

## **SENTENCIA No. 77.**

Montevideo, 11 de noviembre de 2019.

### **VISTOS:**

Para sentencia definitiva de primera instancia estos autos caratulados: **“Q., E. C/ UBER TECHNOLOGIES URUGUAY S.A. Y OTRO. DEMANDA LABORAL”**, IUE: 2-3894/2019.

### **RESULTANDO:**

I) Que de fs. 127 a 160 vta. del expediente con recaudos adjuntos (fs. 1/126) comparece E. Q., promoviendo demanda laboral por licencia, salario vacacional, aguinaldo, beneficios de Consejos de Salarios, actualización, multa y daños y perjuicios, así como condena a futuro, contra Uber B.V. (sociedad de responsabilidad limitada constituida en los Países Bajos, registrada en la Cámara de Comercio de Ámsterdam con el No. 56317441) y Uber Technologies Uruguay S.A., en mérito a las siguientes consideraciones y fundamentos: 1) Uber se presenta como una aplicación o plataforma tecnológica que pone en contacto a las personas que buscan un servicio de transporte con choferes que están dispuestos a hacerlo, a los cuales se les llama “Socios Conductores” y se les propone generar ganancias conduciendo sus propios vehículos en carácter de autónomos. De manera que los usuarios que necesitan transporte entran a la aplicación y Uber de acuerdo a la disponibilidad y cercanía del lugar les asigna un chofer. El usuario paga directamente el monto que determina Uber por el costo del viaje y mediante dinero electrónico, después Uber le paga al chofer el porcentaje de la tarifa determinado previamente y en forma unilateral por el mismo.

Enmarca el caso de Uber en la denominada economía disruptiva definida como “aquella acción de los agentes económicos -mayormente empresas- que provocan la alteración o interrupción brusca del mercado o de un segmento del mismo”.

Intermediando en cierta medida en la provisión de mano de obra o trabajo de sus choferes para satisfacer las necesidades de transporte de sus clientes o usuarios.

Sosteniendo la contraria sobre todo en los Países Bajos donde se ha discutido la naturaleza del relacionamiento entre las partes que se trata de una aplicación tecnológica de intermediación dentro de la sociedad de la información y no de una empresa que presta servicios de transporte.

Existiendo sentencias como la dictada por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 20 de diciembre de 2017 que consideró contrariamente que Uber es uno de los denominados “servicios de transporte”.

2) Luego de referir a los criterios seguidos en el derecho comparado y por nuestra jurisprudencia en relación a la identificación de una relación de trabajo subordinado y las notas que se consideran características de la misma, expresa que también en aquellos casos en que no pueda identificarse claramente la subordinación es dable recurrir a la Recomendación No. 198 de la OIT.

La cual basándose en el principio de la realidad indica que “la existencia de una relación de trabajo debería determinarse principalmente de acuerdo a los hechos relativos a la ejecución del trabajo y la remuneración del trabajador, sin perjuicio de la manera en que se caracterice la relación en cualquier arreglo contrario, ya sea de carácter contractual o de otra naturaleza, convenido por las partes”.

Sugiriendo como indicios de un vínculo de trabajo subordinado, “la integración del trabajador a la organización de la empresa”, “la realización del trabajo según instrucciones o bajo el control de la empresa”, “el trabajo realizado en beneficio única o principalmente de otra persona”, “el trabajo de cierta duración y continuidad”, “la disponibilidad del trabajador”, “el suministro de herramientas, materiales y maquinarias”, “la remuneración periódica”.

El compareciente recibe de Uber periódicamente su porcentaje de los viajes realizados por parte de Uber, siendo su única remuneración o principal fuente de ingresos como lo señala la mencionada Recomendación.

3) Sigue diciendo que los argumentos que viene desarrollando son suficientes para que en el caso se entienda que existe una relación de trabajo subordinado entre las partes, debiéndose tener presente también que la teoría de la subordinación es de aparición muy anterior al desarrollo de los avances tecnológicos, en especial las aplicaciones móviles y la consiguiente proliferación de nuevas formas de prestar trabajo humano.

La doctrina ha subsumido la relación de los prestadores del servicio dentro de la categoría de trabajadores dependientes en base a los indicios de la teoría clásica de la dependencia o subordinación con las adaptaciones que las nuevas tecnologías conllevan.

Citando los 16 indicios clásicos que Adrián Fodolí considera aplicables al caso (fs. 133 y vta.), identificando también lo que puede denominarse como “nuevos indicios de liberalidad”.

Entre los que se cuentan “ajenidad en la marca”, pues “En este sentido, un trabajador individual que presta servicios de forma personal bajo el paraguas de una marca que le es ajena y siguiendo un “manual de

instrucciones impuesto por la empresa principal, tiene serios visos de considerarse un trabajador laboral” (fs. 133 vta.).

A su vez Gautier expresa: “Los choferes conducen bajo una marca ajena, Uber no hace publicidad en beneficio de ningún conductor en particular sino que hace publicidad de su marca en beneficio propio. En consecuencia, difícilmente se puede hablar de “coordinación” entre empresas cuando se habla de Uber y los conductores” (fs. 134).

También Fodolí refiere a la existencia de nuevas formas de control ya que si bien existe cierta libertad en la ejecución de forma inherente al tipo de trabajo, lo significativo en este punto es “cuánto control el empresario se reserva el derecho a ejercer”.

El hecho de que la empresa dicte “solamente “instrucciones necesarias” no significa que el trabajador deje de estar subordinado a la empresa.

Lo relevante es determinar si ha dado instrucciones suficientes y con el objetivo de mantener el control sobre el proceso productivo.

Otro de estos nuevos indicios de liberalidad es la “dependencia del mercado”, lo que se manifiesta por el hecho de que los clientes o usuarios pueden utilizar la aplicación de Uber o cualquier otra que ofrezca los servicios, pero elegirá la que le preste mejor los servicios, lo que se derivara del trabajo dado por sus choferes. Erigirán aquella que seleccione mejor su personal, la que brinde prestaciones superiores a la de otros prestadores de servicios, lo que es totalmente ajeno al chofer.

Respecto a la integración en la organización de la empresa Fodolí hace especial énfasis en la Recomendación 198, señalando que de parte del trabajador falta una organización empresarial y sólo puede ser un trabajador autónomo si tiene su propia organización y asume riesgos y beneficios de la actividad. Lo que no sucede en la emergencia donde es la plataforma “la

que dicta las normas organizativas de obligado cumplimiento que considera necesarias, mientras que el trabajador solo puede aceptarlas o no trabajar. No nos encontramos ante el paradigma de la “coordinación de actividades” entre empresarios, sino ante una serie de normas impuestas por la empresa propietaria de la plataforma virtual que el trabajador que quiera sumarse ha de cumplir” (fs. 135 y vta.).

A lo que se suma la “falta de oportunidades laborales”, pues los trabajadores lo que hacen es aportar mano de obra sin posibilidad de desarrollarse, lo que también es diferente al caso del trabajador autónomo que aporta experiencia, formación y habilidades que la propia empresa no posee y por eso debe acudir a un tercero independiente para que se lo provea.

Asimismo la posibilidad de dar de baja la cuenta de los prestadores del servicio que las empresas denominan “rescisión del contrato” no es más que un “despido disfrazado”, lo que es típico de una relación de trabajo subordinado.

4) Los elementos que viene analizando aplicados a la situación de autos se traduce en la existencia de un contrato por el cual Uber hace aceptar a los choferes para poder brindar servicios de transporte “Términos y Condiciones” a las que estos se adhieren, sin ninguna posibilidad de negociación o incidencia. Lo mismo sucede en cualquier contrato de trabajo subordinado, donde salvo escasísimas oportunidades el trabajador se limita a aceptar las condiciones fijadas por la empresa.

Por la cláusula contractual 2.7.1 y 2.7.2 se establece la provisión de herramientas para el cumplimiento del servicio.

Por la 2.2 “Provisión de servicios de Transporte”, la 2.3 “Relación del Cliente con los Usuarios”, 2.6.2 y 3.1 “Requisitos del Conductor” en ejercicio del poder de dirección se establecen directivas para la prestación del servicio.

A su vez Uber fija la tarifa a cobrar a los usuarios, lo que determina su remuneración, cláusula 4.1 del contrato. Se reserva el derecho a modificar su cálculo (cláusula 4.2), fijando también de acuerdo a la 4.5 la “Tasa de cancelación”.

Por la cláusula 2.8 Uber ejerce el poder de control sobre el chofer realizando vigilancia a través de los servicios de localización. Ejerce también su poder disciplinario a través de la posibilidad de restringir o dar de baja al chofer conforme a la cláusula 2.4 y 3.1 del contrato suscripto entre las partes.

También a través de su calificación por parte de los usuarios Uber evalúa el desempeño de sus choferes conductores y los remunera periódicamente, generalmente por semana.

5) Analiza luego lo que denomina como “contra indicios” y en tanto la reclamada trata de esconder o evitar que aparezcan todos los indicios de nitidez de la dependencia o de la subordinación jurídica, siendo fundamental para decidir la cuestión la aplicación del principio de la realidad.

Es así que cuando Uber expresa que la relación con los choferes no es una relación de trabajo, no es más que una expresión de deseo porque por aplicación del principio de la realidad y el hecho de que se trata de un contrato de adhesión debe ser dejada de lado.

Asimismo que no se permita utilizar uniformes, distintivos, solo tiene como intención evitar que se entienda que los choferes están “insertos en la empresa”, desde que según la doctrina el hecho de utilizar estos elementos constituye un indicio de la existencia de la relación de trabajo.

El que los choferes aporten el vehículo y afronten los gastos relativos al mismo no excluye la existencia de una relación de trabajo dependiente. Lo que sucede también en el caso de los viajantes y vendedores de plaza donde es corriente que aporten su vehículo para el desempeño de las

tareas, aunque existan casos en los cuales la empleadora le reintegra los gastos. Ocurre lo mismo en el caso de trabajadores de la construcción, que ponen a disposición del empleador sus propias herramientas de trabajo, sin que se dude que son trabajadores subordinados.

Si bien un indicio de liberalidad es la exclusividad, el trabajar para otras empresas, lo que no es el caso del docente carece de trascendencia.

Uber funda el carácter de autónomo de los choferes conductores en que son empresarios independientes, que desarrollan su propio negocio y que por lo tanto podrían brindar sus servicios para otras empresas que intermedien en servicios de transporte.

Pero analizando las cláusulas contractuales particularmente la cláusula 2.2 vemos que la contraria por un lado promueve el desarrollo empresarial de sus supuestos trabajadores autónomos pero exige un cierto grado de exclusividad, o por lo menos prohíbe contactar a sus clientes por ejemplo para mejorar las tarifas. Lo cual significa que su clientela es propia y no la quiere perder.

La autonomía o independencia que argumenta la demandada la basa también en que los choferes deciden cuando, durante y cuanto conectarse, manejando su tiempo de trabajo, lo cual no es así porque no son libres de elegir cuando conectarse porque los trabajos pueden ser ofrecidos en determinado momento del día, sumada a la escasez de trabajo y baja remuneración.

Todo lo cual lleva al compareciente a concluir en la existencia de un vínculo de trabajo subordinado.

6) Fundamentando la legitimación pasiva de las accionadas manifiesta que demanda a Uber B.V. empresa de los Países Bajos y a Uber Technologies Uruguay S.A., sociedad anónima constituida en Uruguay.

Uber B.V. es la empresa para la cual el compareciente presta su tarea, con la que suscribió el contrato para prestar la labor de chofer, es la que cobra a los clientes y la que le abona su remuneración. Por tanto reviste la calidad de empleador directo.

Uber Technologies Uruguay S.A. es una sociedad anónima uruguaya cuyo objeto es “a) Proporcionar servicios de transporte y soporte respecto a la promoción de marketing de software, tecnología y servicios relacionados proporcionado por otras compañías filiales; b) Apoyar a otras compañías filiales en la satisfacción de la demanda de servicios solicitada a través de dispositivos móviles y a través de la web” de acuerdo a la publicación del Diario oficial adjunta.

Son entonces un conjunto económico o grupo de empresas y por ende ambas son las empleadoras del dicente y solidariamente responsables en el pago de los conceptos demandados.

Indica luego los domicilios de ambas y cualquier intento de la codemandada Uber B.V. de que debe ser emplazada en el extranjero no es más que un intento de dilatar el proceso.

7) Efectúa seguidamente de fs. 146 a 153 el detalle y liquidación de los rubros pretendidos, por los que moviliza la pretensión, ofreciendo prueba y fundando el derecho.

II) Por decreto No. 223/2019 de fecha 18 de febrero del corriente año (fs. 161) se ordenó conferir traslado de la demanda por el término legal.

III) Evacuando el traslado conferido a fs. 776 y siguientes comparece Alberto Baroffio en representación acreditada de Uber B.V. (UBER) y Uber



Technologies Uruguay S.A. (UBER TECH), expresando medularmente: 1) Promueve incidente de nulidad el que fue tramitado y resuelto en la pieza separada, IUE: 75-8/2019.

2) Opone excepción de falta de jurisdicción fundándose para ello, en que la justicia ordinaria no es competente para resolver el presente reclamo, en la medida que el promotor y Uber acordaron expresamente que cualquier diferendo se resolvería mediante arbitraje en Ámsterdam, Holanda.

Lo que emerge del acuerdo comercial que suscribieron denominado “Contrato de Servicios” conocido indistintamente también por “Términos y Condiciones”, adjunto por el propio reclamante.

Por lo que corresponde que el reclamo deba analizarse y resolverse por un Tribunal Arbitral en los términos establecidos en dicho contrato.

Existiendo jurisprudencia reciente de la Suprema Corte de Justicia que apoya este posicionamiento.

En subsidio la Sede es incompetente para entender en el asunto por aplicación de las normas de derecho internacional privado uruguayas.

El servicio que caracteriza la relación comercial que vincula a las partes es la licencia de uso de la aplicación que brinda Uber, entonces dado que este está domiciliado en Holanda y es quien cumple con la obligación que caracteriza la relación comercial, es la jurisdicción de ese país la que debe resolver el presente conflicto.

2) Subsidiariamente a las defensas opuestas alega que no existió entre las partes un vínculo de trabajo subordinado que permita prospere el accionamiento.

En efecto, el vínculo del promotor es exclusivamente con Uber y es de carácter comercial de acuerdo a los “Términos y Condiciones” del contrato, lo que es avalado por la realidad de los hechos.

Uber es una empresa de tecnología y no de transporte, el demandante no le presta un servicio sino que por el contrario es éste el que le presta un servicio, siendo él quien libremente decide utilizar la plataforma informática que le ofrece Uber (“Uber app”) cuando así lo desea. En consecuencia nunca podrá revestir el carácter de empleado.

Sigue diciendo que Uber Tech no tiene legitimación pasiva en los presentes. Se trata de una sociedad uruguaya que celebró un contrato comercial con Uber, por el que le presta servicios de soporte, sobre todo en lo que dice relación con promocionar la app en nuestro país. No tiene ningún tipo de vinculación con el promotor, no es subsidiaria de Uber, no forma parte de la Compañía, ni conforma un conjunto económico con ésta. Su relación con Uber es comercial, así se estableció en el contrato de servicios que firmaron las partes y se adjunta. No dándose los requisitos necesarios para que conformen un conjunto económico, lo que ni siquiera analiza el contrario al introducir la pretensión.

Entonces debe relevarse la falta de legitimación pasiva que plantea este codemandado como defensa de fondo.

3) Manifiesta que Uber es una empresa constituida en Holanda que presta servicios tecnológicos a través de la aplicación “uber app” que conecta la oferta de servicios de transporte que de forma independiente y no subordinada realizan personas como el accionante con la demanda de los usuarios que necesitan ser trasladados.

Los llamados “socios conductores” son prestadores de servicios independientes de transporte.

Igual a lo que sucede en el resto del mundo en que opera Uber en nuestro país le ofrece el servicio tecnológico al socio conductor permitiéndole acceder al uso de una plataforma a través de la cual podrá contactar usuarios que requieren su servicio. Para lo cual debe cumplir con los requisitos establecidos por la legislación y registrarse previamente en la plataforma informática. Por este servicio que le presta Uber al socio conductor le cobra una comisión por cada operación realizada utilizando su plataforma, no hay un pago de Uber al conductor, sino por el contrario es éste quien le paga un precio a la Compañía. De modo que Uber no recibe ningún servicio del contrario, lo que es relevante para concluir que no es empleado de sus representados.

No existe pues subordinación jurídica porque el reclamante no le presta ningún servicio a la Compañía. Es en el marco del acuerdo comercial celebrado entre las partes que Uber le concede al Señor Q. la licencia para acceder y usar su plataforma informática y en este contexto no existe poder de dirección de Uber, ya que no ordena, supervisa, controla ni sanciona al actor.

Como en cualquier vínculo comercial se establecen condiciones entre las partes, las que no son órdenes.

Es así que se emiten esporádicamente sugerencias a los socios conductores, que las pueden aceptar o no con el objetivo de ayudarlos a que presten un mejor servicio a quien es transportado. De esta manera se aumentan los ingresos de los socios conductores y los de Uber por el servicio que les presta a los mismos.

Es el receptor del servicio quien califica al socio conductor no Uber y la inexistencia de exclusividad esta acordada y apoya la tesis de que el vínculo es estrictamente comercial.

El contrario es libre de prestar servicios dependientes a un empleador o de utilizar o de prestar sus servicios independientes de transporte utilizando aplicaciones similares a la de Uber en forma simultánea. Lo que se da en el caso en los hechos porque el actor presta actividades para otras entidades distintas.

Tampoco hay actividad personalísima porque un mismo vehículo registrado en la plataforma puede ser conducido por varios socios conductores registrados en la aplicación, lo que está previsto y habilitado por la normativa municipal. En el caso el actor ha registrado distintos vehículos en la plataforma y varios socios conductores, los que además de él se han vinculado con el mismo vehículo simultáneamente.

O sea que varios socios conductores tienen entre si un acuerdo para efectuar un negocio conjunto. Lo que significa que el demandante como socio conductor puede emprender su negocio vinculando las cuentas de terceros que también son socios conductores a su vehículo y que las ganancias de los socios sean depositadas en una sola cuenta bancaria, de la cual el socio conductor dueño del vehículo es titular.

Tiene entonces el actor plena libertad para definir su propia estrategia de negocio y sin ningún tipo de injerencia por parte de Uber pudiendo elegir no conducir el vehículo al estar otras personas registradas también para ello y recibir también dinero por ese emprendimiento. Lo que pone claramente de manifiesto que el vínculo no es personalísimo.

Tampoco existe un pago al actor de naturaleza laboral ni de ninguna otra porque el accionante no le presta servicios a Uber sino que es él el que le paga por el servicio brindado a través de la licencia que le permite usar la app. La transferencia de dinero que Uber le hace al actor es porque éste le encomendó en los “Términos y Condiciones” que le gestione el cobro de la

tarifa a los usuarios el que abona a través de medios electrónicos y Uber luego de deducir su comisión le transfiere el saldo al socio conductor.

Uber no asume los riesgos de la actividad realizada por el promotor sino que lo hace el mismo.

Las herramientas que utiliza son de su propiedad o rentadas por él y asume los gastos operacionales del servicio que presta pagando los servicios del mantenimiento del servicio, los arreglos, limpieza y las autorizaciones requeridas por las autoridades uruguayas para poder circular, incluso es quien decide activar la aplicación y aceptar o no los viajes que los usuarios soliciten. Al elemento continuidad no cabe darle la trascendencia pretendida por el accionante para entender configurado un vínculo de trabajo subordinado, porque precisamente esta se deriva de que el Señor Q. tiene un negocio propio de transporte y es razonable que haciéndose cargo de todos los costos e inversiones busque continuarlos en el tiempo.

A través de las redes sociales se ve que el actor tiene otros trabajos lo que desconoce si es como dependiente o como prestador de servicios, organizando su actividad de la manera que entiende más conveniente, dividiendo su tiempo en todas sus actividades y todas las que quiera tener. La doctrina más reconocida que personaliza en los Catedráticos Grado 5 de Derecho del Trabajo y la Seguridad Social de UDELAR, Dres. Mangarelli, Raso y Rosenbaum, afirman que el vínculo existente entre los socios conductores y Uber es comercial, como surge de las consultas adjuntas.

Tampoco existen fallos extranjeros firmes que hayan concluido en la existencia de un vínculo de trabajo subordinado entre Uber y los choferes conductores. Y los casos citados por el actor concluyendo a su favor denotan que manipuló intencional y maliciosamente la información a su favor por lo que solicita su condena en costas y costos.

Deberá otorgársele consecuencias jurídicas al comportamiento del propio actor que ha reconocido desde el inicio que tiene un vínculo comercial con Uber en los propios “Términos y Condiciones” que libremente consintió que reflejan la naturaleza comercial y la independencia de las partes. Además de que voluntariamente constituyó una empresa unipersonal frente a la DGI y durante los tres años que ha estado utilizando la app de Uber no reclamó rubros laborales.

En suma luego de oponerse a la documentación presentada por el promotor en copias simples concluye en la inexistencia de un vínculo de trabajo subordinado entre las partes.

4) Controvierte además para el caso que se entienda que existe un vínculo laboral entre las partes la procedencia formal de los rubros pretendidos y los cálculos efectuados por el promotor.

Es así que demanda el pago de viáticos por haber prestado servicios a usuarios durante los feriados no laborables y prima por antigüedad entendiendo que estos beneficios se encuentran previstos en el grupo y subgrupo de actividad aplicable a los remises.

Rechaza que sus representados adeuden estos conceptos ya que además de no existir una relación de trabajo porque Uber no es una empresa de transporte, es una empresa extranjera que no tiene actividad en Uruguay y por lo tanto no se encuentra registrada ante el MTSS, ni clasificada dentro de ningún grupo de actividad por el mismo y tampoco correspondería que fuera clasificada como una empresa de transporte porque no lo es.

Como lo ha desarrollado extensamente Uber es una empresa de tecnología que confiere a los socios conductores que contratan con la misma una licencia para el uso de una aplicación informática, no brinda servicios de

transporte y no tiene ningún empleado que lo haga ni en Uruguay, ni en el mundo.

Lo que resulta de los “Términos y Condiciones” firmados entre el actor y Uber donde puntualmente se establece que el Señor Q. reconoce que Uber es una empresa de tecnología.

Lo que se confirma además por el hecho de que Uber no tiene empleados ni proveedores de transporte que presten servicios en su nombre, no le encarga a los socios conductores prestar un servicio, sino que los socios conductores hacen por su cuenta y orden de acuerdo a su libre disposición. Uber está registrada ante la IMM como una empresa de tecnología ante el Registro de Plataformas Electrónicas de Intermediación en el Transporte de Pasajeros. Por lo que la realidad y las formas se encuentran completamente alineadas respecto a la actividad de Uber como empresa de tecnología.

Estos conceptos demandados entonces deben ser rechazados porque Uber no se encuentra registrada ante el Ministerio ni clasificada en el grupo pretendido por el contrario.

Aun siguiendo los criterios de la Comisión de Clasificación vemos que Uber no factura los servicios de transporte. Las facturas que emite a los conductores son por prestarle el servicio que implica acceder a la app. No existe bajo ningún concepto actividad de transporte por parte de Uber.

Aun cuando se entienda que existe una relación de trabajo subordinado entre las partes la Sede laboral no tiene competencia para determinar en qué grupo y sub grupo de actividad de Consejos de Salarios debe de estar clasificada la empresa.

Es la Comisión de Clasificación y Agrupamiento de Actividades Laborales que se encuentra en la órbita del MTSS quien es la competente para

asesorar y evaluar si la clasificación originaria de una empresa es la correcta no la justicia laboral.

No encontrándose Uber clasificada a nivel de Consejo de Salarios y menos como empresa de transporte en el grupo que establece el accionante no proceden estos beneficios demandados.

Por otra parte el actor cuantifica su crédito sobre cifras líquidas de acogerse su pretensión deberá tenerse en cuenta que deberán aplicarse las retenciones legales correspondientes.

Es improcedente el reclamo de la licencia 2018 porque de entender existe un vínculo de trabajo subordinado tendría todo el año 2019 para gozarla, no correspondiendo tampoco imponer una condena a futuro como se pretende. Finalmente realiza la liquidación alternativa del crédito demandado de fs. 836 vta. a 839 vta., ofrece prueba, funda el derecho y pide se acojan las excepciones opuestas y en definitiva se desestime la demanda incoada.

**IV)** Por auto No. 750/2019 de fecha 3 de abril de 2019 (fs. 754) se ordenó conferir traslado del excepcionamiento deducido.

El actor lo evacuó en los términos que resultan del libelo presentado de fs. 759 a 766 abogando por su desestimatoria.

**V)** Por el proveimiento No. 2212/2019 de fecha 22 de agosto de 2019 (fs. 845 y vta.) se dio cumplimiento a la previsión contenida en el art. 3 de la Ley No. 18.847 y se convocó a audiencia única.

La misma se desarrolló en los términos que resultan de las actas labradas de fs. 909 a 925 y 958 a 963 vta., fijándose el día de hoy para dictar sentencia de acuerdo a lo dispuesto por decreto No. 2849/2019 de fecha 18 de octubre de 2019 (fs. 978).

**CONSIDERANDO:**



I) En los presentes la parte actora pretende el pago de diversos rubros de naturaleza salarial, a lo que la parte demandada para repeler la pretensión argumenta oponiendo las excepciones de falta de jurisdicción e incompetencia de la Sede. Fundándose para ello en que la justicia ordinaria no es competente para entender en el asunto pues las partes acordaron resolver cualquier controversia planteada de acuerdo a la cláusula 14 de los “Términos y Condiciones” acordados mediante arbitraje. A su vez si se consideraran competentes los tribunales nacionales para entender en el caso no existe entre las partes un vínculo de trabajo subordinado, no habiendo éstas celebrado un contrato de trabajo sino un contrato comercial en el cual Uber brinda servicios de tecnología. Es una empresa constituida en el extranjero con domicilio en Holanda, lo que determina que la ley aplicable en la emergencia es la de ese país, como lo prevé la citada cláusula 14 y por aplicación del “criterio Asser” recogido en el art. 2401 del Código Civil que atribuye competencia a los jueces del Estado cuya ley rige la relación, o sea los Tribunales Holandeses.

Alega también Uber Technologies Uruguay S.A. no estar legitimada para ser demandada en los presentes, rechazando la imputación de conjunto económico realizada por el contrario pretendiendo la condena solidaria de ambas.

No existió entre las partes un vínculo de trabajo subordinado sino un contrato de carácter comercial, por todo lo cual son de rechazo los conceptos pretendidos, con base a la invocada relación de trabajo dependiente.

II) Bien, así planteadas las cosas para la dilucidación de la litis se hace necesario examinar la probatoria allegada a la causa, a la luz de las alegaciones de las partes y de lo dispuesto por el art. 139.1 del CGP,

aplicable en la especie por imperio de lo establecido en el art. 31 de la Ley No. 18.572. Reza la referida disposición: “Corresponde probar, a quien pretende algo los hechos constitutivos de su pretensión; quien contradiga la pretensión de su adversario tendrá la carga de probar los hechos modificativos, impeditivos o extintivos de aquella pretensión”.

Asimismo habiéndose opuesto excepciones de acuerdo a la previsión del art.

12 de la Ley No. 18.572 está es la oportunidad procesal para su dilucidación. Es así que se discute la jurisdicción competente para entender en el reclamo, en tanto las partes acordaron en el denominado “Contrato de Servicios” (fs. 2 y siguientes) por la cláusula 14 bajo el nombre de “Legislación aplicable” el “Arbitraje” como medio de dirimir los conflictos que se plantearan entre las partes.

Como se recoge en numerosos repertorios de jurisprudencia de entre los cuales cabe remitirse ejemplificando a la sentencia No. 106 de fecha 28 de agosto de 2003 del Juzgado Letrado del Trabajo de Primer Turno, a cargo por aquel entonces de la Dra. Rita Patrón: “..., la Justicia Laboral, en principio, es competente para conocer en los asuntos donde se discute la relación laboral, pues conforme a lo establecido en la Ley No. 12.803 de 30 de noviembre de 1960 (art. 106), la justicia laboral es la competente en forma exclusiva para resolver los conflictos individuales de trabajo, y, como dice Véscovi, “la demanda contiene la pretensión del demandante y determina el objeto del proceso ...”, por lo tanto si se demandan rubros laborales, aunque se controvierta la relación laboral, es la justicia laboral la competente para resolver la naturaleza de dicha relación....”.

Entonces está Sede con competencia en materia laboral aun cuando exista controversia en cuanto a la naturaleza del vínculo trabado entre las partes,

en tanto el objeto de la pretensión deducida es el reclamo del pago de rubros de naturaleza salarial sería competente para entender en el asunto.

Pero aduciendo la reclamada la falta de jurisdicción con fundamento en que las partes acordaron dirimir sus controversias mediante el arbitraje, cabe acudir a lo señalado sobre el particular por el Tribunal de Apelaciones del Trabajo de Primer Turno con su integración actual, en un pasaje de la Sentencia No. SEF0012-000448/2013 de fecha 13 de diciembre de 2013.

Es así que expresan los jurisdiccentes en cuanto a la admisión del arbitraje en la estructura procesal del proceso laboral ordinario lo siguiente: "... 1. En el ordenamiento nacional el acceso a la justicia del Estado constituye un derecho humano fundamental blindado desde su fuente de reconocimiento en el bloque de constitucionalidad de los derechos humanos (art. 8 del Pacto de San José de Costa Rica que se integra por el art. 72 de la Constitución; Reglas de Brasilia sobre acceso a la justicia de las personas en condición de vulnerabilidad, recogida en Acordada 7647 de la Suprema Corte de Justicia).

El derecho del trabajo se integra al bloque de constitucionalidad de los derechos humanos en el bloque de constitucionalidad de los derechos humanos laborales edificado sobre la hegemonía del principio protector (Barbagelata, Héctor- Hugo. El particularismo del Derecho del Trabajo y los derechos humanos laborales. (FCU, 2009 pág. 191).

La garantía constitucional de protección del sujeto que presta el trabajo no excluye la actuación de éste en situación de conflicto en la medida primero, que el art. 53 no lo dispone y segundo, el conflicto se encuentra siempre latente en las relaciones laborales, de allí que constituye uno de los particularismos del Derecho del Trabajo (Barbagelata, Héctor – Hugo, op. cit., pág. 21).

La jurisdicción, la competencia, el orden y las formalidades de los juicios son de reserva legal (art. 18 de la Constitución).

2. En el orden nacional la jurisdicción, definida por el art. 6 de la ley 15.750 se identifica con la competencia asignada por la ley. Aún en los casos en que se debate la naturaleza jurídica del vínculo, la competencia es de la justicia laboral si ante ella se presenta el actor para dirimirlo (Véscovi, Enrique. Derecho

Procesal T. 4 pág. 72; sentencias Nros. 282/2007, 388/2007, 410/2007 del TAT 1ro.).

3. La ley 18.572 con las modificaciones operadas por la ley 18.847 consolidó el proceso de formación del proceso laboral autónomo que para la materia laboral desplazó al derecho procesal común representado por el Código General del Proceso. Ello no se vio afectado por la reforma del Código General del Proceso dispuesta con posterioridad a la ley 19.090 en la medida que la ley general posterior no modifica la ley especial anterior.

Así hoy por hoy, la solución de los conflictos individuales de trabajo en los que esté involucrada la materia laboral se ven regulados por las disposiciones del derecho procesal laboral autónomo que se construye sobre la base de los principios procesales laborales -expresos e implícitos en todos los cuerpos normativos de la materia – y de los principios del Derecho del Trabajo conforme recalcan los arts. 30 y 31 de la ley 18.572.

Los tribunales de la jurisdicción laboral, vale decir los que tengan competencia en materia laboral, serán los que habrán de entender en los conflictos individuales de trabajo conforme lo dispone el art. 2 de la ley 18.572. Esta regla corresponde interpretarla conforme la guía del art. 30 del mismo cuerpo normativo, esto es, conforme a los principios laborales procesales y los que integran el bloque de constitucionalidad.

Lo que significa, que el producto de la interpretación encastre perfectamente con el derrotero de la ética constitucional. En tal sentido, el texto constitucional prevé mecanismos alternativos de solución de conflictos laborales, expresamente en los arts. 57 inc. 2do. y 65 inc. 2do. limitados a los conflictos colectivos de trabajo lo que habilita a deducir que el soberano que acudió a los medios alternativos de solución para los conflictos colectivos en más de una hipótesis, no lo previó para los conflictos individuales.

(...).

5. Ahora bien. Las disposiciones constitucionales de los arts. 57 inc. 2do y 65, y la garantía de protección del trabajo humano (art. 53) conviven con el principio de libertad (art. 10) que como todos los de su condición pueden resultar restringidos por la ley por razones de interés general (art. 7). El art. 2 de la ley 18.572 en interpretación conexas con el art. 7 del mismo cuerpo normativo que pauta el ámbito de aplicación subjetivo del nuevo sistema laboral procesal, a la luz del art. 18 de la Constitución, habilitan concluir que el procedimiento arbitral se encuentra excluido como mecanismo de solución de los conflictos individuales de trabajo en el sistema laboral procesal autónomo: la jurisdicción laboral será la que atenderá los conflictos individuales de trabajo.

Los procesos y reglas de procedimiento previstas por la ley 18.572 y su modificativa, no dejan espacio para la libertad de las partes a los efectos de convenir el procedimiento conforme surge de su constante tenor imperativo.

6. Tampoco podría pensarse en la imprevisión expresa y la integración de la misma a través de la aplicación de las reglas del CGP por cuanto éstas, no sortearían el examen de compatibilidad con los principios procesales y

sustantivos del Derecho del Trabajo. Ello por cuanto, el Derecho del Trabajo se construye sobre la base del principio protector cuyas herramientas principales de concreción tratan de las soluciones por un lado irrenunciables (art. 2 lit e de la Carta Internacional Americana de Garantías Sociales) y por otro, de desigualdad compensatoria que tienen por efecto paradigmático la limitación al máximo de la autonomía de la voluntad. Y el arbitraje, como mecanismo de solución de conflictos por su parte, se edifica sobre la autonomía de la voluntad de los sujetos en el sentido de renunciar a la jurisdicción del Estado y “al orden y formalidades de los juicios previstos por la legislación” (art. 490 CGP).

7. Como argumento coadyuvante el desplazamiento operado por la ley especial – 18.572 – a la general – Código General del Proceso, se agrega que el mismo art. 472 del CGP con clara vocación de amplitud indica que queda radiado por disposición expresa en contrario. Y como se ha visto el art. 2 de la ley 18.572 -especial- limita la jurisdicción de los tribunales con competencia para resolver conflictos individuales de trabajo. Por lo que el sistema procesal autónomo representa la expresa exclusión a la que alude el art. 472 del CGP.

(...).

9. La solución legal especial prevista en la ley 18.572, vino a recoger la más autorizada doctrina laboral en torno a la inadecuación del procedimiento arbitral a los conflictos individuales del trabajo...”.

“10. No puede dejar de indicarse que a pesar de que la Recomendación de OIT número 92 admite el arbitraje como mecanismo de solución de conflictos individuales de trabajo, la regla cede ante la existencia de una norma interna más favorable representada por el derecho interno que

garantiza la jurisdicción del Estado, conforme dispone el art. 19 numeral 18 de la Constitución de la OIT”.

“11 (...) La promesa de protección especial de la ley al trabajo humano no se agota en la reglamentación que atañe a la relación sustantiva, sino que también se expande a la procesal. Ello por cuanto el trabajador arrastra la desigualdad de la relación de trabajo a la relación procesal, no se despoja de ella a la hora de actuar como parte en el proceso jurisdiccional. De allí que no pueda entenderse cubierta la inexorable protección debida por el legislador si no se refiere también a la arena procesal que comprende tanto la jurisdicción como el proceso especial y apropiado para el objetivo constitucional. Lo que significa el “procedimiento laboral adecuado” reclamado por la Carta Interamericana de Garantías Sociales (Editorial Rev. Derecho Laboral No. 237 pág. 12).

12. En consecuencia en la actualidad, en que la autonomía del derecho procesal ha sido regulada por la ley especial, no pueden ya aplicarse sin más, ni el instituto ni las reglas del procedimiento arbitral de conformidad con la regulación del Código General del Proceso que la doctrina procesalista admitía otrora tanto para los conflictos individuales como colectivos del trabajo (Pereira Campos, Santiago “Aplicación del arbitraje a los conflictos individuales de trabajo” en Rev. Uruguay de Derecho Procesal No. 4, 1995, pág. 531 y sgtes.)”.

“(...) el análisis de la ley especial 18.572 que en síntesis habilita a deducir que:

+ la jurisdicción laboral es la que debe atender los conflictos individuales de trabajo.

+ principio que integrado a la especialidad del sistema que define y termina de enraizar la autonomía del derecho laboral procesal en el ordenamiento

jurídico nacional, se erige en la disposición legal que expresamente viene a excluir la admisibilidad del arbitraje admitido con vocación de generalidad en el derecho procesal general (art. 472 CGP) que por otra parte no ha sido modificado por la ley 19.090.

+ la garantía de la jurisdicción laboral del estado, viene a completar el panorama protector mandatado, legislado en el art. 53 de la Carta.

+ los conflictos individuales de trabajo a los que refiere el art. 2 de la ley 18.572 no se definen por la naturaleza dependiente o independiente del servicio prestado sino por los sujetos y el interés en juego. En consecuencia, el debate acerca de la naturaleza del vínculo que como en autos se adiciona a la jurisdicción aplicable, no resulta obstáculo para la aplicación de la disposición citada. Basta que se trate de un conflicto individual sobre materia laboral para que el proceso laboral autónomo desplace la aplicabilidad del derecho procesal común...”.

“+ No corresponde integrar la solución por cuanto cuenta con expresa previsión en el art. 2 de la ley 18.572. Pero aún en el caso de que se entendiera que la previsión daría lugar a la integración, ello no podría hacerse con las reglas de los arts. 472 y sgtes. del CGP en tanto chocan frontal e irremediablemente contra los principios de protección e irrenunciabilidad que edifican el Derecho del Trabajo (art. 31 ley 18.572)”.

“+ la solución escogida por el legislador respecto a la radiación del arbitraje, se inscribe en la misma línea que el Derecho del trabajo todo que deja un ínfimo espacio a la acción de la autonomía de la voluntad”.

Entonces por aplicación de estos conceptos al ocurrente es claro que como lo dicen los jurisdiccentes la norma procesal laboral es la que cabe aplicar, siguiéndose para la dilucidación de la cuestión planteada la estructura del



proceso laboral autónomo y no el procedimiento arbitral, por ser la norma procedimental específica aplicable a los conflictos individuales de trabajo y de ahí que deba consecuentemente desestimarse la excepción de falta de jurisdicción opuesta.

Tampoco cabe admitir la excepción de incompetencia planteada como defensa subsidiaria por aplicación de las normas de derecho internacional privado uruguayas.

Por cuanto el contrato que da mérito a la pretensión se ejecuta en nuestro país y como lo señalan los Dres. Corrales (r), Echeveste y Tosi integrando el Tribunal de Apelaciones del Trabajo de Segundo Turno en Sentencia No. 9 de fecha 6 de febrero de 2013: "... Se debe ubicar la relación jurídica dentro de una categoría de derecho internacional privado, en este caso en la categoría "actos jurídicos". No tenemos en nuestro ordenamiento jurídico una categoría específica que abarque las relaciones laborales internacionales. La categoría actos jurídicos, en supuestos de relaciones jurídicas con Estados con los que no existe norma jurídica de derecho internacional privado de fuente internacional, es el artículo 2399 del apéndice del Código Civil. Este artículo dispone: "Los actos jurídicos se rigen, en cuanto a su existencia, naturaleza, validez y efectos, por la ley del lugar de su cumplimiento de conformidad, por otra parte, con las reglas de interpretación contenidas en los artículos 34 a 38 inclusive, del Tratado de Derecho Civil de 1889".

Como se aprecia, nuestro ordenamiento jurídico da relevancia únicamente al punto de conexión "lugar de cumplimiento", siendo irrelevante a los efectos cualquier otro punto de conexión. Lugar de cumplimiento es un punto de conexión jurídico, por tanto requiere de interpretación. Esta

interpretación es la que otorga el tratado de Derecho Civil de 1889, según la remisión efectuada en forma expresa por el mismo art. 2399 mencionado.

El artículo 34 del Tratado de Derecho Civil Internacional de 1889 señala: “En consecuencia, los contratos sobre cosas ciertas e individualizadas, se rigen por la ley del lugar en donde ellas existían al tiempo de su celebración. Los que recaigan sobre cosas determinadas por su género, por la del lugar del domicilio del deudor al tiempo en que fueron celebrados. Los referentes a cosas fungibles, por la del lugar del domicilio del deudor al tiempo de su celebración. Los que versen sobre prestación de servicios: a) Si recaen sobre cosas, por la del lugar donde ellas existían al tiempo de su celebración; b) Si su eficacia se relaciona con algún lugar especial, por la de aquel donde hayan de producirse sus efectos; c) Fuera de estos casos, por la del lugar del domicilio del deudor, al tiempo de la celebración del contrato”.

Tratándose de una de las obligaciones principales del contrato la prestación de un servicio, que se ejecuta en nuestro país, es claro que los tribunales nacionales son competentes para entender en el caso. Igualmente de seguir el criterio del domicilio del deudor -como lo sostiene la excepcionante-, ésta tiene su domicilio en Uruguay en la calle Juncal 1392 de esta ciudad de Montevideo. Por lo que también la Sede es competente en la emergencia en esta línea de razonamiento.

En consecuencia, no queda más que desestimar tanto la defensa principal opuesta de falta de jurisdicción, como la subsidiaria ensayada de incompetencia.

**III)** Se discute también la naturaleza del vínculo trabado entre las partes, pues mientras el promotor aduce la existencia de un vínculo de trabajo subordinado entre las partes y las califica como de conjunto

económico. La demandada alega la existencia de un vínculo de carácter comercial entre el reclamante y Uber, siendo el primero un prestador de servicios de transporte independiente, autónomo y Uber es una empresa de tecnología, no de transporte, por lo cual mal podría ser su empleadora.

A la luz de la controversia planteada acerca de la naturaleza del vínculo existente entre partes en su decisión cabe entonces acudir a lo establecido en AJL 2004, caso 763, págs. 347 y 348, que consigna: “Nuestra doctrina y jurisprudencia ha señalado como elementos infaltables para determinar o no la existencia de relación laboral, la subordinación jurídica y la remuneración, por lo que no basta con poner sus energías al servicio de otro para conformar una relación laboral.

Tal subordinación jurídica, que permite diferenciar al trabajador subordinado y por ende protegido, del trabajador autónomo, supone fundamentalmente, de acuerdo al estudio realizado por el Dr. Daniel Rivas (“Los indicios del trabajo subordinado en la jurisprudencia laboral”, Judicatura No. 36, pág. 36 y ss.), el poder del empleador de organizar (determinar cuál es la manera más idónea de utilizar la prestación del trabajo para lograr el resultado empresarial que se persigue); dirigir (dar edenes relativas al modo, lugar y tiempo de la ejecución de las tareas realizadas por el trabajador); controlar (para que el trabajador se adecue a la organización y órdenes impartidas); y disciplinar su actividad (en una manifestación directa de la subordinación).

Y todavía, si la subordinación jurídica no se advierte con nitidez, es posible recurrir a criterios sustitutos”, continuidad (permanencia o estabilidad de la relación); profesionalidad; exclusividad de la prestación para el empleador;

ajenidad de los frutos del trabajo, inserción en la organización del empresario, etc...”.

Y el Tribunal de Apelaciones del Trabajo de Primer Turno en Sentencia de fecha 27 de febrero de 2013, integrado por las Dras. Rosina Rossi (r), Doris Morales y el Dr. Julio Posada, expresa sobre el tópico en cuestión: “... Al clásico criterio de la valoración de los indicios de subordinación como indicador de la relación de trabajo, invocado por los impugnantes, debe agregarse el de la eventual inserción del trabajador en la organización de la empresa. Ya que, hoy por hoy en base a las complejidades del mundo del trabajo, debe agregársele el de la inserción de quien presta trabajo para otro, en la organización de éste o de la empresa. (Ermida Uriarte, Oscar. Hernández Álvarez, Oscar, “Crítica de la subordinación” en RDL No. 206, pág. 279; Garmendia, Mario y Gautier, Gustavo, Tercerizaciones, pág. 43, FCU 2008; Barreto, Hugo “La determinación de la relación de trabajo en la Recomendación No. 198 y el fin del discurso único de la subordinación jurídica”, R.D.L. No. 225, pág. 96).

En tal sentido, bajo la guía de la Recomendación de OIT No. 198 –que proporciona un catálogo de indicios para la detección de la relación de trabajo en casos de duda- se descubre que al tiempo de la ejecución del trabajo, ninguna incidencia tuvo, ni directa ni indirecta la persona física demandada. Debe decirse el instrumento internacional citado aboga, como mecanismo para encartar o descartar la incidencia del principio protector – sólo admisible de concluirse en la calificación como relación de trabajo – por acudir al principio de primacía de la realidad: más allá de la apariencia, o aún de la expresión de voluntad, el análisis de los hechos vinculados a la ejecución del vínculo (Ermida Uriarte, Oscar, “La recomendación de OIT

sobre la relación de trabajo (2006) en “Rev. Derecho Laboral No. 223, pág. 673).

En consecuencia, el instrumento a pesar de tratarse de una recomendación y no de un Convenio Internacional de Trabajo, constituye una herramienta de interpretación para determinar la posición de cada sujeto en la relación debatida (Beaudonet, Xavier “La utilización de las fuentes universales del derecho internacional del trabajo por los tribunales nacionales” en Normas Internacionales del trabajo para magistrados, juristas y docentes en derecho, Cinterfor OIT 2011, pág. 130).

Ahora bien.

De la información probatoria reunida surge que las tareas llevadas a cabo por la accionante encartaban holgadamente en el giro o estructura de los cometidos de la co-demandada conforme se detallan en la contestación de la demanda. Significa pues que la labor desempeñada por el accionante durante años, constituyó un eslabón de la actividad de la demandada por su cuenta y riesgo y parte de su organización.

A situaciones como la de autos apunta la Recomendación 198 de OIT cuando indica como uno de los indicios ilustrativos de la relación de trabajo, la inserción del trabajador en la organización, independientemente de la forma y grado de dirección del trabajo. Este indicio es ni más ni menos que el resultado del actual mundo del trabajo en el que se asiste, en la mayor parte de los casos, a una nueva modalidad de subordinación, prioritariamente caracterizada por la inserción de quien presta trabajo en la estructura de la empresa. O como lo califica la jurisprudencia de Brasil, “subordinación estructural” (Tribunal de Trabajo de la 4ta. Región de Brasil, Sentencia TST – RR – 528100 – 67.

2006.5.02.0081)”.

Como lo dice además el **DR. HUMBERTO VILLASMIL**, Especialista en Normas Internacionales del Trabajo y Derecho Laboral de la OIT, en la obra conjunta que escribió con el **DR. CÉSAR AUGUSTO CARBALLO MENA** titulada: **“RECOMENDACIÓN 198 OIT SOBRE LA RELACIÓN DE TRABAJO. Cátedra**

**Fundacional Noemí Irausquín de Vargas**”: “..., el modo como la Recomendación 198 concibe la determinación de la relación de trabajo surge de tres instituciones arraigadas, se ha dicho ya, en la más ancestral tradición del Derecho Laboral Latinoamericano: el principio de primacía de la realidad, la presunción de la existencia de la relación de trabajo (el haz de indicios); y el principio de la libertad de los medios de prueba” (pág. 86). Señala en relación al principio de primacía de la realidad: “Este fundamental criterio interpretativo dicta que, para la determinación de la naturaleza de la relación entre quien presta un servicio personal y quien lo recibe, se debe tomar en cuenta lo que verdaderamente ocurre en la realidad y no solamente lo que las partes han establecido en el contrato. Por lo tanto, y conforme al principio, antes que la autonomía de la voluntad se privilegia la realidad de la relación entre trabajador y empleador. De este modo, solo la realidad fáctica que surge de la relación de trabajo tiene efectos jurídicos. Bien entendido, ello no quiere decir que las declaraciones de voluntad dadas por las partes no tengan relevancia. Por el contrario, los ordenamientos presumen generalmente de la conformidad entre la voluntad expresada y lo real, aunque obviamente se admite la posibilidad de desvirtuar la presunción si se puede demostrar la disconformidad entre una y otra.

En caso de discordancia entre lo formal y lo fáctico, el principio de la primacía de la realidad hace prevalecer esto último. En rigor, la idea nació del intento de distinguir los contratos de derecho civil del contrato de trabajo,

pues mientras que en los primeros se da una prevalencia casi exclusiva del acuerdo de voluntades, en el segundo se privilegia, más bien la propia ejecución. En otros términos, la relación de trabajo, una vez iniciada la prestación del servicio, se desprende del acto que le dio origen y adquiere una entidad independiente. Con ello se quiso enfatizar que, con prescindencia de que usualmente es el contrato de trabajo la fuente o el título jurídico de los derechos y obligaciones que surgen de la prestación de un servicio por cuenta ajena, la propia prestación -desprendida del acto que la origina- era capaz de suscitar esos mismos derechos o a lo menos algunos de ellos” (págs. 87/88).

Sigue expresando más adelante el también distinguido Profesor: “La doctrina fundacional del Derecho Latinoamericano del Trabajo se ocupó puntualmente de este tópico y elaboró la noción del contrato realidad -el fundamento del principio de la primacía de la realidad o de los hechos, frente a la forma o apariencia de los actos derivados de la relación jurídico laboral- para caracterizar el contrato de trabajo:

La existencia de una relación de trabajo depende, en consecuencia, no de lo que las partes hubieren pactado, sino de la situación real en que el trabajador se encuentre colocado y es que, como dice Scelle, la aplicación del Derecho del Trabajo depende cada vez menos de una relación jurídica subjetiva (aún a riesgo de pasar por audaces, creemos que en todos los casos) cuando de una situación objetiva, cuya existencia es independiente del acto que condiciona su nacimiento. De donde resulta erróneo pretender juzgar la naturaleza de una relación de acuerdo con lo que las partes hubieren pactado, ya que, si las estipulaciones consignadas en el contrato no corresponden a la realidad, carecen de todo valor.

En atención a lo dicho es por lo que se ha denominado al contrato de trabajo, contrato-realidad, puesto que existe, no en el acuerdo abstracto de voluntades, sino en la realidad de la prestación del servicio y es que es ésta y no aquel acuerdo lo que determina su existencia” (págs. 88/89).

Analicemos entonces en este marco conceptual y normativo la probatoria allegada a la causa en la determinación de la naturaleza del vínculo trabado entre las partes.

Es así que para probar sus afirmaciones las partes trajeron al proceso tanto prueba testimonial, como documental.

En relación a la primera se recabaron los testimonios de Diego Fernández, quien refirió que el promotor “le presta servicios a Uber hace 3 años y medio”, desempeñándose como chofer, que es también la actividad que él realiza. Manifiesta además el testigo acerca de la forma como se desenvuelve la actividad desplegada: “Recibo correos electrónicos de cómo realizar mi servicio, frecuentemente, en este último año y medio, un par de veces por semana, nos mandan mails, dando indicaciones de como prestar el servicio, el protocolo de cómo manejar al pasajero, la limpieza del vehículo, que aplicaciones usar de navegación de GPS, son generales para todos los choferes, en su encabezado dice tu nombre, pero comentando con otros choferes nos llega el mismo día, a la misma hora, el mismo contenido “(fs. 910 y vta.).

Sigue expresando: “No recibí comunicaciones por faltas o reclamos, una vez me pasó que un usuario dejó unos lentes de sol en el auto y me llamó por teléfono a través de la aplicación y en el primer momento que él llamó, yo estaba manejando, venía con otro viaje, como colgué, la aplicación le pregunta si yo devolví el objeto perdido, el pasajero dijo que no y una hora más tarde me volvió a llamar, en ese momento estaba desconectado de la



aplicación, luego logré coordinar horario de entrega y eso y quedó, cuando intentó luego conectarme, me decía que mi cuenta requería atención, sin más explicaciones, como estaba cerca de Hocquart donde queda el centro de activación, fui hasta allí y me dijeron que mi cuenta estaba suspendida porque no quise devolverle un objeto perdido a un pasajero, a lo cual fui hasta el auto, tome el objeto perdido, lo dejé en el centro de aplicación de Uber y a los 5 minutos me activaron la cuenta. Se de algunos choferes que trabajando en una jornada cualquiera la aplicación deja de darle mensaje, luego le mandan un mensaje diciendo suerte en tus nuevos proyectos, en el centro de activación no le dan más información y quedas sin trabajo.

La aplicación no le da al usuario mi teléfono, supuestamente para proteger mi privacidad, pero cuando yo notifico a la aplicación de un objeto perdido, la aplicación me pregunta si quiero compartir mi celular con un pasajero, si digo que sí, me llega una llamada internacional, no recibo el teléfono del usuario, muchas veces para facilitar el intercambio, yo le pido el teléfono al pasajero para poder contactar en la llamada telefónica pero no tenemos posibilidades de acceder al teléfono a través de la aplicación.

Los costos de llevar los objetos perdidos durante un buen tiempo Uber te daba un premio de \$140 con la intención de que los choferes aceptaran devolver el objeto, yo tengo que dejar de hacer viajes para ir a devolver al objeto, hoy el pasajero tiene que aceptar que se le cobren \$ 200 para arrancar el proceso de devolución del objeto, a los que les cobra comisión la aplicación.

Uber no cubre más costos por incidentes ni compensaciones.

Previo a que la IMM regule las aplicaciones, Uber asumía costos por faltas, por ejemplo si un inspector te retiraba las chapas y Uber se hacía cargo de la multa, a mí me pasó personalmente en setiembre de 2017 la IMM dio un

plazo para adaptarse a la normativa en particular por el tamaño del vehículo, el plazo vencía en agosto 2017 y a mí me inspeccionaron el 12 de setiembre de 2017 y yo no había podido cambiar el vehículo y me retiraron las matrículas, hice el reclamo por la aplicación y el coche estuvo parado unos cuantos días sin matrícula, luego pude llegar a un contacto en el Estudio Ferrer, a partir de ahí yo tenía un contacto con un Abogado de Ferrer, tuve que ir a la IMM para ver como regularizar y pagar la multa, me devolvieron las matrículas, no estaba el importe para pagar la multa. En enero 2018 cuando fui a pagar la patente, si no pagaba toda la multa, no podía pagar la patente, ahí cerca de las 5 de la tarde, cruce con un Abogado de Ferrer a un Abitab a pagar la multa y luego yo pude pagar la patente.

Se de otros choferes que le retiraron las chapas en Canelones y Maldonado y Uber te devuelve ese importe, depende el caso, este verano cuando no estaba vigente la regulación en Maldonado, la Intendencia te retiraba las chapas, Uber te decía que pagues la multa, que cargues el importe a través de la aplicación y en el próximo estado de cuenta te venía junto a lo generado.

Me pagan dependiendo de los viaje que realizo, no es fijo, la aplicación tiene una lista de precios, con inicio de viaje, minutos de viajes, la mayoría de las veces no coincide el recorrido con el pago, según dice Uber ellos evalúan a lo largo de la semana, donde hay viajes que me pagan de más y otros de menos y al terminar la jornada compensan y lo aportan a la semana siguiente, es engorroso revisar viaje a viaje si haces 150 por semana.

Cobro un porcentaje de la tarifa que el pasajero acepta pagar, a nosotros nos llega ese importe menos un porcentaje del viaje, es medio extraña las cuentas que hace Uber, porque si un pasajero acepta un precio de \$100, Uber me dice que vale \$90 y sobre los \$90 cobra una tasa de solicitud y el

fondo de movilidad que es un canon que hay que pagarle a la IMM, a mí me dice que el viaje vale \$90 y sobre eso me cobra 25% como comisión por usar la aplicación más IVA.

Uber fija el valor del viaje.

Cuando acepto un viaje la única información que recibo es a cuantos minutos y distancia está el pasajero cuando yo me traslado hasta el pasajero y el sube a mi coche, yo puedo iniciar el viaje, después que yo inicio mi viaje puedo saber a dónde va el pasajero, luego de varios minutos que se bajó el pasajero, veo el importe que ingresó a mi cuenta por el valor de ese viaje, este es un régimen general para todos los casos” (fs. 910 vta./912).

Explica luego el deponente: “Yo para acceder a Uber estaba desempleado, yo empecé a través de un registro que hice en una computadora, fue todo virtual. Nunca negocié una tarifa con un pasajero, se de varios casos que los choferes han querido negociar una tarifa o complemento y terminan con sus cuentas suspendidas, por ejemplos si vas más allá de un peaje, Uber incluye un importe por el peaje, que está desactualizando, me pagan solo la ida, no me pagan la vuelta, la tengo que pagar yo, se de algunos pasajeros que no andan con dinero en efectivo, sé que choferes han pedido plata para pagarla vuelta y terminaron con su cuenta suspendida.

Me pagan una vez por semana los martes, todos los viajes que hago entre las 4 de la mañana de un lunes y las 3:59 del lunes siguiente, yo recibo mi acreditación el martes.

Al ingresar me pedían un auto en condiciones, con hasta 10 años de antigüedad y libreta de conducir, hoy en día cambiaron la normativa por parte de IMM, hoy tenés que tener libreta categoría E, el coche tiene que tener hasta 6 años de antigüedad, medidas mínimas para el tamaño del coche, la cilindrada del vehículo, es como más específico” (fs. 912 y vta.).

Manifiesta además: “sé que el actor estudia periodismo pero no recibe ingresos por ese lado, no sé si tiene vínculo con xxx o xxx, creo que es una especie de pasantía o hobby, sé que no recibe ingresos por lo que él me ha contado, no sé si es un vínculo de trabajo, según hablé con el actor está asociada a su formación y no a algo laboral, no tuve documentación probatoria a mi frente.

Negocie con la IMM en representación de la asociación de choferes uruguayos de aplicaciones, pertenezco a la asociación y en asambleas me han elegido como representante, por eso voy a esos ámbitos. Yo le he planteado a la IMM que se liberen la cantidad de empleados que un chofer de aplicaciones puede tener y la IMM no hizo lugar, la normativa no permite tener empleados, cada chofer tiene que tener una empresa unipersonal para desarrollar el servicio, yo tengo una sociedad de hecho con mi hermana.

En este período desde el 29/5/2019 y por 15 meses, está habilitada la posibilidad de compartir un vehículo con otro chofer, pasa que yo comparto mi vehículo con otro chofer, que volcó su vehículo y no tiene dinero para comprar otro coche, yo lo designo, antes que quedara vigente la normativa, estamos desde marzo o abril en este régimen, compartimos gastos, antes que la normativa exista, existía otra posibilidad, antes del decreto 36197 del 16 de diciembre de 2016 que es el que regula la actividad, antes la posibilidad de tener socios o empleados o compartir el vehículo era más amplia. El decreto que regula la posibilidad de compartir el vehículo con otro chofer es el 37089 del 29 de mayo de 2019, a partir de la aprobación del decreto, únicamente va a poder manejar el titular y/o algún familiar con grado de parentesco de primer grado, tenemos un período de transición de 15 meses.

La asociación que integro le planteó a la IMM o al BPS que los choferes se inscriban como monotributistas y no como empresas unipersonales.

Q. formó parte de la Asociación, ahora no.

Normalmente cuando yo trabajo para una aplicación apago la otra aplicación por respeto al pasajero, por lo que si trabajando para Easy Taxi Uber me manda un viaje, yo no lo recibo porque tengo la aplicación de Uber apagada, durante un tiempo Uber premió a choferes que tengan ratios de aceptación de viajes mejores.

Es potestad mía aceptar o no un viaje que me ofrecen y decidir si prendo o apago la aplicación.

Si tengo prendida la aplicación y no acepto un viaje, puedo rechazarla y asumir el riesgo que baje mi puntuación para poder recibir mejores viajes, la aplicación premia a los choferes que aceptan más cantidad de viaje, que tienen mejor ratio de aceptación de viajes y mejores puntajes y premian a los que trabajan en la jornada completa, cuanto más extensa la jornada laboral, mayor es el valor hora que yo recibo en el fin de semana, si estoy 20 horas semanales conectado, generalmente voy a recibir \$5000 por semana, estarían cobran \$250 la hora, si yo me conecto 60 horas semanales, voy a recibir \$24.000 por semana por lo que voy a estar recibiendo \$400 la hora, Uber premia los que se dedican a jornada completa, cuando yo me dedico a jornadas completas hago 3 viaje por hora, recibo más tarifas dinámicas, cuando me dedico a jornadas acotadas hago un viaje y medio por hora, recibo menos tarifas dinámicas .

El valor hora es algo que calculo yo, por experiencia de tratar con varios choferes, por ejemplos que he recibido, no surge de ningún documento.

No sé si el actor tiene muchos o pocos viajes.

Únicamente se pueden aceptar viajes que se paguen con dinero electrónico, el usuario no me puede pagar a mí en efectivo, está prohibido, surge del decreto 36197” (fs. 912 vta./914).

A su vez F. M. dijo ser Jefe de Operaciones de xxx, que le presta servicios de soporte y marketing a clientes de Uruguay, Argentina y Paraguay (fs. 914).

Declara que hace tres años que trabaja en la Compañía y que refiere a los choferes como “socio conductor, porque así me dijeron desde que entré, no son empleados, son socios conductores, es una relación entre dos empresas, cada uno elige los días que trabaja, las horas que trabaja, en algún entrenamiento hace 3 años me dijeron cómo funcionan los sistemas y las figuras legal, por eso digo socio conductor.

Los gastos de mantenimiento son del socio conductor.

El socio conductor tiene libertad de todo, por ejemplo si me registre para usar una aplicación, puedo no aceptar ningún viaje, cada uno elige cuando salir a conducir o no, algunos no manejan hace más de un año y si la IMM no nos dice que hay que dar de baja ese servicio, no tenemos por qué darlo de baja, lo sé porque llevo 3 años trabajando en la empresa, lo sé porque hablo con conductores, me dicen que esa es su tasa de aceptación pero más que eso no puedo saber” (fs. 915 y vta.).

En relación al recaudo de fs. 406 exhibido refiere “que es una herramienta interna donde se ve el perfil del conductor, el 32% indica la cantidad de viajes que aceptó, de los que recibió, si le mandaron 100 viajes, acepto 32, este 32 no indica si el viaje lo completo, si lo rechazo, si se le acabó la nafta y lo canceló, en esos casos no hay ningún perjuicio” (fs. 915 vta.).

“Cada conductor -sigue expresando- es libre de manejar las horas que desee, de hecho muchos tienen otra profesión, de hecho por el requisito de empresa unipersonal hay peluqueros, dueños de restaurante, que ya tenían empresas unipersonales, muchos toman viajes luego de trabajar, un conductor no puede manejar más de 12 horas por día y más de 8 horas seguidas, lo exige la IMM.

Uber no exige cantidad de horas determinada de conexión, cada conductor es libre y cada conductor elige cuantas horas le brinda a cada aplicación, hay muchos que manejan al mismo tiempo las dos aplicaciones, puede elegir un viaje de Easy Taxi o de Uber.

En la empresa tenemos guías comunitarias, que buscan mejorar experiencias de clientes y de usuarios, esas guías comunitarias buscan mejorar la seguridad de la plataforma, ponerse los cinturones de seguridad, no consumir alimentos en el vehículo, no portar armas.

La IMM nos exige que todos los conductores que están habilitados para tomar viajes, estén habilitados a conducir, sino implicarían sanciones para nosotros, Uber. La sanción aplica la IMM.

Si un socio conductor está en infracción se le suspende la intermediación, de hecho la IMM si detecta un error, notifica a la plataforma y le pide que deje de despachar viajes para estos socios conductores.

En algunos casos la empresa realiza sesiones informativas, cuando cambio la reglamentación, los conductores que manejaban autos que no eran suyos, no podían volver a manejar hasta el próximo año, entonces Uber realiza estos informes para las personas en general y no obliga a nadie esta información, puede asistir cualquiera que tenga interés.

El precio que se le cobra a cada usuario el socio conductor, depende de la distancia en el viaje y del tiempo que este viaje toma más una base, equivalente a una bajada de bandera.

Cada viaje además del precio tiene el canon municipal que hoy mencionaba y se paga por cada kilómetro que recorre el socio conductor y está expresa la norma que le corresponde al socio conductor.

La tarifa dinámica implica que el componente precio y distancia puede variar en función de oferta y demanda, un día de lluvia, la gente no camina, mucha gente solicita, del lado del conductor se piensa que más gente se va a tomar Uber y sale a conducir o al contrario no sale a manejar el socio conductor, ante oferta limitada con mucha demanda, la tarifa se incrementa.

La localización es el punto clave de la aplicación, para que sea rentable el viaje del socio conductor, el algoritmo localiza el socio conductor y el usuario para que estén cerca y el tiempo de espera sea el menor posible.

La cuenta se desactiva si la IMM nos notifica de esto, cuando el conductor no cumple los términos y condiciones, por ejemplo un conductor de bajas calificaciones pone en riesgo la reputación de la empresa y la empresa tiene la potestad de dar por terminada la vinculación, la calificación la pone cada usuario, Uber no califica a ningún socio conductor, cada usuario califica al conductor cada conductor califica al usuario y esta violación de términos y condiciones va para los dos casos.

xxx es la empresa que le presta servicios a Uber, vende servicios de soporte y marketing.

La aceptación o no de viaje no incide en las calificaciones que hacen los usuarios que van de 1 a 5 estrellas, cada uno puede tener 4.5 o 4.9 de calificaciones por ejemplo y la tasa de aceptación se calcula de forma distinta y por ejemplo es un 32% y la mida la plataforma, a efectos



informativos, no hay una acción que la plataforma tome en base de la tasa de aceptación, mi trabajo es supervisar que no lo hagan.

Las tarifas dinámicas las determina un algoritmo y no se quien lo maneja, no sé si los choferes tienen acceso al mismo, yo no lo tengo, no sé quién es el dueño del algoritmo. Sé que ante catástrofes naturales una persona puede apagar el algoritmo, si hubiese una tarifa dinámica un día de 30 grados y soleado o un día de lluvia no hay tarifas dinámicas, puede un chofer llamar y decir que pongan o no tarifas dinámicas pero quien lo recibe no va a saber cómo hacerlo.

Un chofer no sé si puede corregir al algoritmo, yo no lo puedo hacer, no sé si Uber lo puede hacer, la IMM puede fijar un máximo de tarifas, no manejar el algoritmo.

Las tarifas las determina el mercado, es oferta y demanda, Uber fija parámetros iniciales, luego dependen de factores externos y de socios conductores, si un socio conductor no quiere manejar será 0.

En Montevideo las tarifas son fijas pero en otras partes del mundo dependen del chofer que puede cobrar más o menos.

En Montevideo la tarifa la fija la distancia y el tiempo, Uber define esos parámetros, es como el taxímetro, los valores los define la IMM, en otros departamentos los define el MEF.

El socio conductor no puede negociar términos y condiciones, eso lo fija la aplicación, cada conductor decide si los acepta o no, si no se puede ir a la aplicación de al lado” (fs. 915 vta./917 vta.).

Otro testigo es D. C., quien expresó ser conductor de aplicaciones desde el año 2016, por lo que trabaja para Uber, Cabify y Uruguay Presente (fs. 917 vta.).

Señala como ingreso principal del actor Uber, que participa en un programa de radio como panelista no sabe si cobra en Radio xxx y cree que ahora cambio (fs. 117 vta./118).

En relación a como se desarrolla el relacionamiento con Uber manifiesta: "No recibí cursos de capacitación y no se dictan charlas, las guías que se dan son on line, no son capacitaciones.

A menudo nos envían comunicados desde la aplicación que sugieren como manejar el servicio y las aplicaciones para tener una mejor rentabilidad, si esos correos son generales hay que consultarle a otros conductores, no sé si van a toda la base de datos o si los segmentan a las horas que trabaja cada uno, pero son individuales, pueden ser diferencial a cada conductor.

Las comunicaciones que tuve por quejas, reclamos o extravío de algún artículo fue siempre por celular, pero presencial nunca.

He recibido observaciones, en alguna ocasión tuve una suspensión de cuenta, tuve que ir a la oficina presencialmente a solucionar para poder seguir recibiendo solicitudes.

Me pueden suspender la cuenta por viajes de sanciones del Aeropuerto, en esa época hacía muchas solicitudes de aeropuertos y muchas personas eran bloqueados por rechazar pedidos de las zonas de aeropuertos, en mi caso, en otros casos puede variar, me sancionaron por rechazar viajes del Aeropuerto. En su momento Uber cubría multas o servicios fuera del Departamento, mientras no se regularizó en Montevideo te cubrían el costo de reintegro de chapas, lo sé por otros conductores, la empresa les reintegró el valor de la multa para poder seguir trabajando.

Tengo registrado un vehículo solo en mi perfil, solo se puede registrar uno solo, no sé si alguien más podría registrar más de un vehículo.

Si se me rompe el vehículo es una situación límite, donde quedaría sin ingresos, tendría que ver algunas opciones y en mi caso quedo sin ingresos, con la vieja normativa podía compartir vehículos en algunos casos.

Las tarifas de los viajes las fija la aplicación.

Una vez finalizada la solicitud del cliente, recibimos el valor del viaje y el dinero que nos queda neto, es decir nos informan cuanto es, nos paga una vez por semana.

Nos paga una entidad de Holanda.

Nunca negocié una tarifa con un usuario, no se puede, nuestro servicio tiene que ser al 100% por el marco de la aplicación, si lo haces podrías ser sancionado por las aplicaciones o el ente regulador que es la IMM por no estar dentro de la normativa que regula.

Uber asigna viajes por cercanía supongo, a veces la aplicación envía solicitudes de servicio a 15 o 20 km, no creo que estando yo a 15 km sea la persona más cerca del cliente en ese caso, a medida que una solicitud no es aceptada supongo que el radio de distancia se va aumentando” (fs. 918/919). B. B., Abogada interna de Uber México Technologies and Software SA DCV, por su parte, señala que: “La plataforma tecnológica de Uber es operada a través de la empresa Uber BV con quien los socios conductores celebran un contrato comercial que son los términos y condiciones de uso de la aplicación y a través de este acuerdo Uber BV facilita el acceso a servicios tecnológicos y a una plataforma digital a través de la cual los socios conductores pueden ofrecer servicios independientes de transporte a las personas o usuarios que los soliciten, de tal forma que Uber BV surge como un intermediario en la oferta y demanda de servicios de transporte entre particulares. Respecto a la forma en que se registran los socios conductores en la aplicación tienen que descargarla de internet,

aceptar los términos y condiciones de uso de la aplicación, una vez hecho esto pueden generar un perfil y deben de cumplir con ciertos requisitos para hacer uso de la plataforma, contar con licencia de conducir, un seguro obligatorio para su vehículo, subir la libreta de propiedad del vehículo y estar registrados como una empresa unipersonal, si cumplen con estos requisitos pueden ingresar en la aplicación satisfactoriamente y empezar a ofrecer sus servicios de transporte, me gustaría aclarar que al registrarse en la plataforma es Uber BV quien le proporciona un servicio al socio conductor y no el socio conductor a la plataforma ni a la empresa.

Cuando el socio conductor presta su servicio de transporte al usuario este paga una tarifa que es recibida por Uber BV por mandato del socio conductor de acuerdo con los términos y condiciones de uso de la aplicación, Uber gestiona el pago, realiza las deducciones aplicables que es la tasa de servicio que cobra Uber por cada operación que realiza el socio conductor dentro de la plataforma, además deduce la aportación del fondo de movilidad, el IVA sobre el servicio y el IVA que corresponde a la empresa unipersonal y el remanente lo transfiere al socio conductor como ganancias. La regulación le requiere al socio conductor que tenga en buenas condiciones el vehículo o el material que utilice para proveer su servicio de transporte, no puede realizar viajes durante 8 horas consecutivas o 12 horas repartidas en el día, para la plataforma le exige la obligación de no despachar viajes por ese mismo tiempo de 8 horas consecutivas o 12 horas repartidas en el día. Si el socio conductor incumple un requisito regulatorio, la plataforma debe desactivar la cuenta.

Uber Technologies Uruguay SA tiene un contrato de prestación de servicios con Uber BV a través del cual la primera le presta a Uber BV servicios de

soporte a los usuarios de la aplicación de Uber así como servicios de promoción y marketing.

Uber no ejerce sobre los socio conductor ningún control, no exige mínimos de horas de manejo, ni mínimo de servicios ni ejerce control sobre la forma en que el socio conductor decide utilizar la aplicación, no le indica como ofrecer su servicio ni cuándo ni dónde ni por cuanto tiempo.

Los socios conductores pueden utilizar la aplicación de Uber y cualquier otra plataforma que tenga la misma finalidad incluso los socios conductores pueden tener una ocupación principal o un trabajo formal y utilizar la aplicación cuando le quede libre o de la forma que mejor le convenga.

Uber puede emitir recomendaciones a los socios conductores con la finalidad de optimizar y hacer más eficiente los servicios que los socios conductores reciben, esas recomendaciones son generales, nunca son personalizadas, procuran la buena convivencia entre todos los usuarios, es importante hacer notar que así como la reciben los socios conductores, también pueden recibirlas los pasajeros y para ninguno de los dos tienen el carácter de obligatorio, si no lo siguen no hay consecuencias, sino que son simples sugerencias.

Cada socio conductor tiene plena libertad de decisión sobre la forma en que se registra en la plataforma, puede ser un socio conductor, que decida registrar su propio vehículo, puede haber otros socios que decidan hacer una alianza o contratar con otros socios conductores para que sean ellos quienes manejen su vehículo sin embargo los términos de esta relación siempre dependen de los arreglos a los que lleguen estos socios sin que Uber BV tenga algún tipo de influencia.

Un socio conductor puede asociar a su vehículo la cuenta de otra persona, hasta donde tengo entendido pueden ser parientes directos, no estoy segura

hasta qué grado, antes podía ser cualquier persona, con la anterior normativa.

Todos los gastos asociados al transporte, en cuanto a la operación del vehículo, su mantenimiento, incluso las herramientas que requieren los socios conductores para prestar su servicio, puede ser el celular, el plan de datos de Internet que requieren para conectarse a la aplicación corren por cuenta del socio conductor, Uber BV no proporciona herramientas ni solventa ningún gasto relacionado con las herramientas de trabajo de los socios conductores.

Uber BV puede desactivar la cuenta cuando hay incumplimiento regulatorio, no podemos tener un socio conductor que no esté cumpliendo con la regulación, adeudo de tasa de servicio, no puede recibir un socio conductor un servicio por el cual no está pagando, incidentes de seguridad en el cual se desactiva la cuenta del socio conductor y la del usuario mientras se desarrolla una investigación para determinar responsabilidades de las partes, una vez concluidas si es procedente se reactivan las cuentas. La tasa de servicio se refiere a modalidad de pago con tarjeta de crédito que es la única forma de pago de Uruguay, para que exista un adeudo de tasa de servicio, se deben permitir los cargos en efectivo y no tiene aplicación para Uruguay, pero si en otros países.

Cuando hay alguna regulación que evidentemente es obligatoria cumplir para los socios conductores o hay un lanzamiento de un producto nuevo que les interesa ofrecer a los socios conductores, puede hacer invitaciones aleatorias a algunos socios conductores para que acudan a sesiones informativas y puedan decidir si les interesa utilizar el nuevo producto o que implica para ellos la nueva regulación estas sesiones son optativas, los socios conductores no tienen obligación de acudir.

Uber BV y la empresa para la que trabajo no tienen vinculación directa, conozco los asuntos laborales porque atiendo los requerimientos y conozco asuntos laborales de toda América Latina” (fs. 920/922).

En relación al recaudo de fs. 394 que le es exhibido señala “se titula como un contrato de intermediación de servicio de empresas independientes que se vinculan a través de un acuerdo.

Los términos y condiciones los establece Uber BV y el chofer es complicado que negocie los mismos, es un acuerdo generalizado y no se particulariza de un chofer a otro, acepta o no.

Si no cumplís los requisitos regulatorios te bloquean la cuenta y esto surge de la propia regulación por mandato de ley, Uber debe verificar el cumplimiento de la regulación, debe de haber una fórmula o algoritmo que diga que no hay un documento en la plataforma o haber revisado un requisito y que por eso se haya dado de baja la cuenta no es manual sino que funciona por códigos.

El dueño de los algoritmos debería ser Uber BV.

El socio conductor puede acudir a un centro de información para obtener mayor información de porque él tiene su cuenta desactivada, pero los motivos por los cuales podrían concluirse la relación comercial con el conductor están contenidas en los términos y condiciones de la aplicación.

Socio conductor es el término con el cual se conoce a los choferes dentro de la empresa, no es una categoría, es una forma, tanto los socios conductores como los pasajeros son usuarios de la aplicación , por tanto es una forma de distinguir una figura de otra” (fs. 922 vta./923).

P. M. es Encargado de Soportes de Uber Technologies Uruguay y su labor consiste en “coordinar los horarios de los chicos, ver si hay algún problema que se esté repitiendo mucho, para llevarlo al equipo de Uber BV que es

responsable de aceptar ese problema o corregirlo para poder tomar acciones” (fs. 9239.

Prosigue expresando: “Los conductores primero que nada para poder recibir viajes, tienen que bajar la aplicación, crear una cuenta, cumplir los requisitos de Montevideo, demostrar que los cumplen, subiendo fotos de los documentos que pide la IMM, parte de la regulación de Montevideo hace que Uber sea responsable que todos los choferes que reciban viajes cumplan la regulación, tener una empresa unipersonal, libreta profesional, autorización de la IMM y seguro.

Los choferes pueden acercarse a ver cómo conseguir los documentos, pueden preguntar cómo manejar la aplicación, pueden ir o pueden no ir, hay algunos que nunca han ido, una vez que cumplís todos los requisitos la cuenta queda activa y puedes empezar a recibir viajes a través de la plataforma y solo recibís viajes si estas conectado.

Cuando el socio se conecta puede estar conectado a otras aplicaciones si declaró frente a la IMM que va a manejar más de una aplicación, nosotros no lo filtramos y puede estar conectado en dos aplicaciones a la vez, el chofer decide conectarse, se conecta y recibe un viaje de un pasajero que pidió y está cerca, cuando lo recibe aprieta un botón y le marca donde está el pasajero para irlo a buscar y desde que recibió la ubicación hasta que llega al lugar puede elegir cancelarlo y tomar un viaje de otra aplicación por ejemplo o porque quiera irse a su casa u otro motivo.

Cuando se cancela un viaje no se genera una consecuencia negativa para el socio conductor, se le pasa a otro socio conductor, puede mantenerse conectado y esperar otro viaje, puede ser por varios motivos que canceló.



El socio conductor elige la zona donde transitar, cuando conectarse y desconectarse donde hacerlo, estando conectado y recibiendo viajes puede decidir no tomar esos viajes.

El socio conductor puede tener un colaborador, tiene que estar registrado en la IMM y es 100% por regulación de la IMM, antes de estar regulado no se pedía vínculo o autorización de tercero sino el aval del dueño del auto, hoy hay una regulación de la IMM de quien puede trabajar con el mismo auto de un socio conductor, puede ser más de uno con mismo auto y permiso de la IMM, hay un dueño de auto que es la figura del socio conductor o permisario, es el dueño del auto y se tiene que hacer cargo de todo, nafta, repuestos, lo que sea del auto, si decide compartir el auto con otra persona, es un arreglo entre ellos. Uber informa sobre cambios en la regulación que los pueda afectar, hubo un cambio este año sobre una posible nueva tanda de habilitaciones de la IMM, en mayo del año pasado la IMM decidió limitar a los que puedan obtener los permisos de manejar aplicaciones, en este año la IMM anunció que iba a emitir nuevos permisos, Uber envió comunicaciones a los que habían creado su cuenta para avisarles de estos nuevos permisos y abrir el espacio a consultas. Si el conductor recibe multas de tránsito se hace cargo el dueño y/o conductor del auto, si son distintos es un arreglo entre ellos.

Uber en el lanzamiento de la aplicación pagó multas por manejar recibiendo viajes a través de Uber, solo si recibías una multa por transportar pasajeros de Uber, si en ese momento recibías una multa por cruzar en roja, esa no te la pagaban, la pagaba el conductor o dueño del auto.

Este tipo de multas se deja de pagar multas cuando hay una regulación. El usuario cuando pide un viaje se le pone origen y destino, se le da un precio de lo que le va a salir el traslado que da la aplicación, ese precio está

determinado por varios componentes, uno es una estimación de tiempo distancia y tiene unos precios de tiempo y distancia, luego está la tarifa dinámica que depende de varios horarios.

El usuario paga un servicio de traslado, por regulación de Montevideo, es a través de tarjeta de crédito, lo recoge la aplicación, el chofer presta el servicio y recibe el pago, Uber descuenta del monto la parte que el chofer debiera pagarle por la comisión de Uber y le paga el resto en la cuenta del chofer, en el monto total que paga el usuario está el traslado, el canon de la IMM y la comisión de Uber.

Uber Technologies Uruguay solo le presta servicio a Uber BV hasta donde yo sé.

En otros países que no está impedido a través de la regulación existe como método de pago el efectivo, el pasajero le paga la totalidad del viaje, te dice que sale \$150, el pasajero \$150 y el chofer es quien luego paga las comisiones a Uber para poder seguir recibiendo viajes, acá la IMM establece que los viajes que son recibidos a través de plataformas electrónicas, que son las plataformas las que le cobran a los pasajeros y eventualmente depositan las ganancias a los choferes, hay una instrucción de la IMM de no pagar en otra cuenta que no sea la de la plataforma, sé que existen directrices de cómo hacer estos viajes y cobrar, no conozco la disposición municipal, eso tengo entendido” (fs. 923/925). L. P., en tanto, dijo trabajar en Uber para Uber Technologies Uruguay desde el 19 de noviembre de 2015 y que el promotor no sabe si tiene otro trabajo remunerado, cree que el principal ingreso de éste es Uber (fs. 958 y vta.).

Sobre la modalidad de desempeño refiere: “Cuando me inscribí en Uber recibí cursos de capacitación de cómo realizar el servicio, y atender al público para ser un conductor 5 estrellas y después no tuvimos más cursos,

allí nos decían como atender al cliente, el aire acondicionado, música, ofrecer golosinas.

Recibo promociones de vez en cuando, luego recibo publicidades de cómo mantener el servicio 5 estrellas, vía mail.

La única vez que tuvimos un trato directo con personas de Uber fue con la DINATRA en negociación, siempre el trato fue con soporte, cuando la aplicación tuvo problemas, denuncias de objetos en el auto, problemas de documentos rechazadas, mi cuenta fue bloqueada, a veces un cliente presume que dejó un objeto en el auto, hace la denuncia en la aplicación, te intentan comunicar con el cliente si no atiendes por ejemplo por ser de madrugada, te despiertas con la aplicación bloqueada y tenés que llamar a soporte.

Uber se hizo cargo por multas de retiro de chapas previo a la regulación y posteriormente no se hizo más cargo del retiro de chapas.

Nunca negocié una tarifa con un pasajero, no se puede hacer, las prefija Uber, si lo haces te hacen el bloqueo permanente, en la Asociación tuvimos varios casos de esos.

Te pueden bloquear la cuenta por fraude, denuncias de clientes, falsificación de documentos, esto es en forma permanente, pero te pueden hacer un bloqueo temporario, no puedes tomar viajes desde el Aeropuerto, por rechazar viajes del Aeropuerto, Uber me sancionó con 4 semanas sin tomar pasajeros, puedo llevar gente pero me debo volver sin pasajeros.

En la Asociación nos llegan un montón de casos de bloqueos.

El Aeropuerto lo tomamos como un descanso, hacemos cola, dejamos pasar viajes y por dejar pasar esos viajes te cae la sanción.

Tengo solo mi vehículo registrado en mi perfil, es común compartir el vehículo, chocas o rompes el auto y por la carga tributaria tenés que

subsistir económicamente por lo que puedes ir de chofer en otro auto o poner otro auto en tu perfil momentáneamente.

El pago es muy variable, no tenés un ingreso fijo, es por cantidad de viajes realizados en la semana, me deposita Uber todos los martes por depósito bancario, me descuenta casi un 40%.

No sé qué criterios utiliza Uber para asignar viajes, en la teoría es por geolocalización pero no pasa eso y te llegan viajes de cualquier lado no se le asigna al que está más cerca muchas veces.

Uber a veces te designa un viaje más lejos habiendo un chofer más cerca del cliente, estoy obligado a tomar el viaje” (fs. 958 vta./959).

“No sé qué otro criterio toma el algoritmo para asignar viajes si no es la proximidad.

Uber vip te vincula con clientes vip, que usan frecuentemente la aplicación y tienen buena calificación.

Los choferes vip no es que reciben mejores viajes sino que hay cierto público que pide a esos choferes.

Estoy sancionado por 4 semanas por no aceptar viajes en el Aeropuerto, cuando llego al Aeropuerto me dice que no es posible entrar en fila y me tengo que retirar de la zona para poder trabajar, esa zona funciona por orden de llegada física al lugar, cuando llegas a cierto rango ya empiezas a estar en fila, yo tengo que llegar al parque Miramar para que me asigne viaje, todo los haces sin pasajeros arriba, sin posibilidad de tomar viajes de retorno a la zona donde pueda trabajar” (fs. 960).

Ubica al actor como “estudiante de periodismo, no sé si trabaja o no en xxx, yo lo conozco por Uber y la Asociación, no sé si los ingresos que tiene por Uber son los más importantes, la cantidad de horas demandadas me hacen pensar que no tiene otro trabajo.

Se la cantidad de horas que usa Uber, por la cantidad de contacto tenemos en la calle.

El auto en el que trabajo es mío, se registró L. S. en mi vehículo porque chocó su auto y no llegó a utilizar.

Conozco a D. F., es compañero mío en ACUA y negocia por dicha Asociación y yo también.

No estaba presente cuando ACUA le pidió a la IMM que amplié la posibilidad de agregar personas a la cuenta de socios conductores, ya que la propuesta fue por escrito y pedimos que cada conductor pueda poner un conductor extra en su permisario” (fs. 960 y vta.).

A. N. expresó trabajar para Uber México.

Que: “Un socio conductor se vincula contractualmente con Uber BV, para ello una persona que desea registrarse en la aplicación la debe descargar, si lo desea debe aceptar los términos y condiciones contenidos y siendo el caso debe presentar los requisitos que las leyes locales exijan, como licencia de conducir es así como entre otras circunstancias como una persona en calidad de usuario de una aplicación puede prestar el servicio en favor de las persona que deseen y estén registradas en la aplicación y deseen o necesiten recibir el servicio por parte de los socios conductores que así lo decidan y ellos podrán hacerlo en la forma en que ellos juzguen conveniente, pueden conectarse a la aplicación 15 minutos, una o dos horas, los fines de semana, a través de un auto propio o alquilado, ligarse con la cuenta de otra persona, asociarse entre ellos como lo crean conveniente, pueden hacerlo en vacaciones.

Un socio conductor puede usar otras aplicaciones, son autónomos e independientes, todos los usuarios de la aplicación pueden estar conectados y usar otras aplicaciones y pueden estar conectados en varias

aplicaciones a través de dos o más teléfonos, llevando a la persona por la aplicación que crean conveniente y tienen plena libertad para hacerlo.

Los vehículos que usan los socios conductores, son del socio conductor o pueden colaborar con otras personas usando sus autos, en la forma que crean conveniente, de la misma forma con los celulares que usen y Uber en ello no tiene injerencia y no maneja ni los dispositivos ni los automóviles.

Todos los gastos relacionados a los vehículos son cubiertos por los socios conductores que deben cubrir lo relacionado a los mismos y con todas las cuestiones que por ley estén obligados a cumplir siendo responsables de los riesgos y responsabilidad que la prestación de sus servicios independiente conlleva.

Existen algunas instancias y estas llegan a ser ocasionales y tienen como finalidad hacer del conocimiento de los socios conductores pues algún cambio que se pudiera llegar a dar dentro de la aplicación y que ellos puedan conocer como estos funcionan para que puedan tener una buena experiencia usando la aplicación como mencioné ellos son usuarios de la aplicación y en esa calidad UBER BV les ofrece información para que puedan hacer el uso que a ellos mejor les convenga de esa aplicación ya que ellos pagan una cuota para acceder a los servicios de la aplicación, siendo muy similar a lo que ocurre en el caso de un banco que hace mejoras a la plataformas de servicios electrónicas y genera tutoriales para que sus usuarios puedan hacer un uso fluido.

Es posible cobrar en efectivo los viajes, en diversas jurisdicciones, por ejemplo en ciudad de México, está previsto en los términos y condiciones que los socios conductores puedan establecer o tengan injerencia en los pagos que reciben por parte de los usuarios finales del servicio sin embargo en el caso de Uruguay existe una disposición que expresamente requiere

que estos pagos se hagan de manera electrónica, esta disposición es del gobierno y nosotros estamos obligados a acatar.

El socio puede rechazar viajes, son libres, por ejemplo si en alguna parte del día el socio conductor está manejando y requiere tiempo para una tarea personal o quiere comer, el socio conductor tiene la libertad de rechazar el viaje y desconectarse o no de la aplicación acudiendo a realizar las actividades que requiera.

Cada socio conductor puede decidir en qué zonas manejar, sus horarios, pueden hacerlo durante el tiempo que juzguen necesario o quieran hacerlo, salvo por las horas previstas por las leyes y dentro de ese marco legal pueden acudir a las zonas, pueden ser en zonas de alta demanda de servicios como puede ser zonas de oficinas, sitios residenciales, dependiendo del estilo de vida de socios conductores.

A causa de incidentes de seguridad el socio conductor puede tener su cuenta desactivada o por no cumplir requisitos regulatorios, como no tener libreta de conducir o por adeudos con la aplicación, los socios conductores pagan para hacer uso de los servicios de la aplicación sin embargo en el caso de Uruguay no sucede ya que por cuestiones regulatorias se tiene que hacer de manera electrónica pero en otros casos que son generales y no particulares hay socios conductores que pueden incurrir en generar adeudos sobre pagos que tendrían que hacer en favor de la aplicación de Uber BV al ser usuarios de los servicios de la aplicación.

Uber BV y Uber México tienen un contrato comercial.

Uber BV y Uber Technologies tienen un contrato comercial en el que presta servicios de soporte y promoción en favor de la licenciataria de la aplicación que es Uber BV, son empresas que tienen celebrado contratos de prestación de servicio y de carácter comercial.

No recuerdo los nombres de empresas con las que tengamos vínculo comercial.

Creo que el nombre Uber lo tienen las empresas porque es el que les asignaron, desconozco quienes lo asignaron.

Nunca he visto que el conductor negocie términos y condiciones, se firman de manera electrónica cuando se descarga la aplicación, los socios conductores tienen la capacidad de revisar el contenido y si ellos deciden y les parecen conveniente a sus intereses firmarlo, esto ocurre, creo que sería complicado hacer una negociación persona por persona de los términos y condiciones y no ha habido ningún socio conductor que tenga la intención de hacer esto, no tengo conocimiento que alguien haya solicitado esto no puedo afirmar ni negar que se haya hecho.

Cada uno de los socios conductores tiene la posibilidad de conectarse a la aplicación en distintos momentos y tiempo y eso se traduce en sus ganancias, hay un algoritmo que está basado en oferta y demanda del servicio, duración, distancia recorrida en cada viajes y está ligado a los cálculos que realiza el algoritmo en carácter objetivo de estos factores, es el algoritmo que determina el valor del viaje, es un sistema que hacen un cálculo, desconozco si hay un propietario del algoritmo ni quien lo invento, supongo que un ingeniero.

No estoy segura de la visibilidad que pueda tener un conductor sobre las ganancias antes de aceptar o rechazar un viaje, si tengo claridad es que saben adónde se dirigen porque lo pueden ver a través de la aplicación y el tiempo que el tomará llegar a esa ubicación y es de mi conocimiento que los socios conductores pueden entender los ingresos que pueden generar a partir de esos recorridos pero desconozco, saben a dónde recoger al



pasajero porque de hecho tienen la opción de seguir ya sea el navegador de la aplicación o el que ellos decidan definitivamente y conocen el tiempo que puede llegar a tomar el traslado, entiendo que conocen el tiempo que durará el traslado a donde el pasajero se dirige, pero no lo sé a ciencia cierta para el caso cierto de Uruguay, pero estoy segura que si lo conocen en otras jurisdicciones y por ende es el mismo caso que Uruguay” (fs. 960 vta./963).

Se desprende de lo depuesto que la actividad principal de Uber es la prestación del servicio de transporte, la que realiza a través de los llamados “socios conductores”, los que a juicio de esta proveyente se encuentran en una relación de trabajo subordinado con la empresa.

En efecto, ésta ejerce el poder de dirección sobre los mismos impartiendo órdenes o directivas, ya sea mediante el envío de correos electrónicos como lo dice el testigo D. F., dándoles instrucciones de como cumplir el servicio, protocolos acerca del trato a brindar a clientes, condiciones de higiene que debe tener el vehículo y sugerencias para hacer más ameno el viaje.

También en un actuar típico de un patrón premia o sanciona al empleado, ya sea bloqueando la aplicación cuando como en el caso de este testigo se plantearon desintelencias en relación a un objeto perdido de un pasajero. Y premia la productividad porque si bien se hace caudal por parte de la demandada de que el chofer tiene libertad de aceptar o no los viajes según su conveniencia, vemos que ello no es así. Porque se premia con las tarifas dinámicas a aquellos choferes que tienen mayor aceptación de viajes y si no acepta se le baja la puntuación para poder recibir mejores viajes.

Durante un tiempo Uber premio a aquellos choferes que tenían mayor aceptación de viajes dice F.. Y antes de la existencia de una reglamentación municipal abonó las multas de los conductores.

También el poder de dirección de Uber se visualiza a través del hecho señalado por F. M. de la existencia de guías comunitarias para instruir de cómo ponerse los cinturones de seguridad, de no ingerir alimentos en el vehículo, etc.. Actuando como una verdadera empresa organiza el trabajo, establece tarifas dinámicas e incentiva a los conductores a tener un mejor salario, dándoles incentivos propios de una relación de trabajo dependiente, premiando la productividad de aquellos que aceptan realizar más viajes.

L. P. dijo haber recibido capacitación de cómo realizar el servicio y atender al público para ser un conductor cinco estrellas.

Uber le indica al chofer el origen, destino del viaje y precio dice P. M..

De manera que el “socio conductor” es el que ejecuta el servicio que ofrece la empresa que actúa bajo la marca registrada “UBER”, así vemos cotidianamente que los usuarios del servicio de transporte se refieren a los conductores como “choferes de UBER”. Siendo la plataforma o aplicación tecnológica que proporciona UBER la herramienta para el desempeño de la labor del conductor. Pues cuando bloquea o suspende dicha cuenta no le está proporcionando trabajo y lo hace en ejercicio del poder disciplinario ante alguna inconducta del empleado. Y el cien por ciento del servicio tiene que ser en el marco de la aplicación como lo dice D. C.. El que ha sido sancionado por rechazar viajes del Aeropuerto al igual que L. P., suspendiéndoseles la cuenta por un determinado período de tiempo.

Como dice F. M. “un conductor de baja calificación pone en riesgo la reputación de la empresa y la empresa tiene la potestad de dar por

terminada la vinculación” (fs. 916 vta.). Potestad rescisoria unilateral que solo le cabe al patrón.

En el caso la prestación del trabajo la realiza el Señor Q. en forma personal y recibe periódicamente por ello una remuneración.

Entonces se encuentra en los términos referidos de la Recomendación 198 integrado a la organización de la empresa, no es un trabajador autónomo como se pretende endilgarle, sino un trabajador dependiente, subordinado.

Todo lo que surge de la simple lectura del contrato que vincula a las partes, el cual pretende ser un simple contrato comercial, lo que como vimos por aplicación del principio de la realidad y conforme lo relataron los deponentes en autos que también se desempeñan como choferes para Uber no está determinando más que la existencia de una relación de trabajo subordinado.

No podemos dejar de ver como es el espíritu de la citada Recomendación al trabajo como hecho social, dinámico, cambiante y evolutivo, existiendo como en el caso nuevas formas de organizar el trabajo aprovechando las nuevas tecnologías.

Como lo dice la experta de la OIT María Marta Travieso la relación de trabajo es un fenómeno, movable, evolutivo.

Tenemos entonces a la luz de lo que se viene analizando que de la forma como se ejecuta el contrato entre las partes por aplicación del principio de la realidad que el trabajador se encuentra integrado a la organización de la empresa, cuya actividad principal es la de brindar servicios de transporte.

Como lo dice el **DR. BRUNO SANDE ESCOBAR** en su artículo **“PLATAFORMAS Y RELACION DE TRABAJO. ANÁLISIS DESDE LA**

## **PERSPECTIVA DEL DERECHO DEL TRABAJO URUGUAYO” recogido en**

**“XXX JORNADAS URUGUAYAS DE DERECHO DEL TRABAJO Y LA SEGURIDAD SOCIAL EN HOMENAJE AL CENTENARIO DE LA OIT”,** analizando “El caso UBER”, en conceptos compartidos, ajustados a las consideraciones desarrolladas: “..., la actividad principal de UBER es el transporte. No se trata entonces exclusivamente de una compañía tecnológica que desarrolla un software y vincula a terceros ajenos a su estructura. Sin el servicio de transporte UBER no existiría, lo que da cuenta de la indispensabilidad de ese servicio para la empresa y que es esa su verdadera actividad. UBER sin conductores no sería una actividad factible. Además, los ingresos de UBER no dependen exclusivamente de la entrega de su software, sino básicamente de los viajes que realizan sus conductores. Por lo tanto, en los términos de la Recomendación No. 198 de la OIT los conductores se encuentran integrados en la organización de la empresa, presentándose así un primer indicio de liberalidad” (pág. 49 y vta.).

“La Recomendación No. 198 de la OIT, marca ciertos indicios sobre la existencia de una relación laboral, que entendemos se presentan en el caso analizado. Así como se dijera, existe una integración del trabajador a la organización de la empresa; además el trabajo se realiza según instrucciones y bajo el control de UBER, a su vez el trabajo es efectuado única o principalmente en beneficio de otra persona; y el trabajo presenta cierta duración y continuidad. Asimismo, a esto se le debe agregar la dependencia económica de los conductores, siendo que habitualmente representa su fuente principal de ingresos.

También debe tenerse presente que el conductor nunca podría desarrollar el servicio por su cuenta sin la plataforma a la que pertenece. El prestador del servicio no tiene la libertad de elegir a sus clientes, porque la plataforma centraliza las solicitudes, y las asigna a sus “colaboradores” a través de algoritmos. El precio se fija por medio de algoritmos mediante un mecanismo predictivo, que impone al trabajador una ruta particular de la que no tiene libre elección. Al mismo tiempo, la empresa se reserva la opción de ajustar los precios si el trabajador ha elegido una ruta ineficiente. Como se dijera, también existe actividad personal y el servicio es oneroso.

En base a estas características, entendemos que en el caso de los conductores de UBER se presentan los elementos principales de un contrato de trabajo y de una relación laboral, obviamente flexibilizando el concepto de subordinación, atendiendo a un nuevo modelo de negocio que es creado por la propia empresa.” (pág. 53).

Estas palabras del autor grafican sintetizando inmejorablemente los aspectos que llevan en el caso a considerar en una valoración conjunta de las probanzas reunidas, racionalmente y conforme a las reglas de la sana crítica como lo manda el art. 140 del CGP, que el reclamante es un trabajador dependiente, que la relación de trabajo entablada con Uber es de carácter subordinado.

Discutiéndose además por Uber Techo estar legitimada pasivamente en los presentes, esta proveyente comparte la imputación del accionante de que conforman ambas codemandadas un conjunto económico.

Es así que el Tribunal del Trabajo de Segundo Turno en Sentencia No. 232/2008 de fecha 1 de octubre de 2008, señala como notas tipificantes del conjunto económico: “... la comunidad de intereses económicos subyacente

sobre la agrupación de empresas formal o jurídicamente diferentes, lo que se trasunta generalmente a través de directores comunes, utilización de implementos industriales o personal en común, coexistencia de explotaciones, similitud o analogía de los giros por concomitancia o sucesividad, cuando una misma persona física o jurídica sea titular de varias empresas o explotaciones que trasladen beneficios o quebrantos entre sí, sin perjuicio de otras situaciones ...” (Cfm. Sentencia No. 207 de 7.12.2006 de la Sala según caso 70 Anuario de Jurisprudencia Laboral 2006).

Y también se expresó por los ilustrados jurisdicciones: “... Vale rememora el núcleo conceptual del instituto de conjunto económico.

Este implica la existencia de una dirección común, la identidad o intercambiabilidad de trabajadores, la existencia de fuertes vínculos entre las distintas sociedades o personas integrantes, todo lo cual permite vislumbrar una unidad de intereses y el carácter análogo o complementario de las actividades de cada uno (Conf. en lo pertinente No. 205 en Anuario de Jurisprudencia Laboral 2004, caso 106), (Conforme sentencia No. 259 de 22.12.2006 según caso No. 71 Anuario antes citado).

Para el caso tenemos que ambas codemandadas tienen el mismo domicilio en la calle Juncal No. 1392 de esta ciudad de Montevideo. Comparten la misma denominación o marca, UBER.

UBER TECH solo le presta servicios a UBER BV de acuerdo a lo declarado por P. M. a fs. 924 vta. in fine.

Por todo lo cual se puede decir que los servicios que le presta UBER TECH a UBER BV es cómo surge de los conceptos transcriptos complementarios a su actividad.

Todo lo que lleva a considerar que conforman un conjunto económico y son solidariamente responsables ante una eventual condena.

**IV)** Zanjadas estas cuestiones corresponde ingresar a considerar los conceptos demandados.

Es así que se demanda la licencia generada en el año 2016, 6,64 días, 20 días de licencia generadas en el año 2017 y 20 días generados en el año 2018 y los respectivos salarios vacacionales. Para el cálculo de éstos últimos considera el promotor el beneficio de “complemento de salario vacacional” de acuerdo al Consejo de Salarios del sector Remises; Grupo 13 Transporte y Almacenamiento, Sub Grupo 4, Remises.

Demanda además el aguinaldo por igual período y los beneficios acordados en el Grupo de Consejo de salarios que más se asemeja a la actividad realizada que es la de los remixes (Grupo 13- Transporte y Almacenamiento, Sub Grupo 4 Transporte Terrestre de Pasajeros – Remises), de viáticos extraordinarios por trabajos realizados en feriados no laborables y prima por antigüedad.

La demandada controvierte el reclamo de beneficios establecidos para el Grupo 13 Sub Grupo 4 porque siguiendo los criterios de clasificación atribuidos a la Comisión de Clasificación del MTSS tiene como actividad principal la tecnología y no el transporte. Tampoco es competencia de la justicia del trabajo determinar en qué Grupo y Sub Grupo de actividad de Consejo de Salarios debe de estar clasificada una empresa.

Compete a la Comisión de Clasificación y Agrupamiento de Actividades Laborales que se encuentra en la órbita del MTSS asesorar y eventualmente reevaluar si la clasificación originaria de una empresa es la correcta.

UBER no se encuentra clasificada a nivel de Consejo de Salarios, por lo que a su juicio no corresponde hacer lugar a los conceptos demandados de viáticos y presentismo.

Ahora bien contrariamente a lo que sostiene la demandada considera esta proveyente que como lo sostiene la jurisprudencia la justicia laboral tiene jurisdicción incidenter tantum para resolver la cuestión.

Pues lo reclamado no es la declaración de que la demandada integra determinado Grupo y Sub Grupo de actividad dentro de los Consejos de Salarios, sino que la determinación es a los solos efectos de este proceso y tomando en consideración que los conceptos demandados de viáticos y antigüedad están establecidos para el Grupo 13 Sub Grupo 4.

Como se recoge en AJL 2014, caso 242, “ Y para ello, existe jurisdicción del Poder Judicial y competencia de la justicia laboral ya que lo que pide - condena en rubros laborales- integra el concepto de conflicto individual de trabajo que identifican el art. 106 de la ley No. 12.803 y art. 2 de la ley No. 18.572”.

De acuerdo a lo informado por el MTSS a fs. 943, no corresponde en los términos señalados a los efectos de este proceso y en función de los rubros pretendidos considerar lo laudado para el Grupo 13 Sub Grupo 4, en tanto la categorización debería ser en el Grupo 13 Sub Grupo 14 “Transporte Particular de personas en Automóvil” y no de remixes como se pidió.

Por lo cual se desestimarán estos conceptos pretendidos, al igual que el beneficio de “complemento de salario vacacional” por iguales razones. Por lo cual no corresponde su consideración para el cálculo del salario vacacional. Se hará lugar en tanto no se alegó, ni acreditó su pago, a la licencia por los años 2016 y 2017, no así la correspondiente al ejercicio 2018, en tanto como lo dice la accionada debe ser gozada en el corriente año estando vigente el vínculo entre las partes.

También es de recibo el pago del correspondiente salario vacacional ejercicios 2016, 2017, no así el correspondiente al año 2018 porque su pago



deberá verificarse oportunamente antes del goce de la licencia correspondiente a ese ejercicio, la cual como dijimos está en tiempo de gozarla estando vigente el vínculo laboral.

Se hará también lugar al aguinaldo por los períodos reclamados tomando en consideración las remuneraciones recibidas de acuerdo al detalle de fs. 146 y 147 y las incidencias del salario vacacional.

Entonces para la cuantificación de estos rubros acogidos de licencia año 2016 (6,64 días), licencia año 2017 (20 días) se estará a la liquidación formulada por el promotor de estos conceptos a fs. 147 y 148 vta., suscribiéndose los razonamientos efectuados (fs. 146/148) para arribar a las sumas que corresponde abonar por estos conceptos.

Para el cálculo de los salarios vacacionales, en cambio deberá considerarse que el mismo es el 100% del jornal de vacaciones y así deberá cuantificarse. Siendo adecuado el porcentaje de daños y perjuicios estimado de un 10% de los rubros de naturaleza salarial acogidos, de acuerdo a los parámetros que impone la propia norma, art. 4 de la Ley No. 10.449 y circunstancias fácticas resultantes del expediente A lo que se le aditaràn reajustes e intereses conforme al art. 16 de la Ley No. 18.572 que se generen hasta su efectivo pago y la multa prevista por el art. 29 del mismo cuerpo normativo. Todo lo cual determina una suma fácilmente liquidable.

Pues como se recoge en AJL 2013, caso 700: “Compartiendo posición sostenida por el similar de 1er. Turno en Sent. 281/2012 se afirma y se reitera para este caso que “el artículo 372.4 CGP establece la posibilidad de que existan sentencias de condena al pago de cantidades líquidas o fácilmente liquidables, lo que significa que para que pueda considerarse que no hay posibilidad de acudir a la vía de la liquidación por el procedimiento incidental, no solo debe estarse a la liquidez de la sentencia, en cuanto

menciona cantidades específicas, sino también cuando a esas cantidades puede arribarse mediante la realización de simples operaciones matemáticas, determinando así la facilidad de su liquidación.

Si bien, como sostiene Tarigo (Lecciones de D. Procesal Civil, Tomo III, pág. 43), el artículo 377, debió decir también “cantidad de dinero fácilmente liquidable, ello no excluye que esa posibilidad sea admitida, para que proceda la ejecución, debiendo entenderse, según el autor citado que “estaremos frente a una condena al pago de suma de dinero fácilmente liquidable, toda vez que mediante una o más operaciones aritméticas podamos alcanzar como resultado una suma líquida de dinero”.

Es de ver que Gamarra (ADCU T. XVI, pág. 204 y siguientes), señala que “la liquidez es entendida universalmente de una manera uniforme y pacífica, con un criterio amplio y flexible”, puesto que sostiene que el carácter restringido con el que se analizaba este fenómeno carece hoy de seguidores (op. Cit., pág. 205), mientras que resume los criterios más modernos diciendo que “no es necesario que el título establezca en forma numérica el monto de la deuda para que el crédito pueda reputarse líquido, ya que, la liquidez no puede cuestionarse si ese mismo título aporta datos o elementos ciertos e indiscutibles, que permitan fijar esa suma a través de una operación o cálculo aritmético, fácil y no complicado, de manera rápida, pronta y sumaria” (op. cit., pág. 206) señalando como núcleo de su postura que “hay liquidez cuando la cantidad está expresamente (determinada) en el título, pero también la hay cuando esta cantidad es determinable mediante operaciones que no permiten duda alguna, como son aquellos que se realizan con el empleo de métodos aportados por la matemáticas” (op. cit., pág. 206), pero aún el autor va más allá, puesto que en estos supuestos de indeterminación del monto, sostiene que hay condena líquida, puesto que

señala que “no solo es líquido el crédito cuya cuantía está expresamente fijada en el título, sino también aquel que permite establecerla de manera incuestionable en forma breve y sumaria” (op. cit. Pág. 207)”.

Véase que en el ocurrente con una simple operación aritmética se llega a la suma final objeto de condena, que la realización de las actualizaciones legales resulta ociosa, pues la misma debe efectuarse al momento del efectivo pago, el que es obvio no se verificará en el día de hoy.

También se admitirá la condena a futuro que se demanda respecto a los rubros laborales acogidos, en virtud de lo que dispone el art. 11.3 del CGP. Adhiriéndose esta proveyente al criterio sustentado por el Tribunal de Apelaciones de Cuarto Turno en Sentencia DFA – 0511 – 000231/2016 SEF – 0511 – 000184/2016 de fecha 21 de julio de 2016, cuando señala lo siguiente: “También procede rechazar el agravio relativo a la condena de futuro, al adherir el Colegiado actualmente, al criterio que entiende que mantiene su plena vigencia el art. 11.3 del C.G.P., norma que habilita el reclamo de dictado de sentencia condicional o de futuro, aplicable en virtud de lo previsto por el art. 31 de la Ley 18.572, sin que obste a ello el art. 15 que no comprende este supuesto.

No cabe duda alguna que la aplicación del instituto, no solo se ajusta a los principios consagrados en los arts. 1 y 30 de la Ley 18.572, siendo el principio protector, de honda aplicación en la materia.

Al respecto la Suprema Corte de Justicia ha sostenido en Sentencia No. 321/2003: “... la posibilidad de aplicar el art. 11.3 in fine del C.G.P. en forma genérica es aceptada por prestigiosa doctrina procesalista, en efecto, los autores del C.G.P. Comentado, anotado y concordado, expresan que el art. 11.3 del C.G.P. Admite en forma genérica la posibilidad de dictado de sentencia condicional o de futuro” (Véscovi y otros, “C.G.P. Comentado,

anotado y concordado”, t.1., págs. 240 y 241)”. Expresando más adelante: “Señalan Véscovi y otros que: “... entre los códigos procesales civiles de México, el del Estado de Sonora ha regulado la condena a una prestación futura como figura general ... cuando la acción versa sobre prestaciones periódicas y se faltó al cumplimiento de alguna de ellas, con el efecto de que se ejecute a sus respectivos vencimientos ... La ZPO alemana regula la acción de condena en el futuro en situaciones similares a las comentadas para el Código mexicano, consagrándola en forma residual para cuando las circunstancias justifiquen el temor de que el deudor trate de sustraerse al cumplimiento de su obligación en el tiempo debido. Pauta general que entendemos de aplicación a nuestro orden jurídico procesal... Se concluye, pues, que en estas acciones no existe violación actual del derecho y por tanto la función jurisdiccional es ejercida preventivamente, bastando el interés legítimo que invoca el actor...” (“Código General del Proceso, Comentado, anotado y concordado”, T. 1, págs. 241 y ss.)”.

Por su parte, refiere el Dr. A. Landoni Sosa que: “... el legislador ha querido dejarle tanto a los justiciables como a los magistrados un amplio campo de actuación, dentro del cual podrán moverse para intentar dar respuesta a los intrincados problemas que una sociedad cada vez más compleja y con mayores urgencias le requiere, en la búsqueda de soluciones adecuadas que anticipen la tutela impidiendo, o por lo menos no estimulando, comportamientos ilícitos, que usufructúan para ello de la demora en los trámites procesales o que hacen un uso abusivo de los mismos.” (cfr. R.U.D.P. No. 3/1997, página 291, “Sentencias condicionales o de futuro”).- Así se sostiene que: “En general, la doctrina admite que todo estado de incertidumbre jurídica, que no tenga otro medio de solución que el de un

fallo judicial, justifica una acción de mera declaración y una sentencia de esta naturaleza. El concepto de conflicto de intereses ha venido a sufrir una especie de prolongación hacia aquellos casos en que el titular del derecho carece de los medios que le aseguren su pacífico goce.” (vide de E. J. Couture, “Fundamentos...”, página 317) (L.J.U., tomo CIII, setiembre – octubre 1991, caso 11801, página 166).

En el caso, el derecho de la parte actora es reconocido y de allí la condena a satisfacer el reclamo; pues resulta admisible concebir que no hay completa satisfacción del acreedor si el crédito de marras al tiempo que se condena su satisfacción sobre lo originado, no se contempla hacia el futuro, cuando se devenga en razón de la existencia de un vínculo y en determinadas oportunidades.

El sustento de la sentencia condenatoria cobra importancia preventiva para el futuro, máxime en la materia donde rige el principio protector, tratando de impedir que en lo sucesivo se viole el específico derecho de los actores acreedores en tanto el mismo reconozca similar supuesto al que en el caso se tiene presente para emitir sentencia de condena.

De ahí que con acierto, se condene a la demandada a futuro a abonarle a las actoras las primas por antigüedad y presentismo, de acuerdo a la normativa en su momento vigente”.

En consecuencia se establecerá la condena a abonar en el futuro licencia, salario vacacional y aguinaldo, mientras se mantenga incambiado el relacionamiento laboral entre las partes.

No correspondiendo en lo demás requerido respecto a las obligaciones formales lo que es de resorte del ámbito administrativo y no del jurisdiccional, y teniendo en cuenta además lo decidido en relación al Grupo y Sub Grupo aplicable en la especie.

V) La conducta procesal de las partes en juicio no amerita la imposición de especiales condenaciones en costos, siendo las costas de precepto para la demandada. Por los fundamentos expuestos; **Fallo:**

***Desestímase el excepcionamiento deducido.***

***Estímase parcialmente la demanda y en su mérito condénase a la parte demandada a abonarle al actor los rubros laborales individualizados y con el alcance establecido en los Considerandos precedentes. Intereses y reajustes que se continúen generando hasta su efectivo pago. Así como la condena a abonar en el futuro los rubros acogidos, mientras se mantenga incambiado el relacionamiento laboral entre las partes.***

***Sin especial condenación en costos, costas de precepto para la demandada.***

***Consentida o ejecutoriada, cúmplase; expídanse testimonios si se solicitaren y oportunamente archívese.***

***Honorarios fictos a los efectos de la vicésima 3 BPC.***