber iniciado la prestación de sus servicios el 9 de abril de 2014, habiendo mantenido las entrevistas de trabajo con D. [REDACTED]. Es la persona encargada de las relaciones con los conductores: compra de móviles, sesiones formativas, mensajes, llamadas telefónicas, solución de problemas, etc. Realiza una jornada de 9:00 a 19:00 horas, de lunes a viernes. Las sesiones formativas con los conductores las realizaba junto con D. [REDACTED]

Al inicio de su actividad, se trasladó a París -de 09/04/2014 a 11/04/2014- y San Francisco -de 11/05/2014 a 16/05/2014- para su formación, gastos que fueron sufragados por UBER.

La adquisición de los dispositivos -teléfonos móviles- la realiza directamente o junto con D. [REDACTED], normalmente con la tarjeta de crédito que éste dispone. Compra que se realiza tras valorar su necesidad y ser autorizada por D. [REDACTED], o por D. [REDACTED], bien de palabra o correo electrónico.

D. [REDACTED], con DNI [REDACTED], es la persona de contacto (incardinada dentro del personal de estructura) asignada a los conductores. Trabajador que, mediante correo electrónico o SMS (Short Message Service, es decir, servicio de mensajes simples), se pone en contacto con los conductores para informarles, requerirles, comunicarles, indicarles, etc., las instrucciones y directrices internas de trabajo.

Fue reconocido por los conductores como la persona encargada de la comunicación, gestión y solución de problemas, desde el inicio de los servicios de UBER en Barcelona. Asiste a las sesiones formativas, se pone en contacto mediante correos electrónicos, mensajes en el teléfono móvil, llamadas telefónicas, etc.

Tiene asignada una tarjeta de acceso a las oficinas donde UBER dispone de una oficina. La tarjeta 06669, activada el 02/05/2014.

Ha llevado a cabo la compra de los dispositivos utilizados por los conductores.





Núm. Expediente | Núm. expedient: 8/0025767/14
Empresa | Empresa: UBER SYSTEM SPAIN, SL

La empresa reconoce la prestación de sus servicios durante los períodos 07/04/2014 a 09/04/2014, de 11/04/2014 a 10/05/2014 y desde 17/05/2014 (la empresa establece como fecha de alta el 1 de julio de 2014) a la actualidad (sin embargo constan correos electrónicos emitidos los días 12, 15 y 16 de mayo, reflejando una relación laboral sin solución de continuidad), si bien no se facilita ningún documento que acredite tal información. Realiza labores de asesoramiento al lanzamiento (reuniones, comunicación con los conductores, etc.), asesoramiento en el diseño de actividades comerciales con conductores, sesiones explicativas de la tecnología (App) con conductores, soporte promocional para conductores (adquisición de teléfonos, etc.).

D. [REDACTED], con DNI [REDACTED]. Causa alta el 1 de julio de 2014. Manifiesta haber comenzado su actividad de promoción de la aplicación en UBER, el 8 de mayo de 2014, tras haber mantenido entrevistas de trabajo con D. [REDACTED]. El equipo de trabajo lo constituyen, además de él, D. [REDACTED], D. [REDACTED] y D. [REDACTED]. Este último, D. [REDACTED], era la persona que efectuaba el control de su trabajo, le indicaba las funciones que debía desarrollar y cómo las había de llevar a cabo.

Se encarga de delinear promociones del producto, destinadas a los usuarios y de la gestión y máquetin de las promociones que se llevan a cabo -en redes sociales, eventos, etc.- tales como bonificaciones de 15 o 20 euros del importe de los viajes, regalos (chalecos, gafas de sol, etc.).

Al inicio de su actividad, se trasladó a San Francisco -de 08/06/2014 a 13/06/2014- para su formación, gastos que fueron sufragados por UBER.

Tiene asignada una tarjeta de acceso a las oficinas donde UBER dispone de una oficina. La tarjeta 06683, activada el 09/05/2014.

La empresa reconoce la prestación de sus servicios durante los períodos 08/05/2014 a 07/06/2014 y desde 14/06/2014 (la empresa establece como fecha de alta el 1 de julio de 2014) a la actualidad (reflejando una relación laboral sin solución de continuidad), si bien no se facilita ningún documento que acredite tal información. Realiza labores de asesoramiento al lanzamiento, asesoramiento en el diseño de actividades comerciales con usuarios, actividades de máquetin (redes sociales, eventos, etc.).

D. [REDACTED] con pasaporte [REDACTED], de nacionalidad estadounidense. No ha causado alta en la compañía. Se confirma la prestación de sus servicios, al menos, desde el 19 de marzo de 2014, tal y como reconoce la empresa en el documento facilitado (el 1 de octubre de 2014 continuaba desarrollando su actividad). No comparece en las oficinas de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, pese a ser requerida expresamente su personación.



Núm. Expediente | Núm. expedient: 8/0025767/14
Empresa | Empresa: UBER SYSTEM SPAIN, SL

Llevó a cabo las entrevistas de trabajo de D. [REDACTED], con DNI [REDACTED] y D. [REDACTED], con DNI [REDACTED].

Fue reconocido por varios conductores como empleado de UBER, al encontrarse presente en las sesiones formativas, o ser el responsable del cambio de dispositivos. Se le hace mención como responsable en diversos correos electrónicos de diferentes fechas (a título de ejemplo del 7 y 12 de mayo de 2014). Utilizó los servicios de transporte de UBER en diferentes fechas, recogido en las inmediaciones de las oficinas de avenida Diagonal, 177.

Tiene asignada una tarjeta de acceso a las oficinas donde UBER dispone de una oficina. La tarjeta 06668, activada el 02/05/2014.

Es una de las personas que ha venido realizando las compras de los dispositivos electrónicos entregados a los conductores de forma asidua (realiza la adquisición de un importante número de móviles), desde el 10 de mayo a 1 de octubre de 2014.

Solicitada información a los Servicios de extranjería del Cuerpo Nacional de Policía, se comunica que D. [REDACTED], con pasaporte [REDACTED] –según la base de datos del Registro Central de Extranjeros (aplicación ADEXTTRA, aplicación de extranjeros de la Dirección General de Policía)-, carece de la autorización administrativa preceptiva que le permita trabajar legalmente en España.

La empresa reconoce la prestación de sus servicios durante "algunos" días entre 19/03/2014 a 20/06/2014, si bien no especifica los días ni aporta ningún documento que corrobore tal aseveración. Realiza labores de lanzador internacional, búsqueda y formalización de ofician, reclutamiento de estructura, sesiones iniciales explicativas de la tecnología, soporte promocional para conductores (teléfonos), reuniones con reguladores y administraciones.

D. [REDACTED], con identificación francesa número [REDACTED]. No ha causado alta en la compañía. No comparece en las oficinas de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, pese a ser requerida expresamente su personación. La sociedad no acredita su alta en otro país de la Unión Europea, pese a haberse solicitado expresamente. Se comprueba la prestación de sus servicios en sesiones formativas a los conductores durante siete días, desde el 27 de marzo al 2 de abril de 2014. No comparece en las oficinas de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, pese a ser requerida expresamente su personación.





Núm. Expediente | Núm. expedient: 8/0025767/14
Empresa | Empresa: UBER SYSTEM SPAIN, SL

La empresa reconoce la prestación de sus servicios desde el 23 de marzo a 3 de abril de 2014 (11 días). Realiza labores de soporte al lanzamiento y sesiones iniciales explicativas de la tecnología (App) con conductores.

D. [REDACTED], con identificación italiana número [REDACTED]. No ha causado alta en la compañía. No comparece en las oficinas de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, pese a ser requerida expresamente su personación. La sociedad no acredita su alta en otro país de la Unión Europea, pese a haberse solicitado expresamente. Se comprueba la prestación de sus servicios en sesiones formativas a los conductores durante siete días, del 3 al 9 de abril de 2014. No comparece en las oficinas de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, pese a ser requerida expresamente su personación. Se facilita el justificante del pago de unos billetes con la compañía ALITALIA, de su viaje a Barcelona -llegada el 29/03/2014 y salida el 06/04/2014-, no así los billetes de avión.

La empresa reconoce la prestación de sus servicios desde el 29 de marzo a 6 de abril de 2014 (9 días), sin embargo, se comprueba la realización de trabajos, al menos, hasta el día 9 de abril. Realiza labores de soporte al lanzamiento y sesiones iniciales explicativas de la tecnología (App) con conductores.

La empresa no facilita una acreditación efectiva del período de prestación de servicios de los trabajadores de estructura. Se aporta, únicamente, las reservas y/o pagos por internet de los vuelos -reservas o billetes que posteriormente pudieron ser modificados- de algunos trabajadores, no así los billetes de los viajes.

UBER no ha procedido a comunicar, a las autoridades españolas, los trabajadores desplazados en el marco de una prestación de servicios transnacional, incumpliendo lo establecido en el artículo 5.1 de la Ley 45/1999, de 29 de noviembre, sobre el desplazamiento de trabajadores en el marco de una prestación de servicios transnacional.

B.- Los conductores son trabajadores contratados, después de su selección -tal y como UBER describe en su página web, "Uber selecciona cada conductor uberPOP y hace todo lo posible para garantizar servicios confiables y seguros. Todos los conductores deben pasar el proceso de **selección riguroso** de Uber, incluyendo una licencia de conducir válida durante al menos tres años, vehículo inspecciones y verificación de antecedentes. Además, después de cada viaje pasajeros tasa los conductores, para asegurar la calidad del servicio prestado"-, para realizar, mediante su vehículo, los servicios de transporte de viajeros solicitados por los clientes de UBER. El cliente, una vez descargada la aplicación -siendo necesario para ello facilitar los datos de una tarjeta de crédito donde la compañía, a través de la App, cargará su importe inmediatamente después de finalizado el servicio- podrá solicitar, el ~~transporte~~



Núm. Expediente | Núm. expedient: 8/0025767/14
Empresa | Empresa: UBER SYSTEM SPAIN, SL

indicando la dirección donde ha de ser recogido. La solicitud del servicio es enviada a los conductores disponibles, que no necesariamente han de estar en las proximidades.

Mediante la descarga de una App, que permite, a través del GPS del Smartphone (teléfono inteligente), obtener la localización del pasajero, previa petición del transporte, y enviar un vehículo, previa aceptación por parte del transportista. Se establece una comunicación vía App o SMS (Short Message Service, es decir, servicio de mensajes simples), con los datos relativos al vehículo, conductor, progreso del transporte, etc.

A ello debe añadirse que Uber cuenta con una póliza de seguro, a nivel mundial, para la cobertura de conductores y clientes en caso de accidente.

La Seguridad Social, como sistema que encuadra al conjunto de trabajadores y empleadores, no es algo voluntario, ni maleable en función de los deseos o intereses personales de quienes se encuentran, o no, dentro de su ámbito de aplicación. Al contrario. La norma nos habla acerca de quiénes deben estar y quiénes no deben estar bajo su influencia, y de cómo ha de regularse dicho vínculo jurídico.

La coexistencia jurídica del contrato de trabajo con otras figuras contractuales afines de naturaleza no laboral, como el contrato de sociedad, el de ejecución de obra o el de arrendamiento de servicios, entre otros, y la utilización de estos últimos con la finalidad de encubrir una verdadera relación jurídico-laboral, ha dado lugar a una profusa doctrina jurisprudencial que ha establecido una serie de requisitos o presupuestos esenciales que necesariamente han de concurrir en una relación jurídica para que esta se califique como laboral. Estos elementos esenciales son la dependencia y la ajeneidad.

La actividad de los profesionales liberales puede organizarse en régimen laboral, con sujeción a un contrato de trabajo y sometida a la organización de la empresa, o por el contrario de forma autónoma, al amparo de un contrato civil de arrendamiento de servicios (T.S. 11 de abril de 1.990. Ar/. 3460).

La legislación vigente y la Jurisprudencia nos vienen a decir, de forma reiterada, en consonancia con los Principios Generales del Derecho, que **un contrato entre partes es un medio indiciario, pero no definitorio del vínculo entre las mismas**, por lo que hay que determinar qué hay detrás de esa relación contractual, y si no hay contrato expreso, constatar que la actividad objeto de control está o no encuadrada en el Sistema, en cualquiera de los Regímenes previstos, y definir si la prestación de servicios responde a un vínculo de carácter mercantil o, por el contrario, a una relación de las que se definen en el Art. 1 del Estatuto de los Trabajadores, por cuanto los contratos tienen la naturaleza jurídica que se deriva de su contenido obligacional y del conjunto de prestaciones y contraprestaciones que se desarrollan durante su

Núm. Expediente | Núm. expedient: 8/0025767/14
Empresa | Empresa: UBER SYSTEM SPAIN, SL

vigencia, con independencia de la denominación que le asignen los intervinientes. En este sentido: "la naturaleza de los contratos es la que resulta de su contenido, abstracción hecha de la denominación dada por las partes", ya que "los contratos son lo que son, independientemente de la voluntad de quienes los estipulan (STS de 27 de abril de 1998); la calificación de los contratos no depende de la denominación que le hayan querido dar las partes contratantes, sino de la configuración efectiva de las obligaciones asumidas en el acuerdo contractual y de las prestaciones que constituyen su objeto [SsTS, entre otras muchas, 11-12-1989 (RJ 1989, 8947) y 29-12-1999 (RJ2000, 1427)]. Así también indica la Jurisprudencia que "aquellos elementos accidentales introducidos en una relación sustancialmente laboral para desfigurarla no la desnaturalizan" (STS de 31 de julio de 1992). Así, la naturaleza de los contratos no se determina por la **denominación** que le otorgan las partes sino por las funciones que tengan lugar en su virtud, y si éstas entran dentro de lo previsto en el art 1.1. del Estatuto de los Trabajadores el contrato es laboral, y éste existe cuando la prestación de servicios, junto a la voluntariedad ofrece la concurrencia de **ajeneidad y retribución** dentro del ámbito de organización y dirección del empleador (STS de 25 de enero del 2000) con independencia, por más que se aluda en el contrato, a un mero arrendamiento de servicios (STS para unificación de la doctrina de 29 de diciembre de 1999).

La configuración de las obligaciones y prestaciones del contrato de arrendamiento de servicios regulado en el Código Civil, no es incompatible con la del contrato de trabajo propiamente dicho "al haberse desplazado su regulación, por evolución legislativa, del referido Código a la legislación laboral actualmente vigente" STS 7-6-1986 (RJ 1986, 3487). La STS de 9 de diciembre del 2004 declara que "en el contrato de arrendamiento de servicios el esquema de la relación contractual es un genérico intercambio de obligaciones y prestaciones de trabajo con la contrapartida de un "precio" o remuneración de los servicios. En el contrato de trabajo, dicho esquema o causa objetiva del tipo contractual es una especie del género anterior que consiste en el intercambio de obligaciones y prestaciones de trabajo dependiente por cuenta ajena a cambio de retribución garantizada. Así, pues, cuando concurren, junto a las notas genéricas de trabajo y retribución, las notas específicas de ajeneidad del trabajo y dependencia en el régimen de ejecución del mismo, nos encontramos ante un contrato de trabajo, sometido a la legislación laboral".

Se está ante un contrato de trabajo cuando concurren las notas de actividad dependiente, temporal, libre y por cuenta ajena, que la Jurisprudencia y doctrina científica asigna a este tipo de relaciones jurídicas contractuales, y que tienen su consagración legislativa en el art. 1 del RDL 1/1995 de 24 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, precepto éste que se complementa con la presunción que a favor del contrato de trabajo contiene el art. 8.1 de la citada norma (STS de 17 de noviembre de 1993). El art. 8.1 dispone que el contrato de trabajo "se **presumirá existente** entre todo el que presta sus servicios por cuenta y dentro del ámbito de organización y dirección de otro, el que lo recibe a cambio de una retribución a aquél".



Núm. Expediente | Núm. expedient: B/0025767/14
Empresa | Empresa: UBER SYSTEM SPAIN, SL

Esta presunción de laboralidad juega, según la jurisprudencia (STS de 19 de mayo de 1994), en caso de duda, lo que significa que existe una "vis atractiva" a favor del contrato de trabajo: el TS en Sentencia de 4 de febrero de 1984 ha concretado el alcance de la presunción de laboralidad para los casos en que corresponde distinguir entre el contrato de trabajo y la figura afín del arrendamiento de servicios, diciendo literalmente que el art. 8 del Estatuto de los Trabajadores obliga, cuando no puede precisarse con exactitud si los servicios prestados constituyen un arrendamiento de servicios regulado por el Código Civil o un contrato de trabajo ordenado por el Estatuto de los Trabajadores, a optar por la aplicación de este último.

El contrato de trabajo, en sí mismo, reúne las siguientes características:

- Es un contrato típico y nominado.
- Las partes persiguen intereses contrapuestos.
- Se acuerda un intercambio de trabajo y retribución ajena a los riesgos de la empresa.
- Existe una equivalencia cierta entre las prestaciones a las que se obligan las partes.
- Genera obligaciones de contenido patrimonial.
- Se perfecciona por el mero consentimiento de las partes.

En cuanto a los requisitos constitutivos de la relación laboral, dependencia y ajeneidad, se puede resumir la doctrina jurisprudencial del siguiente modo:

Tanto la dependencia como la ajeneidad son conceptos de un nivel de abstracción bastante elevado, que se pueden manifestar de distinta manera según las actividades y los modos de producción, y que además, aunque sus contornos no coincidan exactamente, guardan entre sí una estrecha relación; de ahí que en la resolución de los casos litigiosos se recurra con frecuencia para la identificación de estas notas del contrato de trabajo a un conjunto de indicios o hechos indiciarios de una y otra; estos indicios son unas veces comunes a la generalidad de las actividades o trabajos y otras veces, específicos de ciertas actividades laborales o profesionales.

Elementos indiciarios de la dependencia:

La Jurisprudencia, en relación con la dependencia como presupuesto constitutivo del contrato de trabajo, considera que, aun siendo el más característico de la relación laboral, "viene sufriendo constante relajación al incluirse en ella (la relación laboral) ciertas profesiones, cual es el ejercicio de la medicina o el Derecho al servicio de las empresas, incompatibles con una sujeción en cuanto a las funciones, lugar y tiempo de ejercitarlas, similar a otros trabajadores, no debiendo de entenderse la dependencia como absoluta

Núm. Expediente | Núm. expedient: 8/0025767/14
Empresa | Empresa: UBER SYSTEM SPAIN, SL

subordinación, sino como inserción en el círculo rector y disciplinario de la empresa" (T.S.J. Navarra, Sala de lo Social 30 de diciembre de 2.000), "bastando que el trabajador se encuentre dentro del ámbito de organización y dirección de otra persona (T.S. 21 de mayo de 1.990, Ar/.4993), "sin que sea preciso que esté sometido a jornada laboral predeterminada, ni a horario fijo, ni a exclusividad en su tarea" (T.S. 6 de mayo de 1.986, Ar/.2491); en cuanto a la posibilidad de exclusividad o posibilidad de compatibilizar el trabajo por cuenta de la empresa con el trabajo para otras empresas o con el trabajo por cuenta propia, podemos traer a colación la STS de 11 de septiembre de 1989, quedando la dependencia "un tanto debilitada o difusa por la autonomía científica, que en mayor o menor medida exige la actuación de ciertos profesionales" (T.S. 21 de mayo de 1.990, Ar/.4993; T.S.J. de Madrid 9 de octubre de 1.995, Ar/. Social 3895; T.S.J. de Cataluña 13 de junio de 1.996, Ar/. Social 2484; T.S.J. De Madrid 8 de junio de 2.000, Recurso 1514/2.000). No se opone a la dependencia "que el actor goce de libertad en el ejercicio de los asesoramientos encomendados, pues esto ocurre en general en todos los trabajos de naturaleza intelectual, dado que el servicio prestado en profesionales que requieren una titulación superior, ha de desarrollarse, en buena medida, por el profesional de acuerdo con sus conocimientos sin tolerar injerencias injustificadas, resultando la dependencia, no por la imposición de criterios en dicho ejercicio, sino, entre otras manifestaciones, por la realización de los trabajos para los que se les requiere, por los tiempos fijados para llevarlos a efecto, por la prestación de los servicios en las dependencias de la empresa" (T.S., 6 de mayo de 1.992, Lex Nova IL 871/93).

Los elementos indiciarios de la dependencia jurídico-laboral que concurren en la relación jurídica que une a los conductores con UBER, por cuanto

- a) La actividad que desarrolla el profesional forma parte esencial de la actividad tráfico mercantil de la empresa para la que presta sus servicios. En definitiva que "su pertenencia a la organización de la empresa sea consecuencia ineludible de la propia índole de la finalidad y objetivo de ésta" (T.S. 20 de septiembre de 1.995, Ar/.6784).

Uber es la titular de la aplicación móvil de UBER B.V. -a través de la compañía integrante del holding de Uber, Rasier Operations BV, titular de la licencia de la aplicación- mediante la cual los conductores realizan sus servicios, una vez solicitado el mismo por los clientes -clientes que previamente han tenido que bajarse la aplicación-. Uber es la titular de la tecnología y del desarrollo del servicio de transporte, tanto en España como en otros países, mediante un equipo especializado, humano y tecnológico. Anuncian en su página web *el UberX, el uber de bajo costo. Coches para el día a día. Mejor, más rápido y más barato*. Uber ofrece, junto al UberX, otros servicios en función de la gama y capacidad del



Núm. Expediente | Núm. expedient: 8/0025767/14
Empresa | Empresa: UBER SYSTEM SPAIN, SL

vehículo -bajo el eslogan, *Viaja según tu estilo y presupuesto-*, desde el UberPop, el más básico, hasta los vehículos de lujo representados por la oferta UberLux.

Mediante la descarga de una App, que permite, a través del GPS del Smartphone (teléfono inteligente), obtener la localización del pasajero, previa petición del transporte, y enviar el vehículo que esté más cerca, previa aceptación por parte del transportista. Se establece una comunicación vía App o SMS, con los datos relativos al vehículo, conductor, progreso del transporte, etc.

- b) Prestación personal de la actividad (carácter "Intuitu personae" del contrato de trabajo), esto es, la imposibilidad de que el trabajador pueda ser sustituido por otro para prestar el servicio (T.S. 23 de octubre de 1.989, Ar/.7310). La jurisprudencia ha estimado, incluso, que la mera falta del carácter personalísimo de la prestación, especialmente cuando la sustituibilidad no tiene entidad suficiente y se limita a casos puntuales (por ejemplo en los supuestos de vacaciones, enfermedad, etc.) no excluye por sí solo la existencia del contrato de trabajo (T.S. 31 de Julio de 1.992, Ar/.8898, 20 de septiembre de 1.995 Ar/.6784).

En el contrato suscrito con los conductores, Uber indica expresamente que constituirán un incumplimiento material del Contrato: *permitir a alguien acceder al Software o al Servicio sin previa autorización por escrito de la Empresa para que esa persona acceda al Software o al Servicio, o utilizar a un conductor que no haya sido autorizado como corresponde por la Empresa para realizar el trabajo ofrecido a través del Servicio.*

- c) La asistencia de un modo regular y continuado a un lugar de trabajo determinado por la empresa con el fin de prestar un servicio, el realizar una jornada laboral en horas y días determinados (STS de 11 de abril de 1990).

En cuanto al lugar de trabajo, y teniendo en cuenta las características de la prestación de servicios -el centro de trabajo lo constituye el mismo vehículo-, la empresa determina de forma unilateral el ámbito o zona donde han de desarrollar la actividad, zona que se circunscribe a la ciudad de Barcelona y, dentro de ésta, a áreas o calles que especifican periódicamente, mediante correos electrónicos, el personal de estructura según las comprobaciones o estudios que han realizado previamente. La realización de los servicios en estas zonas resulta necesaria si el conductor quiere optar a los incentivos establecidos por Uber (a título de ejemplo *15 euros adicionales por viaje cualquier día de la semana y a cualquier hora. Sin límite. Por ejemplo, si realizas 20 viajes a la semana te pagamos €300, además de lo que hayas generado con esos trayectos. €100 por 15 horas de conexión semanales.* Cantidades que se adicionan al 80% del importe del servicio cargado al usuario o cliente y a los 15 euros que Uber les garantiza por

Núm. Expediente | Núm. expedient: 8/0025767/14
Empresa | Empresa: UBER SYSTEM SPAIN, SL

servicio). Así se indica que *Tanto para poder optar al bonus de viaje como al incentivo de las horas es necesario.... estar conectado en el área de Barcelona que se muestra a continuación...*

Si bien es cierto que la empresa no impone a los conductores una jornada de forma directa, siendo libres de escoger las horas, días y tiempo de conexión, también lo es que, de forma indirecta, dirige a los conductores hacia las horas y días que la empresa quiere o tiene más interés en que estén conectados y durante el máximo tiempo posible. Así establece una serie de incentivos vinculados directamente con la conexión en horas y días determinados previa y semanalmente por Uber -a título de ejemplo, viernes y sábado de 19:00 horas de la tarde a las 02:00 de la madrugada. Para poder optar a los incentivos Uber establece una serie de requisitos tales como *conectarse como mínimo 2 h el viernes y 2 h el sábado durante las franjas horarias mencionadas (19:00 pm-02:00 am)*. Además, *tu ratio de aceptación de viajes deberá ser superior al 80 de los que se te sean asignados*.

En definitiva, la jornada y horario de trabajo va a estar condicionada por el grado de seducción de los incentivos programados por la empresa -incentivos fijados según las necesidades de Uber en cada momento-, dicho de otro modo, por el interés económico de Uber.

Disfrutan de una libertad de horario, pero, como contrapartida, están sujetos a un sistema de productividad: estar conectados un mínimo de horas al día y/o a la semana, en una zona predeterminada periódicamente por Uber y según la conveniencia de ésta (con mensajes como *Los incentivos de la semana se mantienen igual que la semana anterior. €12 adicionales por viaje (lunes a miércoles): durante el lunes, martes y miércoles añadiremos €12 por cada viaje completado. €10 adicionales por viaje (jueves a domingo): durante estos días se realizan más trayectos y la utilización es más alta. Te ayudaremos con €10 adicionales a cada trayecto completado*, a título de ejemplo). El conductor, si quiere percibir una retribución significativa, ha de someterse, necesariamente, a las directrices de Uber, al horario, días, y zonas unilateralmente establecidas (...*estar conectado en el área de Barcelona que se muestra a continuación...*), sin que quepa ningún tipo de concierto o discrecionalidad por parte del conductor. Los conductores aseguran que sin el establecimiento de estos incentivos, la prestación de servicios sería impensable.

La jurisprudencia reconoce la flexibilidad horaria de determinados profesionales (abogados, médicos, entre otros) a efectos de concurrencia del requisito de la dependencia, cabe citar: La Sentencia del T.S.J. de Extremadura de 12 de noviembre de 1.997 que declara que "el hecho de que éstos (los médicos) asistieran una vez a la semana y que los mismos se organizaran entre sí de forma que (el servicio) esté cubierto, no priva de aquélla característica (la dependencia) al servicio prestado dentro del ámbito laboral".

Núm. Expediente | Núm. expedient: B/0025787/14
Empresa | Empresa: UBER SYSTEM SPAIN, SL

- d) Exclusividad en la prestación de servicios. La exclusividad no es una característica de la relación laboral, toda vez que la pluriactividad y el pluriempleo son situaciones contempladas en el ordenamiento jurídico como compatibles con el contrato de trabajo (STSJ de Navarra de 30 de diciembre de 2000; STSJ de Andalucía de 27 de octubre de 2000; STSJ de Castilla-La Mancha de 3 de abril de 2001).

Uber establece textualmente, en los contratos suscritos con los conductores, que *durante el tiempo para el que haya firmado utilizar el Software, usted debe prestar servicios de transporte únicamente para las Solicitudes (servicios de transporte a demanda) recibidas a través del Software. Además, durante el tiempo para el que haya firmado utilizar el Software, usted no debe exhibir en su vehículo ninguna insignia extraíble proporcionada por un tercero proveedor de servicios de transporte o por cualquier otra empresa dedicada a la generación de contactos, o similares. Usted entiende que, durante la duración del presente Contrato, no utilizará su relación con la Empresa (o la información obtenida a raíz de dicha relación) para desviar, ni intentar desviar ningún negocio de la Empresa a otra que preste servicios de generación de contactos en competencia con la Empresa o Uber.*

- e) La ausencia de una auténtica organización empresarial autónoma y propia del trabajador.

Es decir, cuando el trabajador únicamente aporta su mano de obra o la aplicación en su actividad de los conocimientos obtenidos en el estudio de una carrera determinada, corriendo a cargo de la empresa contratante la aportación de los elementos materiales que utiliza el trabajador en la prestación de servicios (T.S.J. Castilla-La Mancha, 3 de abril de 2.001, Recurso 549/2000; T.S.J. Madrid, 9 de octubre de 1.995, Ar/. Social/3894; T.S.J. Cataluña, 13 de junio de 1.996, Ar/. Social/2484; T.S.J., 8 de junio de 2.000, Recurso 1514/2000).

Los conductores de Uber carecen de cualquier tipo de organización empresarial, quedando adscritos *ab initio*, a la estructura y organización de Uber. Es Uber quien les indica la documentación que han de facilitar y el modo y momento de facilitarla (es decir, el qué, el cuándo y el cómo se ha de aportar), quien ha creado y establecido el sistema de solución de problemas y comunicación con los conductores y de éstos con Uber, quien redacta el contrato "de servicio de transporte", quien establece cuándo y dónde ha de asistir cada conductor a la sesión formativa, quien determina el sistema y periodicidad del pago, quien marca las tarifas e incentivos y sus cambios, quien les facilita un teléfono móvil *iphone 4S GB*, de tipo "smartphone", propiedad de Uber y que tendrá el Software instalado, quien señala dónde y cuándo han de acudir los conductores para solucionar sus problemas con los dispositivos facilitados, etc.

Núm. Expediente | Núm. expedient: 8/0025767/14
Empresa | Empresa: UBER SYSTEM SPAIN, SL

La diferencia entre el contrato de trabajo y el arrendamiento de servicios no laborales radica en que, en este segundo caso, el contratante asume dar el servicio, mientras que en el primero sólo asume dar su trabajo. Por eso, en aquél (y no en éste) ha de encargarse de organizarlo y de poner todos los medios personales y materiales para cumplir con la obligación convenida. Sin embargo, en el caso que nos ocupa, carecen de cualquier tipo de organización ni de los medios personales y materiales necesarios para la actividad, el conductor se limita a poner su vehículo particular y su esfuerzo o trabajo personal, siendo Uber quien aporta los medios materiales (aplicación y plataforma tecnológica) y humanos específicos para poder realizar el transporte de viajeros.

- f) La inclusión dentro del ámbito de organización y dirección de otra persona, sin que para ello sea preciso el sometimiento a jornada laboral estricta.

Como ya se ha indicado en el punto anterior, los conductores pasan, desde un principio, a formar parte de la organización y estructura de Uber. Además Uber señala, de forma unilateral y sin opción del conductor, no sólo los requisitos previos a su incorporación como conductor (disponer de un vehículo de unas características y categoría determinada, presentarse a una sesión informativa), los días, horas y zonas del servicio, etc., sino también, cómo se ha de prestar el propio servicio.

Mediante correos electrónicos y SMS, Uber informa periódicamente a los conductores de las zonas, dentro del ámbito metropolitano de Barcelona, donde ha habido más movimiento.

Esta dirección y control del conductor la llevan a cabo mediante la implantación de un sistema de puntos, en base a las calificaciones o valoraciones que el cliente hace del conductor una vez finalizado el servicio (una puntuación de 0 a 5).

El conductor ha de tener una calificación media de la semana de 4.5 o más. Estas calificaciones son necesarias para poder optar al bonus de viaje o a los diferentes incentivos, en palabras de la compañía: *Estas valoraciones son muy importantes ya que son utilizadas semana tras semana para determinar si el conductor puede optar a los programas de incentivos que ofrecemos. CONSEJOS: 1. Llega a la dirección indicada rápidamente espera ahí al usuario. Al recibir una solicitud de servicio **dirígete** de forma rápida directa a recoger al usuario. Al llegar, **detén** el vehículo lo más cerca posible de la dirección indicada. Si no se puede aparcar, **sítuate** lo más cerca posible de la dirección en un sitio donde se pueda detener el vehículo (es importante **DETENER** el vehículo para que el usuario pueda acercarse andando en el caso de que fuese necesario). Si el usuario no está, **espera** minutos antes*

Núm. Expediente | Núm. expedient: 8/0025767/14
Empresa | Empresa: UBER SYSTEM SPAIN, SL

de llamarle. Si no se presenta y no responde el (al) teléfono puedes cancelar el trayecto indicando: "el cliente no se ha presentado". 2. Actitud agradable y distendida. Los usuarios uberPOP se distinguen, en general, por ser gente amable y simpática. Puedes ofrecerle conversación pero ten en cuenta que hay veces que no quieren ser molestados. Puedes preguntar si desean escuchar algo en particular o si quieren reducir el volumen de la radio. 3. Coché limpio y en buenas condiciones. Intenta mantener siempre tu vehículo en condiciones de limpieza excelente, tanto por dentro como por fuera. Ten en cuenta que desperfectos en el vehículo pueden ser motivo de malas valoraciones por el usuario.

Los conductores tienen asignada una persona (incardinada dentro del personal de estructura), D. [REDACTED], con DNI [REDACTED] como persona de contacto. Trabajador que, mediante correo electrónico o SMS (Short Message Service, es decir, servicio de mensajes simples), se pone en contacto con los conductores para informarles, requerirles, comunicarles, indicarle, etc., las instrucciones y directrices internas de trabajo.

A lo largo de todo el día, los conductores reciben múltiples SMS haciéndoles indicaciones o recomendaciones. A título de ejemplo, como indicaciones podríamos citar algunas como *Hola, por favor, dirígete a la dirección marcada por el usuario*. O también *Hola, por favor dirígete inmediatamente a la dirección indicada por el usuario para evitar que cancele el trayecto*. Como recomendaciones podríamos mencionar *Las zonas de más movimiento han sido las siguientes...* Además, durante el jueves, viernes y sábado por la noche es cuando hemos registrado un número mayor de trayectos, las tardes/noche entre semana y el domingo todo el día también son momento inmejorables para estar conectado. Para que puedas seguir aprovechado cada minuto, mantendremos el programa de incentivos. O también, Durante esta semana prevemos mucha actividad y te mantendremos informado a través de email y SMS sobre cuáles son los mejores momentos para estar conectado.

Como consecuencia de una huelga convocada por los sindicatos de taxistas de Barcelona, se envió un correo a los conductores con la indicación de importante. En él, informaban no sólo de las rutas por donde transcurrirán las manifestaciones sino también de otra información y consejos:

En cualquier caso, si surge cualquier imprevisto, nos lo tenéis que comunicar de inmediato a través de un email y nos pondremos en contacto contigo rápidamente. Tener la absoluta seguridad de que Uber os apoyará en todo lo que sea necesario.

El equipo de Uber a tu disposición

Durante todo el día 11 de junio, estaremos atentos a la evolución de los acontecimientos y le notificaremos en tiempo real si la situación lo requiere. También dedicamos más recursos para responder a las emergencias por correo electrónico o SMS de inmediato.

FALSO



Núm. Expediente | Núm. expedient: 8/0025767/14
Empresa | Empresa: UBER SYSTEM SPAIN, SL

Consejos si usted decide conectarse ese día

1. Si decides llevar a usuarios al aeropuerto, asegúrate de dejarlos lejos de las zonas de taxis así como pedirles que se sienten en el asiento del copiloto en la medida que sea posible.
2. Evita las siguientes zonas.

En el siguiente mapa marcamos las zonas donde va a haber una mayor concentración de protestantes.

3. No dude en reducir su exposición guardando el terminal en una zona no accesible de su vehículo así como pedir a los usuarios que se sienten en el asiento del copiloto.
4. No olvide informar a los usuarios de la situación y sobre cualquier retraso que se pueda producir debido a las protestas.
5. Por último, le aconsejamos no responder a las provocaciones...

También informan a los conductores de los eventos que se van a realizar en la ciudad indicando los días y las horas en los que prevén más demanda:

Esta semana habrá mucho movimiento en Barcelona porque llega el PRIMAVERA SOUND. El jueves, viernes y sábado, el festival alcanzará su punto álgido y uberPOP no puede faltar.

Recuerda que por cada viaje realizado te recompensamos con €15 adicionales. ¡Aprovechalo! Sube a tu coche y acompaña a la gente a disfrutar del evento, muchos de ellos utilizarán uberPOP para moverse por la ciudad.

A continuación te indicamos cuáles son las mejores horas de conexión:

¿CUÁNDO CONECTARSE?

- JUEVES, VIERNES Y SÁBADO de 17.00 a 05.00: podéis consultar la totalidad de los eventos programados en el siguiente link.
- Las horas de mayor actividad las anticipamos entre las 17.00 y las 20.00 para desplazarse hacia el evento y desde las 23.00 hasta las 05.00 para volver.

¿DÓNDE CONECTARSE?

- Antes del evento... el mejor posicionamiento será en las siguientes zonas...
- Después del evento... las mejores zonas para estar conectado son...

En el caso de que no se encuentren conectados, los SMS se multiplican, constituyendo una auténtica presión para que el conductor se conecte: ¡Hola! ¡Recuerda que cada viaje completado te pagamos €15 adicionales! Aprovechate de la demanda del sábado noche y domingo todo el día. UberON!!; ¡¡Hoy alta ocupación durante todo el día con UBERONBCN!!; Utilización del 100% en toda la ciudad. Un buen momento para conectarse.



Núm. Expediente | Núm. expedient: 8/0025767/14
Empresa | Empresa: UBER SYSTEM SPAIN, SL

- g) Los conductores no encuentran de alta en el Sistema de la Seguridad Social, ni en el Régimen General de la Seguridad Social ni en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos. El régimen en el que han de estar incluidos necesariamente por el ejercicio de una actividad, no depende en absoluto de la voluntad de las partes, siendo así intrascendente la decisión excluyente de las mismas o de alguna de ellas, pues no estamos ante un sistema de aseguramiento privado, sino de protección de origen legal, basado en principios de solidaridad y de unidad de caja" (STSJ de Castilla-La Mancha de 3 de abril de 2001).

Elementos indiciarios de ajeneidad

La ajeneidad supone que los frutos obtenidos por la actividad del trabajador se trasladan directamente ("ab initio") a la empresa, que los hace suyos y a cambio paga a aquél una retribución, cualquiera que sea su forma.

La STS de 9 de diciembre del 2004 declara que "los indicios comunes de la nota de ajeneidad son, entre otros, la entrega o puesta a disposición del empresario por parte del trabajador de los productos elaborados o de los servicios realizados [STS 31-3-1997 (RJ 1997, 3578)], la adopción por parte del empresario -y no del trabajador- de las decisiones concernientes a las relaciones de mercado o de las relaciones con el público, como fijación de precios o tarifas, selección de clientela, indicación de personas a atender [STS 15-4-1990 (RJ 1990, 3060) y 29-12-1999 (RJ 2000, 1427)], el carácter fijo o periódico de la remuneración del trabajo [STS 20-9-1995 (RJ 1995, 6784)], y el cálculo de la retribución o de los principales conceptos de la misma con arreglo a un criterio que guarde una cierta proporción con la actividad prestada, sin el riesgo y sin el lucro especial que caracterizan a la actividad del empresario o al ejercicio libre de las profesiones [STS 23-10-1989 (RJ 1989, 7310)].

Son, pues, elementos indiciarios de la ajeneidad:

- a) Como elemento básico, el pago de una retribución al trabajador por la prestación de sus servicios.

Esta retribución se fija de forma directa y unilateral por Uber. La retribución consiste en unas cantidades variables y otras fijas.

Las variables se establecen por unidad de servicio, en función de la duración y el kilometraje del trayecto. A estas cantidades variables, Uber añade una cuantía fija garantizada, que van de 10 a 15 euros por viaje (la compañía va variando su importe según desee potenciar la disponibilidad de



Núm. Expediente | Núm. expedient: 8/0025767/14
Empresa | Empresa: UBER SYSTEM SPAIN, SL

los conductores en determinadas épocas o días). Incluso, si el cliente desiste o anula el servicio, la empresa abona al conductor que ha aceptado el transporte, 3 euros.

Además garantiza otras percepciones, "incentivos", siempre que el conductor cumpla con los requisitos señalados por Uber de días, horas y zonas de conexión (es decir, tener el dispositivo abierto para recibir las solicitudes de transporte de los clientes). Estos **incentivos** son de dos tipos.

Unos **semanales** (se calculan de domingo a domingo o de lunes a domingo):

- €15 adicionales por viaje cualquier día de la semana y a cualquier hora. Sin límite.
- €100 por 15 horas de conexión semanales (con independencia de los servicios que pudieran prestar, incluso si no hubieran realizado ningún trayecto). Lo que conlleva una retribución por hora de trabajo u hora de disponibilidad.
- €100 por un mínimo de 10 viajes completados de domingo a domingo.

Para beneficiarse de dichos incentivos, exige que el conductor cumpla con 3 requisitos: *tener una calificación media de la semana de 4,5 o más. Aceptar más del 80% de los viajes. Estar conectado en el área de Barcelona que se muestra a continuación...*

Y otros **para el fin de semana**. Así, a título de ejemplo, en el mes de mayo Uber estableció como incentivos para el fin de semana: Ganancia mínima asegurada de €15 brutos por hora de media. Por ejemplo, si te conectas 7h ganarás €105 como mínimo esa noche... ¿Cuándo aplica? Viernes: 19:00 de la tarde a las 02:00 de la madrugada. Sábado: 19:00 de la tarde a las 02:00 de la madrugada. Requisitos: para poder optar a este incentivo tienes que conectarte como mínimo 2h el viernes y 2h el sábado durante las franjas horarias mencionadas (19:00 pm - 02:00 am). Además, tu ratio de aceptación de viajes deberá ser superior al 80% de los que se te sean asignados. Recuerda que el programa de incentivos sigue activo (150 euros por 15 horas de conexión y 100 euros por 10 viajes) y es adicional a los incentivos adicionales de fin de semana.

Con el fin de incrementar su flota, Uber establece unos incentivos por la **recomendación** que el conductor haga a sus "amigos": €200 por cada recomendación. Informa a los conductores de dicho incentivo y de sus condiciones mediante correo electrónico en los siguientes términos *Para seguir creciendo necesitamos a más gente como tú. Por eso, vamos a aumentar el programa de incentivos en lo que se refiere a la recomendación, si traes a tus amigos, te pagamos €200 por cada uno de ellos. ¿CÓMO FUNCIONA? Recomienda a tus amigos a través de la aplicación o enviándonos un correo. Anímalos a completar rápidamente el proceso de registro y acudir a una sesión informativa*



Núm. Expediente | Núm. expedient: B/0025767/14
Empresa | Empresa: UBER SYSTEM SPAIN, SL

Cuando completan 20 viajes recibirás €200. Apicaremos estos €200 por cada persona que recomiendes sin límite!

- b) Que la empresa corra el riesgo de los resultados prósperos o adversos de la explotación, entendiendo que ello se produce cuando ella es la única que aporta y costea "la maquinaria", es decir, los dispositivos utilizados por los conductores (elemento fundamental para prestar el servicio) y "personal auxiliar" y la que decide "el importe de los servicios prestados" (T.S.J. Cataluña, 13 de junio de 1.996). Así, tal y como establece la STS de 23 de octubre de 1989, es un elemento indiciario de ajeneidad "el cálculo de la retribución o de los principales conceptos de la misma con arreglo a un criterio que guarde cierta proporción con la actividad prestada, sin el riesgo y sin el lucro especial que caracterizan a la actividad del empresario o al ejercicio libre de las profesiones."

"Mal puede ser empresario de una determinada explotación quien carece de facultades y poderes sobre los medios patrimoniales propios de la empresa" y "también es difícil atribuir tal calidad a quien no asume los riesgos propios del negocio, pues esta asunción de riesgos es nota específica del carácter empresarial (STS de 10 de abril de 1995).

En relación a los dispositivos utilizados por los conductores -teléfono móvil *Iphone 4S GB, GSM, Iphone 5C*, de tipo "smartphone", con el Software necesario para poder realizar los servicios, instalado-, Uber ha adquirido desde el 2 de mayo hasta el 1 de octubre de 2014, al menos 344 móviles, por un importe total de 118.331,13 euros por la compra de diferentes dispositivos.

En los puntos anteriores ya se ha hecho referencia al personal auxiliar (punto f de los Elementos indiciarios de la dependencia), así como del importe de los servicios prestados (punto anterior).

Pese a que en el contrato suscrito, se establece que la empresa únicamente *proporcionará el mantenimiento normal* de los dispositivos, no incluyendo las reparaciones que sean necesarias como consecuencia de daños (*Incluyendo daños por agua*) causados al Dispositivo por accidente... Toda reparación y mantenimiento necesario como resultado de un accidente... correrá a cuenta del Proveedor de Transporte, y deberá realizarse en un centro de servicio designado por escrito por la Empresa como centro de servicio autorizado. Usted también asume todos los riesgos de todas y cada una de las pérdidas o daños del Dispositivo, incluyendo, entre otros, pérdida o daños causados por fuego, robo, colisión o agua, haya mediado o no negligencia del Proveedor de Transporte. Lo cierto es que asume todos los gastos derivados de otras contingencias. Los conductores afirman que Uber se hizo cargo de la reparación o sustitución de los dispositivos que sufrieron daños por la intervención de terceros.



Núm. Expediente | Núm. expedient: 8/0025767/14
Empresa | Empresa: UBER SYSTEM SPAIN, SL

A ello debe añadirse que Uber cuenta con una póliza de seguro, a nivel mundial, para la cobertura de conductores y clientes en caso de accidente.

- c) Que el importe de los servicios prestados por el trabajador sean cobrados en el ámbito de organización de la empresa (STSJ de Cataluña de 13 de junio de 1996).
- d) Que la prestación de servicios del trabajador se realice a los clientes de la empresa. Tal y como establecen las STS de 15 de abril de 1990 y STS de 29 de diciembre de 1999, es un elemento indiciario de ajeneidad "la adopción por parte del empresario y no del trabajador, de las decisiones concernientes a las relaciones de mercado o de las relaciones con el público, como fijación de precios o tarifas, selección de clientela, indicación de personas a atender."

Esta ajeneidad que tampoco ofrece dudas, puesto que los servicios los presta el trabajador a los usuarios de la empresa quien cobra directamente al cliente el servicio prestado mediante la aplicación, quien fija el importe de los servicios que se van a prestar y quien después retribuye al conductor el 80% del importe del servicio, adicionándose una cantidad fija (de 10 a 15 euros) por cada servicio finalizado (STS de 16 de junio de 1987, y, en el mismo sentido STSJ de Castilla-La Mancha de 3 de abril de 2001 y STSJ de Cataluña de 13 de junio de 1996). Tal y como establecen las STS de 15 de abril de 1990 y STS de 29 de diciembre de 1999, es un elemento indiciario de ajeneidad "la adopción por parte del empresario y no del trabajador, de las decisiones concernientes a las relaciones del mercado o de las relaciones con el público, como fijación de precios y tarifas, selección de clientela, indicación de personas a atender."

Uber, carga directamente a la tarjeta de crédito del cliente inmediatamente después de finalizado el servicio, sin ningún tipo de intervención por parte del conductor, disfrutando Uber, *ab initio*, de los frutos del servicio prestado por los conductores. Los datos de la tarjeta del cliente están en posesión únicamente de Uber (no del conductor) desde el mismo momento que el usuario se descarga la aplicación.

Uber fija de forma unilateral los precios y tarifas sin ningún tipo de intervención u opción por parte de los conductores. Aunque en el contrato se estipula que *A menos que se negocie lo contrario en el momento en el que usted reciba la Solicitud, las Partes acuerdan que usted recibirá unos Honorarios por Servicio en base a las tarifas preestablecidas para cada Solicitud* *ejecutada* *según el Programa de Honorarios por Servicio. Usted reconoce que el*

Núm. Expediente | Núm. expedient: 8/0025767/14
Empresa | Empresa: UBER SYSTEM SPAIN, SL

Honorarios por Servicio aplicable le fue proporcionado con anterioridad a la suscripción del presente Contrato... usted y la Empresa tienen derecho a negociar, en cualquier momento, unos Honorarios por Servicio diferentes a los honorarios preestablecidos. La finalidad de los Honorarios por Servicio preestablecidos es únicamente la de servir como honorarios por defecto en el caso de que ninguna de las partes negocie otra cantidad distinta, los conductores niegan tanto conocer o haberles ofrecido la posibilidad de negociar el Programa de Honorarios por Servicio, como habérselo entregado con carácter previo.

Pese a que la conclusión que se extrae de lo expuesto es que la relación jurídica que une a todos y cada uno de los conductores con Uber no puede ser calificada de arrendamiento de servicios sino de relación laboral, al concurrir los elementos o presupuestos constitutivos de dependencia y ajenidad propios del contrato de trabajo, de acuerdo con lo establecido en el artículo 1.1 del Real Decreto Legislativo 1/1995 de 24 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, (B.O.E. de 29 de marzo), por lo que dichos profesionales están incluidos en el ámbito de aplicación del Régimen General de la Seguridad Social, de conformidad con el artículo 97 del Real Decreto Legislativo 1/1994 de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social (B.O.E. de 29 de junio); hemos de traer a colación el criterio mantenido por la Dirección General de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social,

Dirección General de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social a la hora de analizar la naturaleza de la actividad de mediación desarrollada por la empresa Uber, establece que:

"El desarrollo o ejercicio de esta actividad de mediación requiere, conforme con lo dispuesto en el Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres y el artículo 41 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, "la obtención del correspondiente título administrativo habilitante para el mismo".

Sin embargo y pese a que se hace necesaria la obtención de una autorización para poder actuar en el mercado como mediador o enlace en el transporte de viajeros, no consta que UBER la haya solicitado, y mucho menos obtenido...

En la actualidad se encuentra vigente el criterio operativo 94/2014 de 5 de febrero, sobre actuación de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social respecto de actividades de venta ilegal de loterías, en el que coincidiendo con los criterios de la Dirección General de Ordenación Normativa y la Tesorería General de la Seguridad Social se argumenta que, puesto que la actividad carece de los correspondientes permisos administrativos, y la empresa omitió en su momento datos esenciales para su inscripción, proceda a revisarla.



Núm. Expediente | Núm. expedient: 8/0025767/14
Empresa | Empresa: UBER SYSTEM SPAIN, SL

dejar sin efecto tanto la inscripción de la empresa como la situación de estos trabajadores en la Seguridad Social desde su alta inicial y se concluye que:

"Cuando en el curso de actuaciones inspectoras se compruebe la existencia de actividad por parte de personas vinculadas a la venta de lotería sin autorización, no cabe considerar la existencia de relación laboral y por lo tanto no cabe proceder por vía de liquidación de cuotas ni de extensión de acta de infracción por falta de alta y de cotización.

Ello sin perjuicio de supuestos en los que pueda haber tenido lugar pronunciamiento jurisdiccional reconociendo dicha relación laboral, en los que deberá seguirse la actuación procedimental que resulte de lo dispuesto en Sentencia firme.

El hecho de que se reconozca jurisdiccionalmente una cantidad por el trabajo realizado al amparo del artículo 9.2 del Estatuto de los Trabajadores no faculta a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social para promover de oficio las altas ni exigir el pago de las cotizaciones sociales.

Las mismas consideraciones hasta aquí expuestas deben hacerse extensivas respecto a aquellas personas que desarrollan la actividad ilegal y que a salvo de dicha circunstancia, reúnan las condiciones necesarias para su inclusión en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos o Autónomos, ya que no procede, en una visión integradora del ordenamiento jurídico, que a una actividad prohibida deba vincularse la inserción en el Sistema de la Seguridad Social".

Asimismo, la Tesorería General de la Seguridad Social, ha emitido un Informe sobre la inclusión de Uber en el Sistema de la Seguridad Social, en el cual se señala que:

"Es cuestión previa el determinar si la prestación de servicios de transporte de viajeros de se trata, es una actividad legal, es decir, si la empresa tiene autorización administrativa para el ejercicio de la citada actividad y en la forma en que se realiza, y en este sentido y según se desprende del informe de esa Inspección, que ha sido remitido el 17 de diciembre de 2014, dicha empresa carece de las autorizaciones pertinentes, por tanto, si ello es así, no procedería la inclusión en el Sistema de la Seguridad Social de trabajadores que realicen actividades que no están legalmente autorizadas.

En este sentido y respecto de dicha empresa, ante denuncias efectuadas por asociaciones del taxi, por los órganos jurisdiccionales se han adoptado decisiones, como la del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, o el Juzgado nº 2 de lo Mercantil de Madrid que ha estimado la petición de medidas cautelares frente a la empresa UBER prohibiendo la realización de cualquiera de estos servicios de transporte de viajeros bien



Núm. Expediente | Núm. expedient: 8/0025767/14
Empresa | Empresa: UBER SYSTEM SPAIN, SL

sea a través de la app o de la página web. Además, ha ordenado a medios de pago como 4B, Visa, Servired, Diners Club, que suspendan todas las operaciones de ingreso o pago con tarjeta de uso con Uber. Simultáneamente ha ordenado a las operadora de telecomunicaciones para que suspendan la transmisión y el alojamiento de datos o la prestación de cualquier servicio a la empresa estadounidense.

En consecuencia, en tanto se mantenga la imprecisión sobre la legalidad de la actividad de la referida empresa, esta Subdirección General considera que no procede a la inclusión de empresa y trabajadores en el Sistema de la Seguridad Social.

A la vista de las actuaciones relatadas (de las que se ha ido dejando constancia en el Libro de Visitas) en cuanto al cómputo de los plazos a los efectos de la caducidad de las actuaciones de comprobación debe indicarse que la fecha de inicio de las actuaciones fue el día 19 de junio de 2014, y habiendo concluido el 4 de diciembre de 2014 -última comparecencia en las oficinas de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social-, pese a no haberse facilitado la documentación en su totalidad hasta la fecha, ya que en el cómputo del plazo de duración debe atenderse a las siguientes circunstancias:

Motivo dilación/interrupción	Fecha citación	Fecha solicitud	Fecha nueva citación
Documentación incompleta	19/06/2014		26/06/2014
Documentación no aportada	26/06/2014		10/07/2014
Documentación incompleta	10/07/2014		24/07/2014
Documentación incompleta	24/07/2014		
Documentación incompleta	27/11/2014		01/12/2014
Documentación no aportada	01/12/2014		04/12/2014

fecha solicitada expresamente por la empresa

Por las circunstancias anteriores, en el supuesto de que se produjera el exceso de los 9 meses previsto en el artículo 8.2 del Real Decreto 928/1998, de 14 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General sobre procedimientos para la imposición de sanciones por infracciones de orden social y para los expedientes liquidatorios de cuotas de la Seguridad Social, sería imputable al sujeto investigado.

En consecuencia, si bien, respecto a los **CONDUCTORES**, no se procede a la extensión de acta de infracción por falta de alta y de cotización. Respecto **PERSONAL DE ESTRUCTURA**, se procede a extender acta de infracción por la contratación del trabajador extranjero D. [REDACTED] con pasaporte [REDACTED], de nacionalidad estadounidense, sin haber obtenido, con carácter preventivo, la preceptiva autorización para poder desarrollar una actividad laboral en España; actas de infracción [REDACTED]



Consortio
Inspección de Trabajo
y Seguridad Social
de Cataluña



Consorti
Inspecció de Treball
i Seguretat Social
de Catalunya

Núm. Expediente | Núm. expedient: 8/0025767/14
Empresa | Empresa: UBER SYSTEM SPAIN, SL

liquidación por falta de alta y cotización de los trabajadores D. [REDACTED], con DNI [REDACTED], D. [REDACTED] con DNI [REDACTED], D. [REDACTED], con identificación francesa número [REDACTED] y D. [REDACTED], con identificación italiana número [REDACTED], así como a comunicar el alta de los mismos en el Régimen General de la Seguridad Social desde el día 7 de abril, 8 de mayo, 23 de marzo a 3 de abril y 29 de marzo a 6 de abril de 2014, respectivamente; acta de obstrucción a la labor inspectora al no haber facilitado ningún dato o documento, de una mínima entidad, que permitiera el desarrollo del ejercicio de las funciones que, en orden a la vigilancia del cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias, tienen encomendados los Subinspectores de Empleo y Seguridad Social. Por último, se extiende acta de infracción por no haber comunicado la apertura y cese de actividad de los centros de trabajo a efectos de su identificación.

Lo que le comunico a los efectos oportunos.

Barcelona, 9 de marzo de 2015

LA SUBINSPECTOR DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL


Fdo.: Araceli López Sanz

