



**UNIVERSIDAD DE CHILE  
FACULTAD DE DERECHO  
ESCUELA DE POSTGRADO**

## **UBERISMO, LA EVOLUCIÓN DEL DERECHO DEL TRABAJO**

Tesis para optar al grado de Magister de Derecho Laboral y Previsión  
Social.

**DANIELA ANDREA ALLENDE MUÑOZ**

Profesor Guía: LUIS LIZAMA PORTAL

Profesor del Departamento de Derecho del Trabajo y Seguridad Social

**SANTIAGO DE CHILE, 2018**

*“La novedad proviene que el proveedor del servicio no será la empresa, como lo hubiera sido hasta ahora, sino que directamente será la persona individual que prestará el servicio. La descentralización pues, se lleva a su extremo: a la atomización del mercado”*

*Adrián Todolí Signes*

Dedicado a mi hijo Tomás, por ser mí motivo todos los días.

## **TABLA DE CONTENIDOS**

<b>GLOSARIO</b> .....	7-17
<b>RESUMEN</b> .....	18
<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	19-23

### **CAPÍTULO I. CATEGORÍAS CONCEPTUALES**

<b>1. ELEMENTOS DE LA RELACIÓN LABORAL</b> .....	<b>24-25</b>
<b>1.1. Onerosidad</b> .....	25-32
<b>1.2. Ajenidad</b> .....	32-39
<b>1.3. Subordinación y dependencia</b> .....	39-49
<b>2. EVOLUCIÓN DEL CONCEPTO DE SUBORDINACIÓN Y DEPENDENCIA</b> .....	<b>50-57</b>
<b>3. UBERISMO</b> .....	<b>57-60</b>

**CAPÍTULO II. LAS NUEVAS FORMAS DE TRABAJO COMO  
RESPUESTA A LOS AVANCES TECNOLÓGICOS Y LAS NUEVAS  
ECONOMÍAS**

**1. LAS NUEVAS FORMAS DE TRABAJO .....61-68**

**2. LAS NUEVAS ECONOMÍAS .....69-81**

**3. UBER ECONOMY .....82-89**

**4. INDICIOS DE LA LABORALIDAD EN LA *UBER ECONOMY*.89-93**

**CAPÍTULO III. UBER**

**1. UBER .....94-95**

**2. UBER EN CHILE .....95**

**2.1. Tipos de servicio .....95-96**

**2.2. La Aplicación de Uber en Chile .....97-107**

**2.3. Conductores de Uber .....108-112**

**3. VINCULO EXISTENTE ENTRE UBER Y SUS  
CONDUCTORES .....112-123**

<b>4. MARCO REGULATORIO DE UBER EN CHILE.....</b>	<b>124-126</b>
• <b>El proyecto de ley que moderniza la legislación sobre el transporte remunerado de pasajeros.....</b>	<b>126-132</b>
• <b>Indicaciones al proyecto de ley que moderniza la legislación sobre transporte remunerado de pasajeros.....</b>	<b>132-135</b>
<b>5. JURISPRUDENCIA NACIONAL E INTERNACIONAL.....</b>	<b>135-147</b>
<b>CONCLUSIÓN.....</b>	<b>148-162</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>163-178</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>179</b>

## GLOSARIO

**App:** es una abreviatura de la palabra en inglés *application*, que refiere a un programa para usar en *tablets* o teléfonos del tipo *smartphone*. Suelen ser más dinámicas que los programas tradicionales. Algunas dependen de la *Internet* para funcionar. Su instalación es instantánea, basta con hacer un par de *clics* para que se descarguen y queden operativas.

**App empresa o empresas Red:** son empresas que funcionan mediante una aplicación tecnológica, estas ejercen sus poderes de administración, control y disciplinario mediante la aplicación.

**Arrendamiento:** de acuerdo al artículo 1915 del Código Civil es un contrato en que las dos partes se obligan recíprocamente, una a conceder el goce de una cosa, o a ejecutar una obra o prestar un servicio, y la otra a pagar por este goce, obra o servicio a un precio determinado.

**Código de invitación:** es aquella invitación electrónica que realiza un conductor Uber a una persona, para que se convierta en conductor Uber, así el primero es premiado por la empresa.

**Crowdworking (o también crowdsourcing):** este nombre deriva del inglés *crowd*, que en español significa multitud; y *working* que significa trabajando; por lo que este anglicismo hace referencia a multitudes trabajando<sup>1</sup>. Así, este tipo de negocio consiste en tomar una prestación de servicio, tradicionalmente realizada por un trabajador, y descentralizarla hacia un indefinido y, normalmente, gran número de personas en la forma de llamamiento o convocatoria<sup>2</sup>.

**Digitalización:** es el proceso mediante el cual un mensaje se convierte en una sucesión de impulsos eléctricos, equivalente a dígitos combinados. Estos dígitos son los llamados *bits*. De esta forma, todo mensaje que es susceptible de transformarse en señal eléctrica y ser codificado digitalmente puede almacenarse en soporte informático o transmitirse como tren de impulsos por

---

<sup>1</sup> TOLODÍ, A. y HERNÁNDEZ, M., 2018, Trabajo en Plataformas Digitales: Innovación, Derecho y mercado. Thomson Reuters. Aranzadi. España. p.115

<sup>2</sup> HOWE, J., "The rise of Crowdsourcing", Wired, June 2006, 176-179 pp.

una red adecuada (hilo telefónico, microondas, fibra óptica, cable coaxial, etc.). El código digital o binario es la base del tratamiento informático y de la tecnología de la información en su estado actual. La digitalización supone un cambio radical en el tratamiento de la información. Permite su almacenamiento en grandes cantidades en objetos de tamaño reducido o, lo que es más revolucionario, liberarla de los propios objetos y de sus características materiales y hacerla residir en espacios no topológicos (el 'ciberespacio') como las redes informáticas, accesibles desde cualquier lugar del mundo en tiempo real.

**Dispositivo:** de acuerdo al contrato que Uber hace firmar a sus conductores, este concepto lo utiliza para darle dos asepciones. La primera, cuando refiere a “**su dispositivo**”, dice relación con un dispositivo móvil de propiedad o controlado por el conductor, el cual debe cumplir con las especificaciones dispuestas en ese momento por la empresa para dispositivos móviles, según lo establecido en [www.uber.com/byod-devices](http://www.uber.com/byod-devices) y *Driver App*, conforme a la autorización exclusiva de la empresa con el fin de ofrecer servicios de transporte. Asimismo, cuando dicho contrato refiere a “**dispositivo de la empresa**”, este refiere a un dispositivo móvil propiedad de la empresa o

controlado por ella, que haya sido proporcionado al conductor para que utilice la *Driver App* a fin de proporcionar servicios de transporte y para ningún otro fin distinto a este.

***Driver App o Uber Driver:*** es una aplicación móvil proporcionada por la empresa que permite a los proveedores de transporte el acceso a los servicios Uber con el fin de localizar, recibir y dar cumplimiento a las peticiones sobre demanda de servicios de transporte por parte de los usuarios, teniendo en cuenta las actualizaciones o las modificaciones realizadas.

**Economía Colaborativa (o también *the sharing economy*):** está formada por aquellas empresas que buscan explorar bienes personales infrautilizados- una habitación, un coche, una cocina, salas de reuniones- convirtiendo a los propietarios en microemprendedores, aumentando de esta forma la competencia en los mercados y proveyendo a los usuarios con mayores opciones. De esta forma, en la economía colaborativa, los individuos ofrecen “compartir” sus bienes personales a potenciales consumidores a través de plataformas virtuales. La economía colaborativa se

basa, no en la venta de un bien a través de una plataforma virtual, sino en su alquiler.<sup>3</sup>

**Empresas Outsourcing (o también *Outsourcing*):** es un término en inglés utilizado en el idioma español, pero que no forma parte del diccionario de la Real Academia Española. Su vocablo equivalente es subcontratación, y este refiere al contrato que una empresa realiza a otra para que ésta lleve a cabo determinadas tareas que, originalmente, estaban en manos de la primera. El *outsourcing*, en otras palabras, consiste en movilizar recursos hacia una empresa externa a través de un contrato. De esta forma, la compañía subcontratada desarrolla actividades en nombre de la primera.

En el mundo empresarial, designa el proceso en el cual una organización contrata a otras empresas externas para que se hagan cargo de parte de su actividad o producción.

**Economía bajo demanda, (*on demand economy*)** en el ámbito de las plataformas digitales, podría definirse como el modelo de negocios que se

---

<sup>3</sup> TODOLÍ, A., 2017, El trabajo en la era de la economía colaborativa. Tirant lo Blanch. Valencia. España. p.80.

basa en la prestación de servicios por parte de un profesional, empresario o particular ofrecido a una generalidad de personas que termina por materializarse cuando se solicita por alguna de estas, adaptándose a sus requerimientos<sup>4</sup>.

Este término hace referencia a un modelo de negocio donde las nuevas tecnologías en internet permiten las plataformas virtuales dispongan de grandes grupos de prestadores de servicios, los cuales están a la espera de que un consumidor solicite un servicio. Como se observa, la economía bajo demanda se define precisamente en contraposición con el concepto tradicional de trabajador fijo comprometido con una empresa individual<sup>5</sup>.

***Freelance:*** dice relación con un trabajador autónomo que trabaja para sí mismo y cuya actividad principal es prestar servicios a terceros a cambio de una compensación económica.

***Google maps:*** es un servidor de aplicaciones de mapas en la web que ofrece imágenes de mapas desplazables, así

---

<sup>4</sup> TODOLÍ, A. Y HERNANDEZ, M. (2018) *ob.cit.* p. 72.

<sup>5</sup> TODOLÍ, A. (2017) *ob cit* 20-21 pp.

como fotografías por satélite del mundo e incluso la ruta entre diferentes ubicaciones o imágenes.

**Global Positioning System (GPS):** Sistema de posición global, que permite determinar en tiempo real cuál es la posición de una persona o un objeto en la tierra, con una precisión de centímetros.

**Id del Conductor:** es la clave de identificación y contraseña asignada por la empresa para que el conductor pueda utilizar y acceder a la *Driver app*.

**Jefe de Flota:** personas que quieren ingresar a Uber sin la intención de conducir, sino más bien de tener uno o más autos con conductores asociados, teniendo como función recibir el dinero recaudado por los conductores vinculados. En estos casos, ellos definen la ganancia o porcentaje de sus conductores.

**Just in time:** el método justo a tiempo "JIT" es un sistema de organización de la producción para las fábricas de origen japonés. También conocido como *método Toyota*, permite reducir costos, especialmente de bodega de

materiales, partes para el ensamblaje y de los productos finales. La esencia de JIT es que los insumos llegan a la fábrica, o los productos al cliente, "justo a tiempo", esto es, poco antes de ser usados y solo en las cantidades necesarias. Esto reduce o hasta elimina la necesidad de bodegar y luego mover los insumos de la bodega a la línea de producción (en el caso de una fábrica automotriz). El *Just in Time* puede ser tan preciso que las partes automotrices que han llegado a la fábrica el mismo día se instalan en los autos saliendo de la línea de producción.

**Leasing:** el contrato de leasing es una variante del contrato de arrendamiento y consiste en la obligación que contrae el arrendador de proporcionar el uso de una cosa al arrendatario por un plazo determinado y en la obligación del arrendatario de pagar la renta estipulada por la cosa, con la opción de comprarla al término del arrendamiento por un precio residual, que normalmente equivale a una cuota adicional a las estipuladas en el contrato.

**Masa crítica:** es un concepto muy importante en cualquier negocio, y refiere al número de clientes que es necesario mantener para que el negocio se sostenga.

***On line:*** es una palabra en inglés que significa “en línea”. El concepto se utiliza en el ámbito de la informática para nombrar algo que está conectado, o a alguien que está haciendo uso de una red (generalmente, *Internet*).

***Off line:*** es una palabra en inglés que significa “fuera de la línea”. El concepto se utiliza en el ámbito de la informática para nombrar algo que no se encuentra conectado, o a alguien que no está haciendo uso de la red.

**Plataforma virtual:** son programas orientados a funcionar a través de *Internet*.

**Precarización laboral:** son todos aquellos trabajos que se encuentran en mayor o menor medida, al margen del Derecho del Trabajo, o desprovistos de las protecciones sociales básicas.

**Red:** de acuerdo al Diccionario de la Real Academia Española dentro de sus diversas acepciones, se define la palabra Red como el conjunto de

computadoras o equipos informáticos conectándose entre sí y que pueden intercambiar información.

**Socios Conductores:** nombre con el cual Uber en Chile denomina a sus conductores. En otros países se les llama socios colaboradores, asociados o simplemente colaboradores.

***Smart-worker:*** es el empleado que puede trabajar desde cualquier lugar, sacando el máximo rendimiento a las nuevas tecnologías, con el objetivo de cumplir con todas las tareas establecidas.

***Stumble upon:*** es la red social destinada a intercambiar páginas de interés en tiempo real. Esta plataforma permite la navegación colaborativa y el descubrimiento de nuevos sitios web a través de una barra que se instala en el navegador.

**Usuario:** de acuerdo al contrato que firman los conductores, este concepto refiere al usuario final autorizado por Uber para utilizar la aplicación móvil

de Uber a fin de obtener los servicios de transporte ofrecidos por los clientes del proveedor de transporte de la empresa.

**Waze:** es una aplicación social de tránsito automotor que funciona en tiempo real y cuya navegación es asistida por GPS.

**Zona gris:** es la zona que media entre el trabajo dependiente y el autónomo, y hace referencia a las relaciones en las cuales una persona presta servicios personales a otra – muchas veces en situación de subordinación- y aun así resulta difícil concluir que tales relaciones se encuentran dentro de la esfera de protección del Derecho del Trabajo.

## **RESUMEN**

El supuesto dogmático jurídico del trabajador se construyó bajo el concepto rígido de subordinación y dependencia, el cual ha caído en una profunda crisis derivada de las nuevas economías, tecnologías y formas de trabajo moderno, de este modo surge el Uberismo, dejando atrás este antiguo concepto estricto, estableciéndolo como un tipo normativo, el cual busca ser coherente con los principios básicos que informan el Derecho del Trabajo. Esta nueva realidad ha provocado que esta rama del derecho evolucione, ante la necesidad de replantear su función social para dar respuesta a estas nuevas necesidades de protección.

La presente investigación buscará determinar la naturaleza de la relación contractual existente entre Uber y sus conductores, más concretamente, si existe un vínculo de subordinación y dependencia y de este modo determinar las obligaciones laborales y sociales que tiene Uber con sus conductores. Para dicho fin se analizarán los elementos del contrato de trabajo, el modelo económico Uber y la jurisprudencia nacional e internacional existente sobre la materia.

## **INTRODUCCIÓN**

El mundo del trabajo ha experimentado ostensibles transformaciones en las últimas décadas. De esta manera, las innovaciones tecnológicas e industriales, la mayor instrucción de los trabajadores, entre otras razones, han generado la imperante necesidad de adaptar el Derecho del Trabajo a las nuevas formas de empleo.

Cabe considerar que en Chile en 1931 se dicta el primer Código del Trabajo, a través del Decreto con Fuerza de Ley N°178, el cual refundió y actualizó todos los textos legales y reglamentaciones de leyes sociales de la época, en un solo cuerpo normativo. Hasta ese hito, la legislación dejaba al margen a una porción considerable de la clase asalariada, tales como, los trabajadores a domicilio, los empleados domésticos, entre otros, los cuales tenían la necesidad y derecho a una adecuada protección legal.

El legislador de la época al percibir que el Derecho Laboral está en constante movimiento, indicó que la incorporación y ordenación de las leyes sociales

en un cuerpo único de disposiciones, no obsta de las naturales y sucesivas innovaciones que el Derecho del Trabajo vaya adquiriendo<sup>6</sup>.

En este mismo sentido, el Gobierno de Chile como miembro de la Organización Internacional del Trabajo y en cumplimiento de los tratados suscritos por él, adaptó y reformó la legislación vigente, con el objeto de lograr el bienestar, la paz y la justicia social<sup>7</sup>.

Así, la estructura tradicional de relación laboral entre trabajador y empleador, en la actualidad resulta insuficiente para abarcar los nuevos mercados laborales que nacen o se renuevan día a día.

En este mismo sentido, surgen como importantes desafíos para el mundo del trabajo con temas como, la mayor flexibilidad laboral y el reforzamiento de la subordinación del trabajador por medio de las nuevas tecnologías, lo que exige una revisión de la perspectiva de cómo se analiza la normativa laboral.

---

<sup>6</sup> CHILE, 1931, Código del Trabajo, Decreto con Fuerza de Ley N°178 publicado en el Diario Oficial de 28 de mayo de 1931, conforme a la edición oficial, Editorial Nascimento, Chile, Santiago.

<sup>7</sup> Por imperativos de justicia social se protege al trabajador por su inferioridad ante el capital Resulta preciso señalar que, muchos autores no lo aceptan como principio propio sino que consideran que se encuentra comprendido dentro del principio de protección. Para otros, es un principio que se destaca entre los demás. GAMONAL, S.,(2011) 131p

Es por esto que hoy en día se conciben diversas formas de contratación atípicas, cuyo contenido no se inserta dentro del concepto rígido de subordinación y dependencia, obligados de esta manera a dejar de relacionar este concepto con la empresa fordista y ampliarla al Uberismo.

Las nuevas plataformas virtuales han cambiado la manera en que se prestan los servicios, transformando de este modo no solo la gestión de las empresas sino que también la forma en que dirigen a sus trabajadores. Este nuevo tipo de empresas –“*on demand economy*”– y las economías colaborativas plantean un desafío al Derecho del Trabajo para determinar si nos encontramos ante trabajadores dependientes, autónomos, o bien, ante otras figuras desconocidas que vienen a romper con el esquema laboral tradicional.

En base a esta nueva realidad, la determinación de la jornada, el precio por el trabajo, el lugar, la forma y la frecuencia de los servicios serán las variables que nos darán señales objetivas para dirimir esta controversia, especialmente aquellas que surgen de las empresas *crowdworkig* y, más en específico en el contexto de esta investigación, la denominada “*uber economy*”.

Uber, es un fenómeno a nivel mundial que ha generado corrientes de opinión divididas, así mientras para algunos nos encontramos frente a un referente de la precarización del empleo, para otros es una forma moderna de trabajo<sup>8</sup>.

La presente investigación, comenzará con el estudio de los elementos del contrato de trabajo, dando especial énfasis a la subordinación y dependencia.

Luego, se expondrá el tránsito del concepto de subordinación extraído del modelo taylorista-fordista hacía el uberismo, dando cuenta así de la reacción expansiva del Derecho del Trabajo respecto a la dificultad para diferenciar lo que es laboral de lo que no lo es.

---

<sup>8</sup> Para quienes opinan que nos encontramos frente a un referente de la precarización del empleo, señalan que Uber carece de una relación laboral que asegure derechos a sus socios conductores, pues la empresa no entrega seguridad laboral de ningún tipo. Los socios conductores deben entregar a la empresa el 25% de las ganancias de su trabajo, sin perjuicio de estar bajo el alero de Uber. Agregan que esto claramente es una precarización del trabajo que peligrosamente tiene una amplia aceptación social, De este modo, indican que la informalidad de este trabajo es a la vez reflejo de un problema mayor, pues capta a personas desempleadas o que necesitan complementar sus ingresos, buscando alternativas de trabajo en vez de recibir una alternativa laboral estable y que entregue mínimos de dignidad.

Para quienes consideran que es una forma moderna de trabajo afirman que “quien no se moderniza muere”, pues esta nueva forma de trabajo permite el intercambio de bienes y servicios de una manera más rápida, barata y eficiente, colocado así, en la agenda pública diversos aspectos, como los relativos a las formas de empleo, el enfrentamiento con la normativa vigente y la necesidad de reformarse, la corrupción y corporativismo en el manejo del transporte público. Así, los conductores de Uber tienen la posibilidad de flexibilizar más la vida laboral, adaptándose este trabajo a los horarios del potencial trabajador. Generando mayores ingresos, pero sin contar con seguridad y prestaciones sociales. Paradójicamente, en muchas ocasiones, éste ocurre por propia decisión de los conductores, tanto de Uber como del taxi tradicional perteneciente a una empresa; quienes prefieren recibir su ingreso neto antes de cubrir sus seguros sociales.

Asimismo, se analizarán las economías colaborativas y el nuevo modelo de negocio denominado *Uber economy*.

En definitiva, esta investigación cuestionara la naturaleza jurídica de la relación existente entre Uber y sus conductores, estableciendo como hipótesis la existencia de un vínculo de subordinación y dependencia, mediante el análisis de los elementos de la relación laboral, las nuevas economías y la jurisprudencia nacional e internacional.

## **CAPÍTULO I: CATEGORIAS CONCEPTUALES**

### **1. ELEMENTOS DE LA RELACIÓN LABORAL**

Para comenzar esta investigación, resulta necesario precisar que el trabajo constituye una de las principales actividades humanas y su regulación jurídica en el mundo occidental es muy importante, ya que tiene como función principal la realización personal del trabajador como también el sustento económico del núcleo familiar<sup>9</sup>.

La realidad social de esta rama del derecho no descansa sobre un trabajo general, sino un tipo especial y característico que, por lo demás, ha surgido históricamente como realidad diferenciada de un período histórico reciente.

Un tipo de trabajo singular, que dice relación con la actividad que el sujeto realiza y los frutos de la misma. Siendo sus elementos característicos la remuneración, la ajenidad y la subordinación y dependencia<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup> GAMONAL, S. Y GUIDI, C., 2015. Manual del Contrato de Trabajo, 4ºed., Santiago, Legal Publishing Chile, 3p.

<sup>10</sup> ALONSO, M. 2013. Introducción al Derecho del Trabajo. Editorial Aranzadi S.A. Séptima Edición revisada, renovada y ampliada por Casas Baamonde, Mº Emilia y Alonso García, Enrique, España. Thomson Reuter (Legal) Limited,pp.58-59.

Los elementos necesarios que deben concurrir para determinar la existencia de un vínculo contractual laboral son:

- 1) La remuneración debida por el empleador (onerosidad).
- 2) La prestación de servicios personales y por cuenta ajena (ajenidad)
- 3) La relación de subordinación y dependencia (elemento determinante, característico e indispensable de la relación laboral).

A continuación, se procederá a analizar de forma particular cada uno de ellos.

### **1.1 Onerosidad**

El trabajo regulado en el Derecho Laboral no es una actividad gratuita, sino una actividad onerosa de contenido patrimonial la cual refiere al intercambio de los servicios personales del trabajador por una remuneración por parte del empleador.

De esta forma, la remuneración es la principal obligación patrimonial que tiene el empleador, y como tal, se encuentra consagrada en la Constitución Política de la República, en su artículo 19 N°16 párrafo segundo, al prescribir

que “Toda persona tiene derecho a la libre contratación y a la libre elección del trabajo con una justa retribución”<sup>11</sup>.

Así, la justa retribución es uno de los fundamentos directos recogidos por nuestro Código del Trabajo para las normas de remuneración y la protección de la misma.

Lo anterior, implica que a los trabajadores les corresponda una retribución que les permita un nivel de vida acorde a la dignidad del ser humano y para hacer frente a sus responsabilidades familiares. Asimismo, exige que al determinar la retribución se mire su efectiva aportación a la producción y a las condiciones económicas de la empresa<sup>12</sup>.

De esta manera, la doctrina ha señalado que la remuneración puede ser concebida de dos maneras en el marco laboral:

a) Como una contraprestación económica del empleador, en el contrato de trabajo por los servicios prestados<sup>13</sup>.

---

<sup>11</sup> GAMONAL, S. Y GUIDI, C. *op. cit.* 219 p.

<sup>12</sup> THAYER, W. Y NOVOA, P. 2008. Manual de Derecho del Trabajo, Derecho individual de trabajo., Tomo III, Quinta edición. Santiago de Chile. Editorial Jurídica de Chile.151 p.

<sup>13</sup> En cuanto a la obligación meramente contractual, Bayron y Pérez la definen como “la contraprestación económica, por parte del empresario, del derecho de adquisición del resultado de la prestación profesional de servicios realizada por el trabajador”. Una definición meramente contractual que hoy día no satisface, pues no permitiría diferenciar la obligación laboral del empleador, con aquella que se paga por los servicios prestados en función de otro vínculo civil o mercantil.

b) Como una obligación del empleador hacia el trabajo concebido dentro de un marco más amplio, cual es el Derecho del Trabajo<sup>14</sup>.

A las dos citadas concepciones deben agregarse entre otras, el concepto de remuneración definido por el Derecho de la Seguridad Social<sup>15</sup> y por el Derecho Tributario<sup>16</sup>. En estos casos, la remuneración no tiene un contenido obligacional, sino que, se trata de determinar el monto de las sumas numéricas sujetas a cotización de seguridad social y a impuesto a la renta, respectivamente<sup>17</sup>.

El Código del Trabajo define la remuneración en el artículo 41 del Código del Trabajo, indicando lo siguiente:

---

<sup>14</sup> En esta segunda postura E. Krottoschin conceptualiza la remuneración como “La contraprestación del patrón que éste debe, no sólo por los servicios prestados, sino en general por el hecho de que el trabajador se pone a su disposición, se somete y se subordina al plan y la organización del trabajo de un ajeno, basándose su existencia en ello”. Si se pretende definir en este marco más amplio del Derecho del Trabajo a la remuneración, deben incluirse, también los elementos tutelares que el derecho estatal o convencional colectivo han garantizado y que la autonomía de la voluntad de las partes no puede infringir.

<sup>15</sup> Decreto Ley N°3500, de 1980, se remitió al concepto de remuneración de la legislación del trabajo. Su artículo 14 dispuso: “Se entiende por remuneración la definida en el artículo 50 del Decreto Ley N°2200, de 1978” (referencia que debe entenderse hecha al actual artículo 41 del Código del Trabajo). Ante este Derecho y por razones de orden práctico- la necesidad de evitar simulaciones fraudulentas o evasiones de cotizaciones- ha sido frecuente el criterio de estimar toda suma que el empleador pague al trabajador lo es a título de retribución del trabajo y como tal, quedan sujetas a los respectivos gravámenes de cotización, incluso determinadas prestaciones que ante el derecho del trabajo no constituyen remuneración o con carácter predominantemente indemnizatorio. (Ley N°10.383, artículo 2 y Ley N°17.365)

<sup>16</sup> El artículo 41 del D.L. N°824 dispone que se aplicará, calculará y cobrará impuestos sobre las siguientes rentas: “Sueldos, sobresueldos, salarios, premios, dietas, gratificaciones y asignaciones que aumenten la remuneración pagada por servicios personales, montepíos y pensiones, exceptuadas las imposiciones obligatorias que se destinen a la formación de fondos de previsión o retiro y las cantidades percibidas por concepto de gastos de representación.

<sup>17</sup> THAYER Y NOVOA. *op. cit.* 152 p.

“Se entiende por remuneración las contraprestaciones en dinero y las adicionales en especie avaluables en dinero que debe percibir el trabajador del empleador por causa del contrato de trabajo.”

De la norma transcrita es posible observar que la remuneración constituye una contraprestación evaluable en dinero que el empleador debe entregar al trabajador por causa del trabajo realizado.

Las características más relevantes de este elemento son<sup>18</sup>:

- a) Es una contraprestación evaluable en dinero.
- b) Existen de diversas clases de remuneración, tales como las remuneraciones fijas y variables y las remuneraciones de carácter obligatorio y las de carácter voluntario.
- c) La obligación de pagar una remuneración con un monto mínimo mensual.
- d) El pago debe realizarse de manera periódica.

Así, la Excelentísima Corte Suprema, en relación a esta materia ha señalado que:

---

<sup>18</sup> MIÑO, I. 2015. Derecho del Trabajo; Derecho Individual del Trabajo. Santiago de Chile, Legal Publishing. 10 p.

“...el alcance del concepto de "remuneración" utilizado en la aludida cláusula cuarta, se debe acudir a la definición legal contenida en el artículo 41 del Código del Trabajo que, bajo dicho término, engloba las contraprestaciones en dinero y las adicionales en especie avaluables en dinero, que debe percibir el trabajador del empleador por causa del contrato de trabajo, conteniéndose en el artículo 42 del mismo Código una enumeración no taxativa de algunos ingresos constitutivos de remuneración, la que por mandato del artículo 17 del Decreto Ley 3.500 es imponible...”<sup>19</sup>.

Por su parte, la Dirección del Trabajo, a través de su extensa jurisprudencia administrativa ha señalado respecto a esta materia, mediante sus dictámenes, tales como, el Ordinario N° 4677/117 de 25.10.2005 que el contrato de trabajo es un vínculo bilateral que genera obligaciones recíprocas para ambas partes, que se traducen, para el empleador, en las de proporcionar el trabajo convenido y pagar por él una determinada remuneración, en tanto que para el trabajador en la obligación esencial de prestar servicios para los cuales fue contratado.

---

<sup>19</sup> ECS Rol de Corte N°31950-2014 de fecha 24.12.2015 (Considerando Tercero)

Asimismo, el Ordinario N°3762/284, de 06.09.2000, indica expresamente que “En el caso del empleador, sus principales obligaciones consisten en proporcionar al dependiente el trabajo estipulado y en pagar por estos servicios la remuneración que hubieren convenido (...)”.

En este mismo sentido, el Ordinario N°2022/83 de 02.04.1996 señala que el pago de las remuneraciones debe hacerse en el tiempo que las partes libremente han acordado, períodos éstos que en caso alguno pueden exceder de un mes.

Por su parte, el Ordinario N°4814/044 de 31.10.2012, señala que las remuneraciones una vez devengadas se incorporan al patrimonio del trabajador, no pudiendo quedar sujetas a cláusulas sobre devolución, reintegro o compensación en favor del empleador por la ocurrencia de hechos posteriores a la oportunidad en que se devengaron.

Así las cosas, establece la oportunidad en que se devengan las remuneraciones y la procedencia de pactar premios o bonos por hechos futuros a la prestación de servicios del trabajador, esto en la medida que ello corresponda al esmero y buen cumplimiento de las obligaciones contractuales por parte del agente, que permitieron alcanzar tales logros.

Por otro lado, un aspecto relevante que precisa ser destacado en relación a esta materia, dice relación con las normas de remuneración mínima, el cual debe observarse desde una triple perspectiva<sup>20</sup>:

a) Desde el punto de vista jurídico, significa una limitación a la libertad contractual y a la autonomía de la voluntad del contrato de trabajo. (Esta es la representación más patente del carácter tuitivo y protector del económicamente débil que tiene el Derecho del Trabajo).

b) Desde un ángulo sociopolítico las normas sobre salario mínimo representan la garantía sustantiva de la remuneración. Tal mínimo fijado por la normativa, debe tender a ser justo en forma que asegure una indispensable suficiencia de vida al trabajador.

c) Desde el punto de vista de la política de las remuneraciones, las normas sobre mínimos tienen indudablemente efectos por su sola presencia, como un cuerpo catalizador, pues cualquier contratación libre en materia de fijación de remuneraciones, ya sea individual o colectiva entra a discutirse a partir de ese mínimo garantizado por la legalidad, y no desde una cifra inferior.

---

<sup>20</sup> THAYER, W. Y NOVOA, P. *op. cit.* 156p.

Así, el objetivo fundamental de adoptar una política de salario mínimo es establecer la base de la estructura salarial nacional, a fin de proteger a quienes perciben un salario bajo.

Resulta preciso destacar que en los países en desarrollo, con frecuencia se estima que las políticas de salario mínimo no incumben a los trabajadores por cuenta propia. No obstante, hay datos que indican que la existencia de un salario mínimo puede proporcionar un punto de referencia para los ingresos y, por ende, puede llegar a ser un elemento de negociación útil para los trabajadores de la economía informal<sup>21</sup>.

## **1.2 Ajenidad**

Este elemento tiene gran relevancia, ya que nos permite distinguir el trabajo dependiente del autónomo. Ahora bien, cuando hablamos de ajenidad nos estamos refiriendo al trabajo que se realiza por cuenta ajena.

---

<sup>21</sup> ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO. 2008. ABC de los derechos de las trabajadoras y la igualdad de género. Segunda edición. Oficina Internacional del Trabajo. Ginebra.157p.

Así la ajenidad se manifiesta en los frutos del trabajo que ingresan inmediatamente al patrimonio del empleador y en los riesgos que el mismo asume.

De esta forma nos referimos a la ajenidad en los frutos cuando estos son atribuidos inicial y directamente a persona distinta de la que efectúa el trabajo, una atribución originaria que refiere a la ejecución del trabajo. Los frutos son claramente objetos y el contrato de trabajo es el título jurídico por el cual opera el cambio<sup>22</sup>.

Al respecto, el profesor Alonso Olea señala que la pertenencia originaria de los resultados del trabajo al empleador conduce a la potestad de dirección o control del mismo sobre la actividad del trabajador, para ordenar la calidad y cantidad del resultado y para coordinar el esfuerzo de cada uno con el de los demás en la empresa. Así, este autor señala que si el trabajo es conjuntamente, productivo y por cuenta ajena, “(...) la atribución de los frutos a persona distinta de la que los produce necesariamente ha de estar acompañada por la entrega por la

---

<sup>22</sup> OJEDA, A. 2007, Ajenidad, dependencia o control: causa del contrato. Revista de la Facultad de Derecho Pontificia Universidad Católica de Perú (60):378-380.

primera a la segunda de medios de subsistencia sustitutivos de los frutos del trabajo”<sup>23</sup>.

En efecto, resulta necesario señalar que los frutos del trabajo deben pertenecer a un extraño o ajeno al trabajador mismo; así la atribución de los frutos desde el momento que se producen pertenecen a una persona distinta al trabajador que la genera, asimismo, la expresión “fruto” debe ser entendida en el sentido amplio para abarcar toda resultante del trabajo productivo del ser humano, sea intelectual o manual; tenga valor por sí mismo o lo tenga asociado al resultado del trabajo de otras personas; consista en un bien o en un servicio. De ahí que puede afirmarse que la ajenidad se refiere a la “utilidad patrimonial del trabajo”<sup>24</sup>.

Por su parte, cuando se habla de ajenidad en los riesgos, refiere al riesgo que asume el empleador por la realización del trabajo por parte del trabajador.

De esta manera, este concepto hace referencia a la pérdida o destrucción de la cosa y a las consecuencias del trabajo realizado, sobre todo el buen fin de la operación.

---

<sup>23</sup> ALONSO, M. *op. cit.* p.91

<sup>24</sup> MONTOYA, A. 1997. Derecho y Trabajo. Ensayo “Sobre la esencia del Derecho del Trabajo”, Civitas Ediciones, 11-13 pp.

Al respecto, la Dirección del Trabajo, mediante su jurisprudencia administrativa, ha configurado el concepto de ajenidad en los riesgos y no en los frutos, tal como lo señala en el Ordinario N°3675/124 de fecha 05.09.2003, al señalar: “(...) al aludido principio de ajenidad se traduce en que éstos son simplemente una de las partes del contrato de trabajo, que tienen derecho a su remuneración y la obligación correlativa de prestar servicios, en tanto que el empleador está obligado a pagar las respectivas remuneraciones y a adoptar todas las medidas de resguardo y de protección que garanticen el normal desempeño de las funciones que a aquellos les corresponden desarrollar, recayendo sobre él, el riesgo de la empresa, esto es, el resultado económico favorable o adverso de su gestión”.

En este mismo sentido, en el Ordinario N° 2.435, de 04.07.2014, la Dirección del Trabajo indica que: “(...) los trabajadores realizan su trabajo "por cuenta de otro" o "por cuenta ajena", lo que de acuerdo al principio de ajenidad que caracteriza la relación jurídico laboral se traduce en que éstos son simplemente una de las partes del contrato de trabajo, que tienen derecho a su remuneración y la obligación correlativa de prestar servicios, en tanto que el empleador está obligado a pagar las respectivas remuneraciones y adoptar

todas las medidas de resguardo y de protección que garanticen el normal desempeño de las funciones que a aquellos les corresponde desarrollar, recayendo sobre él, el riesgo de la empresa, vale decir, el resultado económico favorable, menos favorable o adverso de su gestión”.

Así, la Excelentísima Corte Suprema se ha pronunciado en esta materia señalando lo siguiente:

“Que a la luz de la discusión introducida por la demandante, preciso es traer a colación otro de los elementos de la esencia de toda relación laboral e implícita en la misma, esto es, la ajenidad. Con ello se apunta a que el trabajo personal debe verificarse por cuenta de otro; constituye un atributo primordial del trabajo regulado, que los frutos, entendidos como la utilidad patrimonial del trabajo que origina la labor, pertenezcan a un sujeto diverso del trabajador, se expresa en el hecho que el riesgo de la empresa lo asume el empleador, es éste quien incorpora al mercado los frutos del trabajo y percibe directamente su beneficio. Se trata entonces, según diversos autores, de una triple vertiente de la ajenidad: la ajenidad en los frutos; en el mercado y en los riesgos.

Por otra parte, la subordinación y dependencia, como conceptos abstractos se encuentran presentes en relaciones civiles, mercantiles y laborales; sin embargo, la ajenidad aparece como elemento dilucidador de los conflictos que surgen sobre la materia, pero siempre unido a la idea de dependencia jurídica.

De esta forma, es posible señalar que la ajenidad se centra en el destino del trabajo y la dependencia, en la ejecución misma de la actividad, que supone la capacidad del otro –patrón- de apropiarse de los frutos que la actividad del trabajador produce, bajo una potestad que reglamenta la ejecución de los servicios.

Conforme a lo expuesto, la ajenidad y la dependencia constituyen elementos delimitadores de aquellas prestaciones de servicios efectuadas, que permiten distinguirlas de otras, que se encubren a través de relaciones civiles o comerciales con la finalidad de abstraerse de la protección del Derecho del Trabajo o bien para excluir aquellas que escapan al ámbito del mismo”<sup>25</sup>.

Sin duda, la ajenidad cobra gran importancia cuando la subordinación se encuentra en la zona gris del Derecho del Trabajo, pues este elemento surtirá

---

<sup>25</sup> ECS Rol de Corte N°3687-2013 de 24.09.2013 (Décimo Quinto)

los efectos de colaboración en la determinación de la naturaleza jurídica del vínculo que une a las partes. Con ello se apunta a que el trabajo personal debe verificarse por cuenta de otro; constituyendo un atributo primordial del trabajo regulado, que los frutos, entendidos como la utilidad patrimonial del trabajo, pertenezcan a un sujeto diverso del trabajador.

Así las cosas, cabe señalar que la ajenidad se centra en el destino del trabajo<sup>26</sup> y la dependencia, en la ejecución misma de la actividad, que supone la capacidad del otro –patrón- de apropiarse de los frutos que la actividad del trabajador produce, bajo una potestad que reglamenta la ejecución de los servicios.

De este modo, el profesor Eduardo Caamaño señala que el trabajo por cuenta ajena “es aquel en el que los frutos o resultado no son adquiridos ni siquiera en un primer momento por el trabajador, sino que pasan directamente a otra persona que se beneficia de ellos desde el instante en que se producen. En los casos en que el resultado del trabajo es un servicio inmaterial, la ajenidad se manifiesta en que la ejecución del trabajo se organiza y se lleva a cabo de

---

<sup>26</sup> ARRIETA, F. 2009. El derecho del trabajo y las relaciones jurídicas calificadas como >> zonas grises>> (El empresario plural: hacia un nuevo concepto de empresario en su dimensión jurídico-laboral). Revista Estudio de Deusto 57 (2):314.

manera que satisfaga las necesidades o conveniencias, no del trabajador, sino de aquel a cuyo favor se prestan los servicios”<sup>27</sup>.

Por lo tanto, cuando hablamos de ajenidad referimos a la apropiación por parte del empleador del resultado de la actividad personalmente desarrollada por el trabajador, esto es, los frutos y el riesgo, pues es éste quien incorpora al mercado los frutos del trabajo y percibe directamente sus beneficios o perjuicios.

### **1.3 Subordinación o Dependencia**

Gran parte de nuestro estudio se sustanciará en torno a este elemento, por lo que resulta preciso comenzar señalando que, sin perjuicio de ser este elemento de la esencia del contrato de trabajo, este no siempre fue recogido como un elemento del mismo, así en el Código de 1931 no se exigía. No obstante, debido a su trascendencia fue requerido sistemáticamente por

---

<sup>27</sup> CAAMAÑO, E. 2004. La parasubordinación o trabajo autónomo económicamente dependiente. El empleo en las fronteras del Derecho del Trabajo. Revista Laboral Chilena (Parte I) (132): 64.

nuestra jurisprudencia<sup>28</sup> como factor que configura dicho contrato<sup>29</sup>. Eso influyó en la dictación del Decreto Ley N°2200, de 1978<sup>30</sup>.

Así, el concepto de dependencia y subordinación se comenzó a emplear a raíz de la definición del contrato de trabajo individual, el cual actualmente se encuentra en el artículo 7 del Código del Trabajo, que señala:

“Contrato individual de trabajo es una convención por la cual el empleador y el trabajador se obligan recíprocamente, éste a prestar servicios personales bajo dependencia y subordinación del primero, y aquél a pagar por estos servicios una remuneración determinada”.

Del precepto legal citado es posible inferir que el legislador utiliza la subordinación y dependencia como elemento distintivo de la relación laboral.

No obstante lo anterior, resulta preciso destacar que la normativa laboral no ha dado definido ningún concepto de subordinación o dependencia, ni en el artículo 3 del Código del Trabajo, en referencia al concepto del trabajador, ni

---

<sup>28</sup> Así, la Excelentísima Corte Suprema en un fallo de 1939 señaló que el mandato conferido por una sociedad a una persona para que cobre judicial y extrajudicialmente las cuentas de que es titular, no permite considerarlo empleado en términos del Código del Trabajo, porque no se encuentra en situación de dependencia. Veasé en: Revista Derecho y Jurisprudencia, 1939. T37, segunda parte, Chile.

<sup>29</sup> Al mismo tiempo, en 1936, la Inspección General del Trabajo señaló que los directores de una sociedad anónima no están sujetos al Código del Trabajo porque carecen de la condición de dependencia o subordinación características del empleado. UGARTE, J.L (2004). 51p.

<sup>30</sup> THAYER, W Y NOVOA, P. *op. cit.* 34p

en el artículo 7 del mismo texto legal, en referencia al concepto de contrato de trabajo, quedando entonces entregada a la doctrina y la jurisprudencia.

Así, la subordinación y dependencia es un elemento fundamental del Derecho del Trabajo, pues actúa como criterio de calificación de las relaciones de trabajo amparadas por el sistema de protección laboral, la cual cumple la función fundamental de dotar de autonomía a la naciente legislación social, tanto en el plano normativo como en el dogmático: primero, permitió la unificación de la dispersa normativa de tutela dictada hasta el momento en un solo continente construido en torno a la dependencia, surgiendo el Derecho del Trabajo como sector especial, y segundo, permitió construir una unidad de reflexión científica distinta al resto de las relaciones de trabajo entre particulares, especialmente derivadas de contratos civiles<sup>31</sup>.

Ahora bien, resulta necesario señalar que el Derecho Comparado a sistematizado ciertas teorías elaboradas en torno a la subordinación, recogiendo como base, la dependencia técnica, económica y jurídica para con el empleador.

De esta forma en términos generales es posible señalar que:

---

<sup>31</sup> UGARTE, J.L., 2004. El nuevo Derecho del Trabajo. Editorial Universitaria. Santiago de Chile. 32p.

- a) Dependencia técnica: Describe la subordinación, como la obligación del trabajador a someterse a instrucciones sobre la forma de realizar el trabajo; el cual consiste en las instrucciones precisas y en la obtención de la ejecución de las mismas, en el señalamiento de parámetros de resultados y rendimiento, etc<sup>32</sup>.
- b) Dependencia económica: se halla presente en la relación de trabajo subordinado, en la medida en que el servicio prestado por el trabajador tiene como fin obtener una remuneración por parte del empleador, sin que ello implique una subordinación jurídica específica.
- c) Dependencia jurídica: consiste en la potestad jurídica que tiene el empleador, para dar órdenes e instrucciones en cualquier momento, y en la obligación correlativa del trabajador de acatar su cumplimiento. En efecto resulta aplicable, respecto del empleador, que utiliza actual o potencialmente los servicios de un tercero en virtud de un negocio jurídico que les une previamente, mediante una retribución y bajo dependencia jurídica<sup>33</sup>.

---

<sup>32</sup> PÉREZ, A. 2002. La frontera entre el trabajo subordinado y el trabajo independiente. Boletín Mexicano de Derecho Comparado. Volumen XXXV N°105, p. 403.

<sup>33</sup> IRURETA, P. 2014 La noción jurídica del empleador ante el Derecho del Trabajo. Revista de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. (42):p.260.

En efecto, a partir de lo dicho hasta aquí, es posible señalar que la idea de subordinación jurídica es la esencia del contrato de trabajo y que el aspecto técnico y económico es parte de la misma.

Lo anterior se fundamenta en el hecho de que el empleador puede impartir instrucciones en cualquier momento de la relación laboral, debiendo el trabajador cumplirlas. Sin embargo, si por la naturaleza del servicio que se presta, las instrucciones no se dan de manera directa, permanente o existe una mayor “independencia” por parte del trabajador para ejercer sus labores, ello no significa que la relación laboral jurídica desaparece, ni menos que las normas laborales dejen de protegerla.

De esta forma, el hecho que estas nuevas formas de trabajo no se realicen en jornadas completas, no se firmen contratos indefinidos, no exista presencia física del trabajador y las facultades de mando y dirección no se realicen de manera convencional, no quiere decir que no exista vínculo de subordinación y dependencia jurídica.

De este modo, resulta necesario precisar que, para el legislador laboral la subordinación y dependencia jurídica no tiene necesariamente que ver con el control directo e inmediato de la prestación de servicios, por lo que es posible

concluir que la noción física de este elemento, no tiene una justificación normativa, puesto que no existe una definición legal del mismo ni tampoco la norma ha hecho alusión al posible contenido de la misma como poder de mando y control directo sobre la actividad del trabajador, asimismo, la ley se ha encargado de descartar abiertamente que la subordinación se trate de una cuestión de mando y control directo del empleador, en cuanto considera trabajador protegido y subordinado, a quienes realizan su trabajo sin fiscalización superior inmediata, en los términos del artículo 22 del Código del Trabajo. Así es posible afirmar, que la razón física de este elemento, es más bien histórica, debido a que el modelo de la empresa predominante en el siglo XX es la denominada fordista, donde el trabajo se prestaba en unidades cerradas, físicamente integradas, bajo el control directo del empleador, comienza a declinar, debido a que este modo de organizar el trabajo que se relaciona estrechamente con una idea de subordinación que se había interiorizado profundamente, como una continuidad y coordinación de espacio temporal rígida de la prestación, fundada en los elementos de

jerarquía y de autocracia empresarial, el cual comenzó a quedar obsoleto al introducirse los avances tecnológicos y las nuevas economías<sup>34</sup>.

De esta forma, puede ser considerado trabajador y por ende susceptible de subordinación, aquel que no necesariamente concorra un indicio físico, así un trabajador subordinado puede prestar servicios en un lugar diferente a la empresa y puede tener un cierto control en la prestación del servicio que ejerce el mismo e incluso tener control sobre el servicio que presta el resto de los trabajadores, puesto que pensar lo contrario no explicaría cómo los altos ejecutivos son considerados trabajadores subordinados en nuestro Código del Trabajo<sup>35</sup>.

En este sentido, la subordinación y dependencia debe ser visto como un tipo normativo y no como un concepto estricto.

Por su parte, resulta posible afirmar que este elemento sirve de hilo conductor para la construcción de una nueva disciplina y la elaboración de una categoría general y universal de trabajador, extremadamente amplia, y que desborda y

---

<sup>34</sup> UGARTE, J.L. *op. cit.* p.54

<sup>35</sup> UGARTE, J.L. *op. cit.* 53-54 pp.

supera la esfera inicial del obrerismo industrial, aunque éste siga siendo mucho tiempo el modelo ideológico de referencia<sup>36</sup>.

En este sentido, el profesor José Luis Ugarte, plantea que la discusión sobre la metodología de aplicación del criterio de calificación de la subordinación y dependencia, se disputa entre el binomio, el método subsuntivo y el método tipológico<sup>37</sup>.

En cuanto al método subsuntivo<sup>38</sup>, señala que, esta opera mediante el concepto jurídico de la subordinación, construido a través de una definición que describe de forma exhaustiva los elementos necesarios e imprescindibles para la verificación de dicho concepto. Esto conduce a la comparación por la vía de un juicio de identidad entre la figura normativa y el caso concreto, de modo tal que la ausencia de uno de estos elementos importa necesariamente la no aplicación del concepto-definición de subordinación. En cambio, en el

---

<sup>36</sup> RODRIGUEZ- PIÑERO Y BRAVO FERRER, M. 1999. Contrato de trabajo y autonomía del trabajador”, en AAVV, Trabajo Autónomo y Trabajo Subordinado, Tecnos, España. 25p.

<sup>37</sup> UGARTE, J.L. 2008. La Subordinación en el Derecho Laboral Chileno, Legal Publishing, Santiago de Chile 5p.

<sup>38</sup> Así, un buen ejemplo de la aplicación del método subsuntivo, es el fallo de la Excelentísima Corte Suprema, Rol N°3524, 05.12.1991, que señala: “Para determinar la concurrencia o no de este esencial elemento, la jurisprudencia ha sostenido que el vínculo de subordinación y dependencia se manifiesta a través de diversas circunstancias, el cumplimiento de horario de trabajo, la supervigilancia en el desempeño de sus funciones, la obligación de ceñirse a las instrucciones, la obligación de mantenerse a disposición de éste, etc., elementos éstos que son copulativos, lo cual significa que para que estemos en presencia de un contrato de trabajo deben concurrir todos ellos. En otros términos, bastará la ausencia de uno para determinar la inexistencia de la relación laboral, lo cual implicará sustraer la relación jurídica de que se trate de la aplicación del Derecho del Trabajo”

método tipológico<sup>39</sup>, entiende la subordinación como un tipo normativo, que describe de modo abierto y aproximado una determinada condición que debe ser correspondida por los hechos a ser calificados, a través de un juicio de semejanza entre el tipo normativo y el caso fáctico. A este método corresponde, sin duda, la operación del criterio de subordinación jurídica por la vía de un sistema de indicios abierto y elástico, que no exige la concurrencia de todos y cada uno de los indicios, sino de un número suficiente que permita al aplicador del derecho sostener su correspondencia<sup>40</sup>. Así, para determinar si un trabajador tiene un vínculo de subordinación y dependencia con el empleador, se deben calificar las situaciones de hecho, no por la vía de la identidad plena entre ese tipo y el caso concreto a calificar, sino por una comparación menos intensa, y más benigna, como es el juicio de semejanza. Así, el método tipológico conduce directamente a la denominada técnica haz de indicios, que siendo universalmente empleados, sin perjuicio de que varían según el sistema jurídico dado, los modelos

---

<sup>39</sup> Como modo de ejemplo, la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Santiago, con fecha 19.12.1988, señaló que la subordinación debe desprenderse, por diversas circunstancias de hecho relacionadas con la actividad desplegada, con la forma en que ésta se lleva a cabo. Asimismo con fecha 08.04.1997 indicó que no puede ser uniforme ni externalizarse a través de idénticas expresiones concretas en todos los contratos: puede ser mínima en algunos casos y muy estrictas en otros, todo ello según las circunstancias, modalidades y condiciones bajo los cuales se presten los servicios.

<sup>40</sup> UGARTE, J.L. *op. cit.* 5-6 pp.

económicos en que se desarrollan y los avances tecnológicos, consiste para el juez, en proceder a una evaluación del conjunto de la relación de trabajo que debe calificar y examinar para determinar si existe un número suficiente de indicios de una relación de subordinación y dependencia. Lo particular de esta técnica es que ninguno de esos indicios puede ser considerado por sí mismo como determinantes<sup>41</sup>.

Asimismo, en aplicación del método tipológico, la Excelentísima Corte Suprema ha señalado que “Tal subordinación no puede ser uniforme en todos los contratos de trabajo; puede ser mínima en unos casos y muy estricta en otros, según las circunstancias y condiciones en que se presta el servicio”<sup>42</sup>.

Por su parte, la Dirección del Trabajo, a través del Ordinario N°5122/225, de fecha 28.11.2003 ha establecido que: “La subordinación y dependencia se materializa a través de diversas manifestaciones concretas, tales como la continuidad de los servicios prestados en el lugar de la faena, el cumplimiento de un horario de trabajo, la supervigilancia en el desempeño de las funciones, la obligación de ceñirse a instrucciones impartidas por el empleador, etc., estimándose, además que el vínculo de subordinación está sujeto en su

---

<sup>41</sup> UGARTE, J.L., *op. cit.*.49-50 pp.

<sup>42</sup> ECS Rol de Corte N°527-1998

existencia a las particularidades y naturaleza de la prestación del trabajador”, lo que se calificará de acuerdo al Ordinario N°917/60 de 23.02.1998 en cada caso particular a fin de verificar si concurren o no las condiciones que determinan la existencia de un contrato de trabajo.

De esta forma a pesar de todos los reparos que, en distintas épocas, este elemento ha originado, lo cierto es que la subordinación y dependencia ha mantenido su vigencia como criterio delimitador aun cuando se reconozca que su calificación actual es menos lineal que aquella que se pregonaba del sistema taylorista de producción<sup>43</sup>.

En definitiva, es posible señalar que la subordinación o dependencia jurídica opera como elemento de diferenciación de los conceptos contractuales civiles, en este mismo sentido no debemos perder de vista, que este es un concepto cada vez menos físico y más funcional, además de ser variable y de contenido indeterminado, día a día debe adaptarse a la manera en que se organizan las empresas y las estructuras productivas de cada país.

---

<sup>43</sup> IRURETA, P. 2007. La regulación jurídica del trabajo dependiente. Revista Ensayos Jurídicos de la Universidad Alberto Hurtado. (3): p 7.

## **2. EVOLUCIÓN DEL CONCEPTO DE SUBORDINACIÓN Y DEPENDENCIA**

La relación entre el trabajador y el empleador, en cuya virtud se enmarca la relación laboral, es un compromiso asumido por el primero de poner a disposición del empleador su fuerza de trabajo para aplicarla en interés de aquel, obligándose el segundo a pagar una remuneración por este trabajo, asumiendo los riesgos del negocio. Precisamente al considerarse la subordinación y dependencia como vínculo personal del trabajador y el empleador, adquiere su prestación un sentido marcado de colaboración. En los diferentes países la jurisprudencia a perfilado una serie de indicios con los cuales es posible distinguir la subordinación en un contrato y por ende hacer aplicación de la legislación laboral<sup>44</sup>.

Así, mediante los indicios que constituyen la dependencia, puede resolverse fácilmente la calificación del contrato<sup>45</sup>.

---

<sup>44</sup> OJEDA, A. 2007, *op. cit.* (60):390.

<sup>45</sup> UGARTE, J.L, 2005. La subordinación jurídica y los desafíos del nuevo mundo del trabajo. Gaceta Laboral (11).

Ahora bien, resulta importante señalar que la subordinación bajo la cual se presta un servicio es, sin lugar a dudas, es un concepto fundamental para el Derecho del Trabajo, pues constituye su presupuesto de aplicación<sup>46</sup>, lo que responde – según ya se ha señalado - a precisas y particulares circunstancias históricas que dieron lugar a que esta forma de prestación de servicios requiriera una protección especial para subsanar las críticas condiciones sociales y económicas que afectaban a los trabajadores<sup>47</sup>.

En concordancia con lo anterior, cabe señalar que la noción de trabajo subordinado es precisamente la que subyace a la definición contenida en el artículo 3 letra b) del Código del Trabajo , conforme a la cual es trabajador: “toda persona natural que preste servicios personales intelectuales o

---

<sup>46</sup> En igual sentido: Ermida Uriarte, Oscar; Hernández Alvarez, Oscar, ob. cit. (n. 2), p. 69; Rodríguez-Piñero, Miguel, Contrato de trabajo y autonomía del trabajador, en Trabajo subordinado y trabajo autónomo en la delimitación de las fronteras del Derecho del Trabajo. Estudios en homenaje de José Cabrera Bazán (Jesús Cruz Villalón, coordinador), Madrid, España, 1999, p. 21 s.

<sup>47</sup> “Que el objeto de regulación (y de protección) del Derecho del Trabajo venga siendo tradicionalmente el trabajo dependiente por cuenta ajena no es, evidentemente, consecuencia de una decisión doctrinal o política tomada en abstracto, sino de una necesidad histórica suficientemente conocida: la necesidad de introducir una regulación protectora en el trabajo industrial del siglo XIX, con el doble fin de mejorar la condición obrera y de preservar en sus grandes líneas el orden social y económico establecido.” Así lo plantea Montoya Melgar, Alfredo, Sobre el trabajo dependiente como categoría delimitadora del Derecho del Trabajo, en Trabajo subordinado y trabajo autónomo en la delimitación de las fronteras del Derecho del Trabajo. Estudios en homenaje de José Cabrera Bazán (Jesús Cruz Villalón, coordinador), Madrid, España, 1999, pp. 59-60.

materiales, bajo dependencia o subordinación, y en virtud de un contrato de trabajo”<sup>48</sup>.

De la norma transcrita resulta necesario destacar que la subordinación y dependencia es un concepto jurídico que constituye un elemento estructural de la relación laboral, debido a que da lugar a que el trabajador se encuentre bajo la dirección del empleador<sup>49</sup>.

Así, la subordinación y dependencia jurídica, debe ser entendida como un tipo normativo y no como un concepto estricto, que debe ser analizada caso a caso, en cuanto el trabajador coloca a disposición del empleador su trabajo el cual debe ser retribuido mediante una contraprestación en dinero, denominada, remuneración, la cual debe ser pagada por el empleador, constituyendo este el principal medio de subsistencia del trabajador y su familia<sup>50</sup>.

En consecuencia corresponde al trabajador la entrega o puesta a disposición de los frutos de su trabajo –sean productos o servicios- al empleador,

---

<sup>48</sup> CAAMAÑO, E. 2005. La parasubordinación o trabajo autónomo económicamente dependiente. el empleo en las fronteras del derecho del trabajo. Revista Laboral Chilena. (Parte 2):68s.

<sup>49</sup> PERULLI, A. 2003, Trabajo económicamente dependiente (trabajo parasubordinado), Estudio elaborado para la Comisión de Empleo y Asuntos Sociales del Parlamento Europeo, p.6 (consultado: [www.europarl.eu.int/hearings/20030619/empl/study\\_es.pdf](http://www.europarl.eu.int/hearings/20030619/empl/study_es.pdf)).

<sup>50</sup> RIVAS, D. 1999. La subordinación. Criterio distintivo del contrato de trabajo, Fundación de Cultura Universitaria, Montevideo, Uruguay, 58-59 pp.

facultando de esta manera al empleador a tomar decisiones concernientes con el mercado y su público, como la fijación de tarifas o precios, selección de clientela, determinar el carácter fijo o periódico de la remuneración y el cálculo del dinero que recibirá cada trabajador, por los frutos de su trabajo. De esta manera es posible señalar que cuando concurren los elementos de la relación laboral existe una la presunción de laboralidad, la cual “constituye un presupuesto indispensable para asegurar la eficacia de la legislación laboral”<sup>51</sup>. La cual se encuentra establecida en el artículo 8 de Código del Trabajo inciso primero, que establece:

“Toda prestación de servicios en los términos señalados en el artículo anterior, hace presumir la existencia de un contrato de trabajo”.

Si bien, inicialmente resulta clara la fundamentación de esta presunción, desde hace algunos años, las líneas jurisprudenciales han comenzado a poner en entredicho la aplicación de este supuesto, ya sea valiéndose del uso de la teoría de los actos propios, o por la utilización de relaciones laborales propias del derecho privado, tales como los denominados “contrato a honorarios” que se celebran en la Administración Pública y la Municipal<sup>52</sup>.

---

<sup>51</sup> S.C.A. DE Santiago de 6 de enero de 2011, Rol N°1086 de 2010. ([www.poderjudicial.cl](http://www.poderjudicial.cl))

<sup>52</sup> MIÑO, I. *op. cit.* P.19.

Así, cuando analizamos la presunción de laboralidad, surge como correlativo obligatorio la aplicación del principio de la supremacía de la realidad, puesto que en caso de existir una discordancia entre lo que ocurre en la práctica y lo que surge de los contratos o acuerdos, debe darse preferencia a lo primero, es decir, a lo que sucede en el terreno de los hechos<sup>53</sup>.

Ante ese escenario normativo, el fenómeno de la huida del Derecho del Trabajo tiene pleno sentido para el empleador: trasladar el desarrollo de la relación jurídica fuera del ámbito protector del derecho laboral, mudándolo a áreas de mayor benevolencia frente a la intensidad de la protección social.

Lo anteriormente expuesto, provoca lo que se conoce como el encubrimiento laboral, esto es, de la superposición de una figura contractual de signo laboral, por sobre la relación efectiva de trabajo, con el fin de esconder o mantener oculta esta última, eludiendo la aplicación del régimen tuitivo del Derecho del Trabajo<sup>54</sup>. El encubrimiento de una relación laboral corresponde a un fraude de la ley laboral, ya que por un lado el empleador pretende aminorar los costos inherentes a una relación de trabajo y con ello disminuir su nivel de responsabilidad empresarial impuesta por las normas laborales; y el trabajador

---

<sup>53</sup> PLA, A., 1998. Los principios del derecho del trabajo, tercera edición, Ed. Depalma, Buenos Aires, p.313

<sup>54</sup> UGARTE, J.L., 2011. El nuevo derecho del trabajo. Legal Publishing. Santiago de Chile p. 38.

por su lado, evita que le realicen descuentos por concepto de cotizaciones previsionales y demás cargas legales.

No obstante, en muchos casos es discutible la existencia del interés económico por parte del trabajador, toda vez que simultáneamente pierde la protección de los instrumentos de seguridad social que van directa o indirectamente en su beneficio.

Así, en la mayoría de los casos se trata de una imposición del empleador al trabajador del contrato simulado, pudiendo este último sólo cuestionar la configuración jurídica una vez que termine la vigencia de esta relación, con el problema que será este quien tendrá la carga de la prueba<sup>55</sup>.

Otro aspecto que no debemos olvidar que el contrato de trabajo es consensual, por lo que no se requiere formalidad alguna para su perfeccionamiento jurídico. De este modo, los conceptos de orden público laboral, consensualidad, principio de la primacía de la realidad y autonomía de las partes se enfrentan para determinar el sistema jurídico aplicable al vínculo que los une.

En lo referente al denominado principio de la realidad, la Corte Suprema ha señalado<sup>56</sup> que no corresponde considerar únicamente los términos de los

---

<sup>55</sup> MIÑO, I. *op. cit.*, 31p.

<sup>56</sup> SCS 5699-2015 de 19.04.2016, Considerando Decimoquinto

respectivos documentos, tampoco los acuerdos arribados por las partes, sino lo que sucede en la práctica; criterio protector que la doctrina laboral denomina "la primacía de la realidad", y que, en la legislación laboral, se encuentra consagrado en el inciso primero del artículo 8° del Código del Trabajo, en la medida que señala que toda prestación de servicios en los términos señalados en el artículo 7° del mismo, esto es, de carácter personal, contra el pago de una remuneración, y bajo subordinación y dependencia, hace presumir la existencia de un contrato de trabajo, y cuya principal expresión se da cuando se contrata a un trabajador dependiente con la apariencia de ser uno independiente a honorarios, lo que obliga a establecer la verdadera naturaleza de la prestación a través de un análisis completo y razonable de la prueba sometida a conocimiento del juzgador<sup>57</sup>.

Asimismo, la Dirección del Trabajo en el ejercicio de su función fiscalizadora, ha determinado la existencia de subordinación y dependencia laboral, evitando en ocasiones que se encubra relaciones laborales con figuras civiles o de similar naturaleza, tal como ocurrió en el caso de los trabajadores de parquímetro contenido en el Ordinario N°2448/115 de 25.04.1994.

---

<sup>57</sup> GAMONAL, S., 2011, Fundamentos de Derecho Laboral, Abeledo Perrot Legal Publishing Chile, Santiago de Chile, p. 121

En definitiva es indiscutible que las transformaciones económicas, laborales y sociales han replanteado el concepto de subordinación y dependencia. Por este motivo es nuestra opinión, que las nuevas formas de trabajo deben ser vistas bajo un sentido amplio del concepto, pues el modelo tradicional de relación laboral se encuentra en crisis, por lo que merece una atención especial por parte de la doctrina, la jurisprudencia y la legislación nacional.

### 3. **UBERISMO**

El concepto Uberismo emerge como consecuencia de las nuevas economías y los avances tecnológicos, los cuales han agotado la rigidez de la subordinación y dependencia, aplicándolo ya no en su sentido formal sino como un tipo normativo, que se determina caso a caso.

Así, este nuevo modelo de trabajo viene a confirmar el cambio del paradigma de la idea heredada del *fordismo*, en donde se desarrollaban funciones en cadena, pues ya no es posible concebir un modelo de producción basado en una fábrica.

En efecto, las primeras señales de cambio aparecen en la década del sesenta y en la década de los ochenta, donde se produce una reestructuración productiva y económica, orientada hacia la flexibilización y la especialización<sup>58</sup>.

El desarrollo e incorporación de nuevas tecnologías en los procesos productivos generaron profundos cambios en las relaciones laborales, por lo que el trabajo parcelado y repetitivo propio del modelo de organización Fordista- Taylorista perdió relevancia en tanto que, las nuevas formas de trabajo y de organización de las empresas han ido cobrando mayor importancia en el mundo laboral. Estos cambios, obviamente repercuten directamente en las relaciones laborales y obligan a dar mayor flexibilidad, especialmente en los tiempos de trabajo.

Por su parte, a fines de la segunda guerra mundial la empresa japonesa comienza a organizar su actividad productiva de una manera distinta a la de la industria norteamericana, naciendo el concepto del Toyotismo, la cual incorporó mayor flexibilidad laboral, teniendo como finalidad por un lado, encontrar las bases objetivas de la productividad del sujeto, donde el cuerpo y el tiempo eran sometidos mediante dispositivos de control y por otro lado,

---

<sup>58</sup> MONEREO, J.L. 2011. Manual de Teoría de Relaciones Laborales. Editorial Tecno. España. 227-229 pp.

buscaba incentivar la productividad mediante herramientas tendientes al involucramiento de los sujetos en los objetivos de productividad y calidad de la empresa. Es el *just in time*, el dispositivo que permite una adaptación total tanto técnica como social a los vaivenes del mercado. Esto es, producir solo lo necesario en el momento justo y en la cantidad necesaria, para que no haya desperdicio de tiempo ni de piezas<sup>59</sup>.

Consecuencialmente, la movilidad, la globalización y los avances tecnológicos exigen un cambio en la forma de ver el trabajo. Si bien, antes era necesario concentrar miles de trabajadores al interior de lugares cerrados, en donde se relacionaban e interactuaban en un espacio común tanto trabajadores como empleadores. Actualmente, los avances tecnológicos han permitido un cambio en la forma de organización de la empresa, lo que en muchos casos ha implicado que ya no exista un lugar físico (la fábrica), sino en un lugar virtual, como es precisamente la Red.

Así, es posible afirmar que el Derecho del Trabajo se encuentra en constante evolución, tal como el profesor Plá Rodríguez lo afirma señalando: “es un

---

<sup>59</sup> ALVAREZ, D. 2012. El Toyotismo como sistema de flexibilización de la fuerza de trabajo. Una mirada desde la construcción de productividad en los sujetos trabajadores de la fábrica japonesa (1994-2005). Si Somos Americanos. Revista De Estudios Transfronterizos. Argentina, XII (2): 181-201 pp.

derecho en constante formación” que sufre una expansión permanente hacia nuevas materias, actividades y personas que alcanza<sup>60</sup>.

De este modo, surge el Uberismo como un nuevo modelo que viene a ampliar el concepto de subordinación y dependencia a nuevas formas de empleo, invitando a los trabajadores que se encuentran en la zona gris a entrar a la esfera protectora del Derecho del Trabajo.

De esta manera, este nuevo modelo nos insta a reflexionar sobre la forma en que se desarrollan las nuevas relaciones laborales, debido a que estas, ya no se dan de manera personal sino virtual, modificándose las jornadas y el control por parte del empleador, lo que conlleva mayor autonomía del trabajador en la toma de decisiones al momento de efectuar su trabajo.

En consecuencia, el Uberismo viene a configurarse como la evolución del Derecho del Trabajo, irrumpiendo como un nuevo modelo tipológico que conceptualiza la subordinación y dependencia como un tipo normativo que viene a ampliar el concepto del trabajador subordinado, adaptándose de esta manera a las nuevas formas de trabajo y los avances tecnológicos.

---

<sup>60</sup> PLÁ, A. 1979. Curso de Derecho Laboral, T.I, Montevideo V.1, 23p.

**CAPÍTULO II: LAS NUEVAS FORMAS DE TRABAJO COMO**  
**RESPUESTA A LOS AVANCES TECNOLOGICOS Y LAS NUEVAS**  
**ECONOMIAS**

**1. LAS NUEVAS FORMAS DE TRABAJO**

La figura tradicional del contrato de trabajo, como modelo de relación estable, de larga duración, exclusiva y a jornada completa, indefectiblemente entró crisis, a merced de modificaciones que de forma discreta, pero constante, fueron produciéndose en la forma de organizar el trabajo desde mediados de los setenta. El agotamiento del modelo dominante de producción en serie, dio paso a una transformación de las relaciones laborales y las formas de trabajo, introduciendo mayor flexibilización en la producción, en la gestión y en la comercialización de bienes y servicios, incrementando la competitividad de las empresas en el marco de un nuevo orden económico, basado en redes capaces de formarse y expandirse a toda la economía global<sup>61</sup>.

---

<sup>61</sup> CASTELLS, M., 2000, La era de la Información. Economía. Sociedad. Cultura. Vol 1 La Sociedad red, Segunda Edición Castellana de Carmen Martínez y Jesús Albores, Madrid, 160p.

De esta forma, la evolución del Derecho del Trabajo está relacionada con acontecimientos sociales, económicos, tecnológicos y políticos.

Al respecto John Dunlop quien investigó sobre la naturaleza en los diversos sectores de actividad, señaló que existen tres contextos que condicionan las relaciones laborales y las normas que son producto de ellas y estas son<sup>62</sup>:

- Las características tecnológicas del lugar y comunidad del trabajador;
- Las restricciones presupuestarias o del mercado que afectan a los actores.
- La localización y distribución del poder en la sociedad básica.

De lo expuesto, es posible observar que lo señalado por Dunlop en 1958 continúa vigente, pues el nivel de tecnologías y el contexto político efectivamente determinan los modelos económicos que imperarán en un país, y consecuentemente las forma de organizar el trabajo dentro del mismo.

Las nuevas tecnologías y la libertad de mercado confluyen en el fenómeno de la globalización que incide no sólo en esta rama del derecho y las relaciones laborales, sino que alcanza a la misma soberanía de los Estados y a la identidad nacional de un país, debido a que hoy los capitales emigran,

---

<sup>62</sup> DUNLOP, J. 1958 .Industrial Relations Systems. Reviews.

los productos internacionales sustituyen a los nacionales y las reglas de la organización del trabajo son dictadas desde otros países<sup>63</sup>.

El trabajo subordinado que conocíamos como trabajo típico, con características de estable y a tiempo completo, ha ido cambiando, de esta manera, el empleo temporal sea por tiempo parcial o por una actividad determinada y la movilidad laboral comienzan a ser la regla general en los empleos, produciéndose de este modo un mayor movimiento rotatorio de los vínculos y de las relaciones laborales dependientes, la intermediación laboral, la tercerización del empleo o la existencia de más de un empleador frente a un mismo trabajador<sup>64</sup>.

Ahora bien, como consecuencia de las transformaciones de los modelos económicos, las nuevas tecnológicas, el desempleo, los factores sociales, las razones demográficas, el debilitamiento del poder sindical y la reacción al exceso de las cargas laborales, han provocado que se generen nuevas formas de empleo y modalidades de intercambios de servicios las cuales se denominan trabajo atípico.

---

<sup>63</sup> RASO, J. 2016. El Derecho del Trabajo como una rama del derecho y sus nuevas fronteras. Revista Chilena de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social. 7(13):13-52.

<sup>64</sup> CAAMAÑO, E. 2015, El Trabajo a Tiempo Parcial. 2° ed., Legal Publishing, Santiago de Chile. 22-23 pp.

En efecto, en esta investigación entenderemos como trabajo atípico: “Todas aquellas modalidades de contratación laboral que no se insertan dentro del modelo de la relación laboral normal, es decir, aquellas que, en consideración a su duración y continuidad, al lugar en que se prestan, así como al tiempo de trabajo, no pueden ser encuadradas dentro del modelo tradicional de empleo subordinado regulado por el ordenamiento jurídico laboral”<sup>65</sup>.

Actualmente, es posible nombrar una serie de trabajos atípicos<sup>66</sup> tales como el teletrabajo, el trabajo a domicilio, la subcontratación y el suministro de trabajadores. Sin embargo, no son las únicas formas de contratación atípica, pues también es posible observar trabajos que nacen de plataformas tecnológicas como en el caso de Uber.

Para entender de mejor manera lo expuesto, debemos considerar que el concepto de trabajador por cuenta ajena nace en una sociedad en donde no existía *Internet*, en donde la figura del trabajador era el que se encontraba en una fábrica o que realizaba una función de manera repetitiva, que cumplía una jornada laboral y que recibía instrucciones directas de su jefatura de la

---

<sup>65</sup> CAAMAÑO, E (2015).*op. cit.*, p 37.

<sup>66</sup> ETCHEBERRY, F.2011. Derecho Individual del Trabajo, Legal Publishing Santiago de Chile. 151-171 pp.

forma en que debía realizar el trabajo. Sin embargo, el desarrollo de las nuevas tecnologías ha provocado la desaparición de puestos de trabajo, la precarización de las relaciones laborales e implícitamente han puesto en peligro de extinción la seguridad social. Siendo esto un llamado de atención a los gobiernos pues se requiere de manera urgente legislar en esta materia.

Las nuevas tecnologías, no solo facilitan los procesos de flexibilidad productiva, esto es, la capacidad de producir una mayor variedad de productos o de servicios y adaptarlos a las necesidades de los clientes, sino que también inciden en la reducción del tamaño de las empresas, provocando la externalización de los servicios y limitando cada vez más la frontera entre el trabajo autónomo y el dependiente, lo que trae como consecuencia que el Derecho del Trabajo vaya adquiriendo nuevos desafíos, en específico la regulación de estas áreas que en este momento están sujeta a la interpretación.

Así las cosas, el paradigma tecnológico ha provocado que la vieja técnica fordista-taylorista por medio de la cual se sustentaba la figura del asalariado formal, estable e industrial de los países que orientaban su economía en clave industrial vaya derivando hacia la idea de empresa flexible, de menor tamaño y mínima inversión inmovilizada. Lo que implica fuertes cambios en las

formas de producción, de aplicación de tecnologías industriales y de comunicación, de aparente “modernización”, donde paradójicamente podemos ver el legado de la flexibilización y precarización laboral que afecta la calidad de los empleos y de la vida, así como las posibilidades de organización de los trabajadores<sup>67</sup>.

En este escenario, la Organización Internacional del Trabajo reconoció la necesidad de promover cambios legislativos, como así también una “cultura jurídica” de conocimiento de derechos laborales y el mejoramiento de controles de aplicación e inspecciones, para lo cual es un postulado fundamental, el fortalecimiento de las estructuras sindicales que incorporen en sus agendas estas problemáticas. Entre las discusiones y tensiones que permean los informes de la OIT se encuentran aquellos respectos si la convivencia de estructuras formales e informales se debe a un problema de modernización de las últimas o, de lo contrario, se debe a relaciones estructurales y sistemáticas entre ambos sectores de la economía<sup>68</sup>.

---

<sup>67</sup> RAFFO, T. 2016. Algunas pocas viñetas en torno de la precariedad laboral. Coordinador: David Duarte, Derecho del Trabajo, Un estudio sobre las implicancias del nuevo Código Civil y Comercial desde una perspectiva crítica. Argentina. Euros Editores S.R.L. Buenos Aires..4-33 pp.

<sup>68</sup> BASUALDO, V. Y ESPONDA, A. 2016. La tercerización como estrategia de reformulación de las relaciones laborales. Coordinador: David Duarte, Derecho del Trabajo, Un estudio sobre las implicancias del nuevo Código Civil y Comercial desde una perspectiva crítica. Argentina. Euros Editores S.R.L. Buenos Aires. p. 39

Hasta aquí, hemos aceptado que el trabajador al cual se refiere el Derecho del Trabajo es el que realiza tareas en forma dependiente, es decir, el que presenta funciones por cuenta ajena y bajo un vínculo de subordinación y dependencia. De este modo, quienes realizan trabajos autónomos cumplen con una actividad por cuenta propia y bajo su propio riesgo<sup>69</sup>.

Sin embargo, esta básica oposición entre trabajador dependiente y autónomo no debe perder de vista que existen algunas relaciones cuya exclusión del Derecho del Trabajo deriva de la falta de configuración de algunos o todos los elementos esenciales para que se dé una relación dependiente, pero no supone necesariamente una relación autónoma.

De esta manera, los nuevos escenarios económicos, tecnológicos y culturales han provocado que este tipo de trabajador se inserte en la zona gris del Derecho del Trabajo.

Como consecuencia de lo anterior, se han creado distintos estamentos para diferenciar a un trabajador dependiente de uno autónomo, así Estados Unidos, utilizan “*The Fair Labor Standards Act*” (FLSA), “*The National Labor Relations Act*”. (NLRA) y “*The Internal Revenue Code*” (que compara

---

<sup>69</sup> PERUGINI, A.2010. Relación de dependencia, segunda edición, Argentina, Hammurabi. 171-172 pp.

los otros dos)<sup>70</sup>. Estamentos que, como veremos más adelante en esta investigación, han sido utilizadas por los Tribunales Norteamericanos para determinar la existencia del vínculo de subordinación y dependencia entre Uber y sus conductores.

Asimismo, países tales como España, Italia y Francia han implementado la figura del tercer trabajador para efectos tributarios, la cual busca reducir la carga tanto para los empleadores como para los trabajadores en el “*sharing economy*”.

En definitiva, cuando hablamos de nuevas formas de trabajo, nos estamos refiriendo a aquellas que se enmarcan en los trabajos atípicos que se encuentran en la zona gris del Derecho del Trabajo, que obligan a realizar un análisis para diferenciar a los trabajadores dependientes de los autónomos.

---

<sup>70</sup> Richmond Journal of Law &Technology. 2017.A New Class of Worked for the Sharing Economy. Volumen XXII, Issue 4.<<http://jolt.richmond.edu/v22i4/article11.pdf>> p.14-18 [consulta:15 de marzo 2017]

## 2. LAS NUEVAS ECONOMIAS

Aunque siempre han existido las innovaciones tecnológicas, estas han evolucionado desde la máquina de vapor hasta la mecánica, los ordenadores, la informática o la robótica, tomando en estos tiempos un rol fundamental en las nuevas economías y en el mundo laboral.

De esta forma, es posible entender por innovación tecnológica cualquier incorporación de una nueva tecnología, cuyos efectos generan un cambio en las formas de producir, trabajar, desarrollar un negocio u organizar una empresa<sup>71</sup>.

Así las cosas, las nuevas tecnologías, claramente han implicado una revolución técnica en el empleo, pues prácticamente no existe ningún trabajo, hoy en día, que no se realice por medio de algún mecanismo tecnológico.

Entre las innovaciones tecnológicas se destaca la digitalización, la cual es posible entender, como el proceso de convertir información analógica en formato digital, permitiendo de esta manera el manejo electrónico de datos.

---

<sup>71</sup> TREMBLAY, D.G., 1996, Innovation, technologie et qualification une introduction”, en Tremblay, D.G., Innovation, technologie et qualification, Multidimension et complexite du processus d’innovation, Presses del Université du Quebec, Quebec.

La innovación digital ha generado a nivel mundial un impacto, tanto en los trabajadores, como en los consumidores, en efecto, millones de personas en el mundo utilizan los terminales móviles para conectarse con su trabajo, pues lo que buscan tanto los clientes, como las empresas es la obtención de un servicio en menor tiempo y menos oneroso. La innovación tecnológica en un escenario caracterizado por la globalización de mercados adquiere especial singularidad bajo la modalidad tecnológica que configura la digitalización. El desarrollo de las empresas digitales y la comunicación digital en red vía *Internet* son elementos que confluyen a efecto de acrecentar la globalización actual que se presenta en la economía capitalista a nivel mundial<sup>72</sup>.

Para que la innovación tecnológica tenga efectos económicos generalizados e implicancias importantes sobre el empleo, es necesario que se genere una variedad de productos y/o servicios, y que su aplicación sea posible en muchos sectores de la actividad económica, que reduzca costos o genere importante rentabilidad y ventaja competitiva de sus aplicaciones<sup>73</sup>.

---

<sup>72</sup> CEDROLA, G., 2017, El trabajo en la era digital: Reflexiones sobre el impacto de la digitalización en el trabajo, la regulación laboral y las relaciones laborales. Revista Internacional y Comparada de Relaciones Laborales y Derecho del Empleo. ISSN 2282-2313, p.11. pp.13-15.

<sup>73</sup> TORRENT- SELLENS, J., 2003, Cambio tecnológico digital sesgador de habilidades, ocupación y salarios. Paper Universitat Oberta de Catalunya.

Las nuevas tecnologías han incidido claramente sobre las formas de trabajar provocando la deslocalización de los puestos de trabajo lo que ocasiona que el contacto sea a distancia a través del terminal de su ordenador o teléfono celular, por lo que existe un escaso o nulo contacto del trabajador con sus compañeros de labores, lo que dificulta por ejemplo la creación de sindicatos. Asimismo, el empleador ejerce sus facultades de administración y control a distancia, mediante la aplicación.

De esta manera se abre la posibilidad de trabajar en cualquier sitio y la movilidad se convierte en una de las características esenciales de los nuevos puestos de trabajo, ya que, la movilidad elimina las ataduras a los horarios o de espacios físicos determinados, ya que el trabajo digital sigue a la persona con prescindencia de estos aspectos. Otra de las características de estas nuevas formas de trabajo es *la simplicidad*, que supone que las tareas de estos nuevos puestos de trabajo serán más sencillas. Por último, el componente continuo como caracterizador de los nuevos puestos de trabajo tiene que ver con la necesidad permanente de evolución en el mismo, dado que la

tecnología no se detiene y permanentemente requiere de adaptación a la misma<sup>74</sup>.

Consecuencia de esta era tecnológica, el trabajador comienza a tener mayor flexibilidad laboral, más movilidad y libertad para organizar su tiempo de trabajo.

La movilidad e internacionalización de las empresas como resultado de la globalización, exige un cambio en la forma de ver el trabajo. Si antes con el fordismo-taylorismo era necesario concentrar miles de trabajadores en el interior de lugares cerrados como eran precisamente las grandes fábricas, y suponía un espacio concentrado y concentrador, hoy con todos los avances tecnológicos se produce un cambio en las formas de organización, lo que provoca que los trabajadores ya no se encuentren en un lugar físico determinado (la fábrica), sino en un lugar virtual, como es precisamente la Red.

Estas exigencias de los mercados de satisfacer cada vez más demandas tienden a descansar sobre la base de estructuras como las empresas red y las empresas *outsourcing*.

---

<sup>74</sup>CEDROLA, G., *op. cit.*, pp.18-19

En esta investigación pondremos énfasis en las empresas red que tienen un “modelo organizativo desintegrado e internacionalizado, compuesto por un entramado de empresas auxiliares o subsidiarias dispersas por el mundo que, a través de la flexibilidad en su organización, buscan el aprovechamiento de los bajos costes laborales existentes en algunos países menos desarrollados”<sup>75</sup>.

Así, si bien la digitalización conlleva muchas cosas positivas para nuestra sociedad, como son la empleabilidad y mayor flexibilidad laboral, también trae consigo la precarización del trabajo humano, debido a la falta de regulación en materia de relación contractual entre trabajador y empleador y la ausencia de protección social.

En efecto, la presencia de tecnologías ha generado nuevas formas de organización empresarial, principalmente tras la incorporación de las plataformas virtuales como medio para llevar a cabo prestaciones de servicios, dando lugar a la creación de un entorno empresarial más competitivo. Sin embargo, la digitalización de la información y la existencia de estructuras productivas más flexibles, han dado lugar no sólo a un cambio

---

<sup>75</sup>MONEREO, J.L.(2011)*ob. cit.* p.229

en las organizaciones empresariales, sino también a las propias relaciones laborales<sup>76</sup>.

Así en las nuevas economías, la tecnología tiene un papel fundamental, debido a que el intercambio de bienes y servicio se realiza a través de *Internet*, permitiendo de este modo construir nuevas formas de organización de trabajo mediante las aplicaciones tecnológicas.

Es así, como es posible observar que cada vez que ingresa en el mercado una nueva *app*-empresa, aparece un nuevo trabajador, al cual se le ha denominado *smart-working* para quien la flexibilidad horaria y la movilidad, son los elementos primordiales para desarrollar su trabajo.

En este contexto emergen nuevos fenómenos como son las economías colaborativas o economía de bajo demanda y el propio *crowdworking*, y es aquí donde las empresas proponen nuevos modelos de negocios que si bien siguen utilizando el trabajo humano, no lo hacen a través de una relación de empleo tradicional, sino que lo hacen mediante prestadores de servicios independientes que funcionan a través de plataformas virtuales.

---

<sup>76</sup> ARANGUEZ, L., 2017, Nuevos modelos de economía compartida: Uber Economy como plataforma virtual de prestación de servicios y su impacto en las relaciones laborales. Revista Internacional y Comparada de relaciones laborales y derecho del empleo, Revista electrónica de acceso abierto. ISSN 2282-2313, ADAPT University Press.pp.169-170.

Así, si hasta hace unos años no era concebible compartir un auto, dormir en la casa de un desconocido en vez de pagar un hotel o un hostel, entre otros, estas y otras acciones cotidianas, pasaron a formar parte de estas nuevas economías.

La economía colaborativa o *the sharing economy*, es aquel sistema económico de interacción entre dos o más sujetos a través de medios digitalizados o no, llevado a cabo para satisfacer una necesidad real o potencial. Por ende, la misma puede ser entendida como un intercambio de bienes y servicios. Sin embargo, este concepto también abarca la manera tradicional de compartir, prestar, alquilar y regalar, rediseñada por medio de las tecnologías de la información y la comunicación generalmente<sup>77</sup>.

De este modo, las economías colaborativas están formadas por aquellas empresas que buscan explotar bienes personales infrautilizados –como una habitación, un auto, una cocina, salas de reuniones- convirtiendo a los propietarios en microempresarios, aumentando de esta forma la competencia en los mercados y proveyendo a los usuarios de mayores opciones. De esta forma, las empresas de economía colaborativa, los individuos ofrecen

---

<sup>77</sup> ARANGUEZ, L. (2017) *ob. cit.*.170-171 pp.

“compartir” sus bienes personales a potenciales consumidores a través de las plataformas virtuales. Este tipo de economía se basa, no en la venta de un bien mediante una plataforma virtual, sino en su alquiler. Siendo lo relevante el bien compartido, tal como lo hace *Airbnb o Bla Bla Car*<sup>78</sup>.

En estos ejemplos, es posible observar una prestación de servicios, sin embargo, estas actividades se vuelven secundarias en comparación al alquiler del bien, por ejemplo, en el caso de *Bla Bla Car*, el propietario del vehículo realizará el viaje igualmente, con o sin alquiler de asientos. Por esta razón no nos encontramos ante un servicio de transporte, donde el cliente decide el destino y el conductor presta el servicio, sino ante la infrautilización de un vehículo –por quedar asientos libres- para un viaje que se iba a realizar igualmente, pues en estos casos se busca cubrir gastos generados por el bien que esta siendo infrautilizado<sup>79</sup>.

Así, es posible observar que el denominador común que suele aparecer en las empresas de economía colaborativa, es el uso innovador del *Internet* y de plataformas virtuales basadas en aplicaciones para conectar a compradores y vendedores de bienes, de trabajo y de servicios, que está desatando una

---

<sup>78</sup> TOLODÍ, A. (2017), *ob.cit.* 80-81 pp.

<sup>79</sup> TOLODÍ, A. (2017), *ob.cit.* p.81.

profunda crisis existencial de cómo se define el trabajo, al punto de sostenerse que se encuentra en marcha un cambio del contrato social<sup>80</sup>, en donde ya no es tan claro encontrar el clásico modelo de trabajo<sup>81</sup>.

A pesar de la complejidad del fenómeno de la economía colaborativa, se vislumbran ciertos elementos que la caracterizan, y son aquellos que justifican que se haya extendido tal concepto a modo de marca, pues existen una multitud de empresas, sobre todo las pertenecientes a la *Uber economy*, han decidido ampararse bajo el concepto de economía colaborativa de forma estratégica. El motivo sería el hecho de que la economía colaborativa se haya convertido en una buena marca con la que operar o conseguir, no sólo la publicidad, sino un gran número de clientes y de adeptos; en este sentido, la multitud de entidades o empresas que se reivindicán como meras intermediarias de servicios obtienen una ventaja comunicativa y una ventaja competitiva al huir de normas tuitivas que podrían encorsetar parte de su libertad y poder<sup>82</sup>.

---

<sup>80</sup> En el contrato social clásico el trabajador reasigna porciones importantes de su tiempo personal para poner a disposición del empleador un determinado número de horas al día, por regla general en nuestro país son ocho horas, a cambio de determinadas protecciones y una remuneración por el tiempo trabajado, tiempo que incluye feriado legal, pausas laborales, colación, entre otras.

<sup>81</sup> GAUTHIER, G., 2016, Economía compartida, "crowdworking" y Derecho del Trabajo. Disrupción, Economía Compartida y Derecho. Enfoque Jurídico Multidisciplinario. Gustavo Gauthier (Coordinador). Fundación Cultural Universitaria. Montevideo, Uruguay. p. 110.

<sup>82</sup> TOLODÍ, A. y HERNÁNDEZ, M. (2018) *ob. cit.* p.76.

Así, emerge una tensión entre la intermediación y la prestación del servicio, pues en las formas puras de economías colaborativas, queda claro que estas empresas operan como una base de datos en donde se encuentra un oferente y demandante. Sin embargo, otras entidades más relacionadas con la prestación de servicios adoptarán la forma de economía bajo demanda, puesto que es innegable que estas empresas intervienen en la ordenación de la actividad<sup>83</sup>.

Ahora bien, cuando hablamos del nuevo modelo de negocio, nos estamos refiriendo al concepto de economía bajo demanda u *on demand economy*, que refiere al modelo de negocio en donde las nuevas tecnologías en *Internet* permiten que las plataformas virtuales dispongan de grandes grupos de prestadores de servicios, los cuales están a la espera de que un consumidor solicite un servicio. Como se observa, este tipo de economía se contrapone al concepto tradicional del trabajador fijo comprometido con la empresa individual<sup>84</sup>.

Por otra parte, esta economía recoge negocios muy diferentes entre sí, sin embargo todos comparten la utilización de una plataforma virtual para

---

<sup>83</sup> TOLODÍ, A. y HERNÁNDEZ, M., (2018) *ob. cit.* p.79.

<sup>84</sup> TOLODÍ, A. (2017), *ob. cit.* p.21.

desarrollarse. De esta forma, este tipo de negocio puede desarrollarse en el *Crowdsourcing* o también llamado *Crowdworking*.

Así, una de las variantes nueva y más radical de obtener el concurso de trabajo humano, es el *Crowdsourcing* este nombre deriva del inglés *crowd*, que en español significa multitud; y *sourcing* que significa abastecimiento; por lo que este anglicismo hace referencia a abastecimiento por multitudes<sup>85</sup>.

Este concepto nace por adaptar la prestación de servicios que se hacía habitualmente. Sin embargo, en vez de realizarlo una empresa se hace un anuncio en una aplicación en *Internet* o en una plataforma virtual para que cualquiera lo pueda hacer. En virtud de esto, podríamos decir que el *crowdsourcing* inicia como una convocatoria a una multitud de usuarios o colaboradores, cuyo fin es la resolución de problemas y/o consecución de tareas, por medio de las contribuciones de estos<sup>86</sup>.

En efecto, aquí observamos por una parte la convocatoria masiva y por otra, el uso de espacios donde convergen distintos profesionales, del mismo ramo o no, que pueden trabajar tanto en proyectos individuales como en conjunto.

---

<sup>85</sup> TOLODÍ, A. y HERNÁNDEZ, M., (2018) *ob. cit.* 113-114 pp.

<sup>86</sup> TOLODÍ, A. y HERNÁNDEZ, M., (2018) *ob. cit.* 114-115 pp.

Pero se refiere a proyectos específicos dentro de ramas concretas, y para ello, se disponen espacios para su interrelación y ejecución, con la diferencia de que dichos espacios no son suministrados en condición de alquiler, sino más bien como una herramienta para la consecución de un fin<sup>87</sup>.

El modelo funciona mediante el prestador y el usuario los cuales se conectan *on line*, pero que el servicio se presta *off line* como cualquier trabajo tradicional, ofreciendo un nuevo campo laboral mucho más flexible, pero que también podría precarizar el trabajo.

De esta manera, el modelo cuenta con tres elementos<sup>88</sup>:

1. Los solicitantes, que son las empresas o particulares que requieren que se realice en su beneficio una prestación de servicio.
2. Los trabajadores que prestan los servicios.
3. Las plataformas virtuales que se encargan de utilizar las tecnologías de la información para unir la oferta y demanda y que perciben un porcentaje por cada prestación de servicios realizada.

---

<sup>87</sup> TOLODÍ, A. y HERNÁNDEZ, M. (2018) *ob. cit.* 115-116 pp.

<sup>88</sup> TOLODÍ, A. (2017) *ob. cit.* p.82.

Estos tres elementos actúan copulativamente, siendo esencial su participación para que se configure este modelo, el cual sirve para prácticamente cualquier tipo de servicio.

En esta modalidad, las plataformas se vinculan a las empresas o particulares que requieren la realización de un servicio que necesariamente tiene que ser ejecutado físicamente en un lugar determinado, con las personas que están en condiciones de prestar dicho servicio en el lugar y tiempo requerido, percibiendo igualmente la plataforma un porcentaje por cada prestación de servicios realizada<sup>89</sup>.

De esta manera es posible señalar que la diferencia entre *Crowdwork* y economía colaborativa, es que en el primero la prestación de servicios es el elemento central del negocio mientras en el segundo es el bien<sup>90</sup>.

En efecto, a través de estos nuevos modelos de negocio surge Uber<sup>91</sup>, el cual se aprovecha de la idea de economía colaborativa, pues se considera como un intermediario entre usuarios y conductores<sup>92</sup>, no obstante, que como

---

<sup>89</sup> GAUTHIER, G. (2016), *ob.cit.*p. 116.

<sup>90</sup> TOLODÍ, A(2017) *ob. cit.* p.82

<sup>91</sup> ARANGUEZ, L., *op. cit.*, 171-172 pp.

<sup>92</sup> PASTOR, J., Un día con un conductor Uber, Xataba, 13.11.2014. < [www.xataba.com/aplicaciones/un-dia-con-un-conductor-de-uber](http://www.xataba.com/aplicaciones/un-dia-con-un-conductor-de-uber)> [consulta:16 de marzo 2017]

veremos en esta investigación, la plataforma de Uber conecta a los prestadores de servicios y usuarios de transporte urbano, en donde los primeros brindan el servicio y los segundos pagan el precio. Así, nace un nuevo modelo de organización empresarial llamado *Uber economy*.

### 3. UBER ECONOMY

En el año 2001 un emprendedor canadiense llamado Garret Camp decidió fundar *Stumble Upon*, una plataforma virtual apoyada en la ya conocida economía colaborativa. Tras su éxito, ocho años después decide poner en marcha otro modelo empresarial en San Francisco, conocido actualmente como Uber<sup>93</sup>.

Uber es una plataforma virtual que, aprovechando la idea de economía colaborativa, se autodefine como una base de datos donde clientes y prestadores de servicios (conductores de la plataforma) se encuentran virtualmente, considerándose ella misma como un mero intermediario.

---

<sup>93</sup> ARANGUEZ, L., *op. cit.*, 172p.

La doctrina estadounidense ha denominado al nuevo modelo de negocio creado por Uber, como la “*uber economy*” que tiene por objeto conectar al cliente con el prestador del servicio.

Así, el “*uber economy*” nace como un tipo de *crowdsourcing*, perteneciendo, cada una de ellas, a un sector concreto y sus clientes, cuando recurre a ellas, buscando obtener una prestación de servicios específica<sup>94</sup>.

Esta apreciación es importante, debido a que esta plataforma atiende a una actividad concreta, en la mayoría de los casos, ejercen un control mucho mayor sobre sus trabajadores, semejante al que se realiza en las empresas tradicionales.

De esta forma la *Uber economy* se inserta por completo en el mundo del trabajo, caracterizando las relaciones de prestación de servicios por algunas de las notas propias del fenómeno colaborativo. Tanto es así que, como se ha mencionado, esta plataforma descarta que en los modelos de bajo demanda sean ellas las que ordenan la actividad prestacional. De este modo, también descartan la aplicación de un conjunto de normas protectoras tanto de los prestadores del servicio como de los usuarios<sup>95</sup>.

---

<sup>94</sup> TODOLÍ, A. (2017) *ob. cit.* p.47

<sup>95</sup> TODOLÍ, A. Y HERNANDEZ, M. (2018) *ob. cit.*75-76-pp

Estas empresas propietarias de la plataforma virtual alegan ser únicamente una base de datos donde clientes y prestadores pueden encontrarse, permitiendo de este modo que los conductores se encuentren en la clasificación de trabajador autónomo, lo que permite que los clientes obtengan el servicio a menor precio que el ofrecido por una empresa tradicional<sup>96</sup>.

Las características de este modelo de negocio son las siguientes<sup>97</sup>:

1) Menor dependencia: esta es su principal característica, en este tipo de empresa no se necesita dirigir ni supervisar directamente el trabajo, esto se realiza a través de las evaluaciones que realizan los usuarios y en base a esto la empresa adopta las decisiones en materia de selección de futuros trabajadores y despidos, ejerciendo por tanto, el control con anterioridad a la contratación y con posterioridad a la prestación del servicio.

Asimismo, es posible observar esta menor dependencia en que las empresas no tienen necesidad de formar a sus trabajadores pues estos, si desean trabajar, tendrán que estar formados y listos para el trabajo.

---

<sup>96</sup> TODOLI, A. 2015, El impacto de la “UBER ECONOMY” en las relaciones laborales: Los efectos de las plataformas virtuales en el contrato de trabajo, Departamento de Derecho del Trabajo y Seguridad Social Universidad de Valencia. IUSLabor 3/2015. ISSN 1699-2938 p.4

<sup>97</sup>TODOLI, A.(2015) *op. cit.*, p.6

El trabajo moderno, a través de las redes virtuales, se configura en una menor subordinación y una mayor libertad para el trabajador a la hora de realizar la prestación del servicio. Sin perjuicio de esto, igualmente existe un control el que es ejercido mediante la plataforma virtual, pues el empleador retiene gran parte del control sobre el trabajador y la forma en que se ejerce el servicio.

Así, el control ejercido por Uber daría lugar a la dependencia jurídica, pues los conductores son constantemente supervisados a través de la aplicación, en cuanto a la forma de prestar el servicio, pues tienen la obligación de rendir cuenta no sólo de los ingresos económicos que reciben por la prestación del servicio sino también de la forma en que se presta este, pues en este tipo de negocio, la empresa propietaria de la plataforma, y la marca, tienen interés en que el servicio se preste correctamente, quedando los conductores sujetos a un régimen disciplinario y sancionador, pudiendo llegar incluso a la cancelación de la aplicación para ese conductor, lo que equivaldría al despido.

2) Economías de escala o necesidad de una masa crítica: el negocio consiste en tener la mayor cantidad de prestadores del servicio y de usuarios, lo que conlleva a que la empresa no necesite contratar trabajadores propios ni señalarles una determinada jornada de trabajo. La empresa cuenta con que

el gran número de “socios conductores” lo que hace que los clientes siempre encuentren un prestador personal del servicio disponible. Como consecuencia de esta necesidad de masa crítica el mercado tiende al monopolio no pudiendo existir más de dos o más empresas que se dediquen al mismo sector.

3) Negocio global, una vez creada la plataforma, expandirla no tendrá un gran costo, por lo que estas empresas tenderán a ser globales y prestar servicios por el mundo. De esta manera hacen conocida la marca y resulta más sencillo llegar a la masa crítica.

4) Algo más que una base de datos, este es el principal punto de controversia, pues el debate se centra en la naturaleza de estas empresas, pues por un lado se discute si deben ser consideradas como empresas de índole tecnológica, esto es una mera base de datos o, por el contrario son empresas dedicadas a la prestación de los servicios en el sector en el que actúan, que en el caso de Uber sería el transporte.

Así también es posible observar que el conductor se encuentra sujeto a una serie de recomendaciones tales como: vestir de forma profesional, que la radio este apagada o disponga de un determinado tipo de música, que abra la

puerta al cliente, que tenga preparado el paraguas en caso de lluvia para guarecer al usuario, que el vehículo esté limpio por fuera y por dentro, que el climatizador tenga una temperatura agradable, que no fume al interior del vehículo, etc<sup>98</sup>.

Por su parte, resulta relevante considerar que además del control sobre la prestación del servicio, se debe advertir que los ingresos de Uber, no provienen del “acceso” a la base de datos, sino que Uber percibe sus ingresos por cada trayecto realizado<sup>99</sup>.

De esta forma es posible observar que, cuando un usuario contacta Uber lo hace para obtener un servicio de transporte. Ello deriva en que la reputación de la empresa dependa de que sus conductores hagan correctamente su trabajo. Esa es la razón que justifica que Uber desactive a todos los conductores que no mantengan alta evaluaciones de sus clientes<sup>100</sup>.

En efecto, el concepto de *Uber economy* o uberización de la economía, es usado para definir las tendencias de negocios en donde particulares pueden efectuar cualquier tipo de transacción, de bienes o servicios, mediante

---

<sup>98</sup> ARANGUEZ, L., *op. cit.*, 172p.

<sup>99</sup> TODOLÍ, A. (2017) *ob. cit.* p.51

<sup>100</sup> TODOLÍ, A. (2017) *ob. cit.* p.52

plataformas digitales, y el de uberización del trabajo, define a las compañías que movilizan y gestionan Recursos Humanos en empleos a tipo parcial (empleos temporales) bajo la figura de autónomos, por cuenta propia y *freelance*<sup>101</sup>.

Describiendo la prestación del servicio dentro de este contexto económico laboral (Uberización) a través de plataformas virtuales, el profesor Borja Suárez plantea que son actividades marcadas por rasgos como una flexibilidad exacerbada, una intensa individualización del vínculo del prestador de servicios con la plataforma virtual o unas borrosas fronteras de las plataformas como posible empleador<sup>102</sup>.

En definitiva, este nuevo modelo de negocio llamado *uber economy* plantea dos cuestiones fundamentales. La primera, de orden jurídico la cual consiste en analizar si el concepto tradicional del trabajador subordinado sigue amparando esta nueva forma de trabajar y la segunda, es una cuestión política y radica en considerar la posibilidad de que la protección requerida por este nuevo tipo de prestadores de servicio sea diferentes a la de los trabajadores

---

<sup>101</sup> TODOLÍ, A. Y HERNANDEZ, M. (2018) *ob. cit.* 110-111-pp

<sup>102</sup> SUÁREZ, B. 2017. Uberización de la economía y relaciones laborales. *Economistas frente a la crisis*. Disponible en: <http://economistasfrentealacrisis.com/uberizacion-de-la-economia-y-relaciones-laborales/>

comunes teniendo que diversificar el tipo de tutelas ofrecidas por nuestro ordenamiento laboral.<sup>103</sup>

#### **4. INDICIOS DE LABORALIDAD EN LA *UBER ECONOMY***

El profesor Todolí señala que sin perjuicio, de que la doctrina se inclina por entender que nos encontramos ante una forma de dependencia, que en términos generales es aplicable a todas las empresas de la *uber economy*, señala que cada plataforma opera de manera diferente y que habrá que estar al caso concreto para saber si se dan los indicios de laboralidad en las plataformas y de esta manera distinguir si esta actúa como un mero intermediario en el mercado o cuando se ésta ante una plataforma que interviene en el mercado organizando y controlando el proceso productivo donde los trabajadores se integran. Así el profesor Todolí, establece como indicios de laboralidad de los prestadores de servicios en las plataformas virtuales los siguientes<sup>104</sup>:

---

<sup>103</sup> TOLODÍ, A. (2017) *ob. cit.* p.82

<sup>104</sup> TOLODÍ, A. (2017) *ob. cit.* 63-64pp.

1. La plataforma provee de formación, adiestramiento, guía, entrenamiento a los trabajadores respecto al servicio que presta o sobre la utilización más productiva de la plataforma o sobre cómo mejorar sus ingresos en la plataforma. También si la plataforma interviene en como los proveedores de servicio se “aconsejan” entre ellos, puesto que esa intervención puede convertirse en una formación indirecta- la intervención de la plataforma podría asemejarse a la situación por la que unos trabajadores forman a otros bajo directrices de la empresa-.
2. La plataforma dicta instrucciones directas o indirectas (recomendaciones) a los proveedores de servicios sobre cómo realizar la prestación del servicio.
3. La plataforma transmite información o datos al proveedor del servicio para mejorar su trabajo.
4. La plataforma elige o limita el precio que el prestador del servicio pueda percibir.
5. La plataforma realiza funciones de inventario o logística en beneficio del proveedor del servicio.

6. La plataforma ofrece servicio de atención de clientes respecto a la prestación del servicio<sup>105</sup>.
7. La plataforma recoge la información sobre la prestación del servicio para mejorarlo<sup>106</sup>.
8. La plataforma ejerce controles de entrada en la misma, existiendo ciertos requisitos mínimos que deben cumplir los conductores.
9. La plataforma desactiva a los prestadores de servicio por razones de rendimiento o disciplinarias.
10. La plataforma establece la posibilidad de evaluar al prestador del servicio.
11. La plataforma no permite que el prestador del servicio comparta su reputación online en otras plataformas.
12. La plataforma limita las posibilidades de los proveedores del servicio de elegir sus clientes.

---

<sup>105</sup> Por ejemplo, la plataforma de Uber ofrece una forma centralizada de objetos perdidos.

<sup>106</sup> Por ejemplo, la plataforma de Uber recoge información del tráfico del conductor para informar al resto de los conductores de la plataforma.

- 13.La plataforma entrega al proveedor de servicio algún elemento productivo necesario para realizar su trabajo, como por ejemplo el móvil, la aplicación que se instalará en el móvil, e incluso firma convenios para el arriendo de vehículos, entre otros.
- 14.El pago del servicio se realiza a través de una plataforma de pago ofrecida por la empresa de economía colaborativa.
- 15.La plataforma exige exclusividad al prestador de servicios.
- 16.La plataforma provee de financiación para obtener los elementos productivos necesarios o recomendables para prestar los servicios en la plataforma.
- 17.La plataforma provee de seguro o cualquier otro elemento que reduzca el riesgo del prestador del servicio.
- 18.La plataforma gestiona los impuestos en nombre del prestador de servicios.

Sin duda, a esta lista se le deben sumar los indicios tradicionales de laboralidad, como por ejemplo la ajenidad en la marca.

De esta manera, es posible señalar que a la hora de analizar la laboralidad del vínculo de la plataforma y los conductores no todos estos indicios tendrán la misma importancia,

En definitiva el profesor Todolí señala que, la lista elaborada puede servir para que las empresas de la *Uber economy* decidan cómo establecer su modelo de plataforma virtual y su modelo de negocio, siendo conscientes de que cuantos más elementos coincidan con los de la lista, a grandes rasgos, mayor riesgo existirá de que el prestador de servicios sea considerado trabajador laboral de la empresa propietaria de la plataforma<sup>107</sup>.

---

<sup>107</sup> TOLODÍ, A. (2017) *ob. cit.* p.65

## **CAPÍTULO III: UBER**

### **1. UBER**

Uber es una aplicación informática que conecta a los propietarios de los vehículos dispuestos a ofrecer un servicio de traslado, con quienes aspiran a ser trasladados. A tales efectos, los administradores de la aplicación cobran una comisión y aseguran la idoneidad del servicio<sup>108</sup>.

Así, esta empresa opera servicios de transportación privada en algunas de las ciudades más importantes del mundo al igual como lo hacen otras empresas al mismo rubro como Lift o Easy Taxi.

Ahora bien, esta empresa alega ser un mero intermediario que pone en contacto a la persona que desea el servicio con la persona que lo provee.

De esta forma, el contacto a través de la plataforma será de manera *on line*, pero el servicio se prestará de manera *off line*, por lo que es posible concluir

---

<sup>108</sup> SAPOLINSKI, J., 2016, Algunas consideraciones sobre economía colaborativa y, en concreto, el fenómeno Uber, desde la perspectiva del Derecho público. Disrupción, Economía Compartida y Derecho. Enfoque Jurídico Multidisciplinario. Gustavo Gauthier (Coordinador). Fundación Cultural Universitaria. Montevideo, Uruguay, p. 24.

que la aplicación electrónica no se basta así misma, sino que requiere de los conductores para la ejecución del servicio.

Así las cosas, este nuevo modelo de negocio viene a impactar sobre las relaciones laborales, pues cambia el paradigma de cómo debe ser visto el trabajador, esto desde la perspectiva de esta nueva realidad del trabajo por donde surge la necesidad de ampliar el ámbito de protección del Derecho del Trabajo.

## **2. UBER EN CHILE**

Uber llegó a Santiago de Chile en enero del 2014 con UberBLACK, para ofrecer una opción de movilidad segura, eficiente y de servicio ejecutivo.

Luego, en junio del 2015, se introducen UberSUV, UberX y Uber XL, dando opciones de tarifa más económicas, así, dependiendo de la opción que se escoge es la tarifa base que se establece.

### **2.1. Tipos De Servicios:**

Actualmente Uber ofrece los siguientes servicios en Chile:

- **UberBLACK:** servicio ejecutivo que permite a los usuarios solicitar vehículos del tipo sedán, del estilo Toyota Corolla, Ford Fusión o Volkswagen Jetta entre otros.
- **UberX:** modelos más simples y económicos, ideales para los traslados diarios.
- **Uber XL:** autos para viajes diarios para grupos de hasta 6 personas.
- **Uber Suv:** autos con más lugar y confort, con capacidad de hasta 6 pasajeros.
- **Uber Kids:** autos que permiten el traslado de niños entre 0 y 25 kg, mediante la utilización de sillas para niños.
- **Uber Bici:** autos que ofrecen el traslado de bicicletas
- **Uber Wav:** autos que ofrecen viajes accesibles para el traslado de sillas de ruedas.
- **Uber Assist:** autos para personas que tengan alguna discapacidad o que requieran de alguna asistencia especial.

## **2.2 La Aplicación Uber En Chile**

Esta aplicación electrónica conecta al prestador directamente con el usuario, puede ser descargada por cualquier persona que posea un teléfono inteligente, y una vez descargada por el usuario, éste se pone en contacto con el conductor más cercano, el cual solicita un viaje informando la dirección de destino y confirma el punto de partida, el cual es identificado por el GPS del celular. En principio, resulta ser un mecanismo útil (provechoso) para los usuarios (clientes), pues consiste en un sistema de bajo costo, inmediato y eficaz. Sin embargo, este no cuenta con ninguna protección, por ejemplo: en caso de accidentes.

En efecto, Uber establece en el contrato que suscribe con el conductor, que este debe contratar un seguro<sup>109</sup> con determinadas características, pero la empresa no verifica si el conductor cumple con este requisito, por lo que el usuario en algunos casos puede quedar en la completa desprotección.

Ahora bien, el procedimiento a seguir para ser conductor de esta compañía en Chile, consiste en ingresar al sitio web oficial <https://www.uber.com> y completar unos recuadros con el nombre, apellido, correo electrónico,

---

<sup>109</sup> Refiere a una cobertura de seguros tradicional, es decir, un “seguro de uso personal”, del cual las compañías aseguradoras han señalado que si se comprueba de que un conductor con este tipo de seguro se encuentra manejando para uber, esta no cubrirá los gastos.

teléfono, contraseña, ciudad de la persona que desea ser conductor Uber y opcionalmente se puede agregar un código de invitación, de esa manera se completa el registro y al mismo tiempo comienza su “postulación” para convertirse en conductor Uber<sup>110</sup>.

Posteriormente, la persona que está postulando a ser conductor de Uber debe subir a la red los siguientes documentos:

- licencia de conducir chilena al día, clase B o A, donde todos los campos del documento sean visibles. Se indica que sólo se aceptan conductores con 21 o más años de edad;
- una foto del permiso de circulación, en donde se solicita que vean todas las caras de este;
- certificado de antecedentes.

En cuanto a los requisitos del automóvil: se exigen vehículos del año 2007 en adelante, que tengan aire acondicionado y que, dentro de las medidas de seguridad, dispongan de airbag.

Ahora bien, es preciso indicar que al comienzo Uber exigía a sus conductores tener vehículo propio, pero hoy en día la misma compañía les ofrece arrendar

---

<sup>110</sup> <https://www.uber.com/es-CL/> [visto el 17 de julio del 2017 a las 17:03 horas]

un auto, sea por días, semanas o meses a un precio preferencial. Asimismo, el hecho de que Uber ya no exija que la persona tenga vehículo propio, ha provocado la apertura de nuevos mercados, donde particulares arriendan sus automóviles para que sean manejados por otros como conductores de la plataforma Uber.

Este escenario se ha convertido en un verdadero negocio para inversionistas que compran y venden autos, cediéndolos mediante un contrato de leasing a los conductores o, simplemente arrendando vehículos, esta tendencia de arrendar autos u obtenerlos por medio de leasing es predominante en los extranjeros que viven en Chile, quienes eligen a Uber como una opción para obtener ingresos.

Una vez realizado los pasos anteriores, se indica en la página web que será enviado un correo electrónico con los pasos a seguir.

En efecto, una vez confirmado que la persona fue aceptada como conductor Uber, la empresa le envía a la casilla de correo electrónico que ha registrado, un “contrato de servicios” donde se especifican las condiciones del servicio y el reparto de ingresos. En este contrato se incentiva a los conductores a utilizar sus propios dispositivos, sin embargo, si el conductor no cuenta con un teléfono inteligente la empresa le proporcionará un Smartphone y le

ofrecerá el plan de datos necesarios para el operador telefónico de dicho dispositivo, solicitando al conductor el reembolso de los gastos asociados con dicho plan y/o pidiendo una fianza por cada dispositivo que fuera entregado por la empresa. En el contrato además se señala que el conductor durante el período de vigencia del mismo, deberá contratar para los vehículos que opere mediante la plataforma como conductor una póliza de seguros de responsabilidad de automóvil que ofrezca cobertura de lesiones físicas y daños a la propiedad, para el conductor, pasajeros y terceras personas, a niveles que la cobertura cumpla con requisitos mínimos para operar un vehículo de pasajeros privados en carreteras públicas dentro del territorio.

El sistema operativo de trabajo para los conductores se realiza a través de la aplicación (App) *Driver App (Uber Driver)*, en la cual se debe seleccionar el navegador de su preferencia (*Waze* o *Google Maps*), que debe estar previamente instalado en el teléfono, de este modo, se proporciona un Id al conductor y que les permite a los conductores establecer la localización respecto del lugar dónde debe recoger al usuario que ha solicitado el servicio gracias al navegador de *GPS* que tiene el teléfono inteligente, para llegar a definir el destino que fue solicitado por el usuario.

Asimismo, la empresa a través del *GPS* controla el trabajo del conductor, pudiendo monitorear de esta forma las horas que éste ha conducido y/o si deja de utilizar la aplicación por un tiempo prolongado –semanas- en cuyo caso se entiende que el conductor abandonó la actividad y es dado de baja, lo que podría asimilarse a su despido. Es preciso señalar que no se indica que se entiende por tiempo prolongado, por lo que la empresa aplica a su arbitrio la medida, determinado discrecionalmente cuándo declara abandonada la actividad por parte de un conductor, y por ende dándole de baja desde la aplicación.

Por otra parte, las tarifas son fijadas por Uber y no es posible acordar un precio distinto entre el conductor y el cliente. Así, el conductor, acepta pagar a la empresa una “tasa de servicio” o servicio efectuado lo que debe ser calculado en forma de porcentaje de tarifa y que la empresa puede cambiar en cualquier momento a discreción, basándose en factores del mercado. Sin embargo, el contrato establece que el conductor puede rechazar este hecho, motivo que implicó dar por terminado el contrato, no obstante, si el conductor continúa prestando servicios después de materializados cualquiera de los cambios antes indicados se entiende que expresó su consentimiento en el

sentido de seguir prestando el servicio bajo las condiciones impuestas por la empresa.

En efecto, Uber obtiene el 25% del precio de cada viaje y el resto es para el conductor. El pago se realiza directamente por los clientes, a través de la plataforma cuando ingresa datos de la tarjeta de crédito y al conductor, cuando se efectúa en efectivo. En caso, que el pago se realice mediante tarjeta de crédito, es la propia compañía la que entrega al conductor la parte proporcional que le corresponde por el trabajo realizado, tal como el empleador paga la remuneración a sus trabajadores. Por su parte, cuando el pago se realiza en efectivo, Uber descuenta de lo que debe depositar por concepto de pago por medio de tarjeta de crédito los montos que fueron pagados en efectivo, y si no existen montos a los cuales se pueda imputar el cobro de lo adeudado, los conductores deben efectuar el depósito a la cuenta de Uber, bajo la sanción de dar de baja la aplicación, sino se efectuare.

Así, la información de pago debe ser ingresada por los conductores a través del siguiente link: [t.uber.com/vault](https://t.uber.com/vault), con los mismos datos que *Uber Driver*, de este modo el conductor selecciona en la aplicación la cuenta corriente o la cuenta vista mediante la cual Uber depositará los pagos, los que se realizarán semanalmente.

Ahora bien, en caso de que un pasajero utilice un código promocional, al finalizar el viaje se va a ver reflejado en la aplicación un monto cero (0,00CLP). Sin perjuicio de esto, Uber pagará el 75% de este viaje de martes a jueves de la siguiente semana al socio conductor.

Por su parte, se instruye a los socios conductores que en caso de que un pasajero que utilice la opción “pago en efectivo” y se niegue a realizar el pago, éste debe reportar al usuario mediante la aplicación, seleccionando el botón ayuda, informando que no se recibió el monto, o a través del icono de la aplicación “comentarios del usuario”, en donde el conductor deberá explicar lo sucedido. De esta forma, el soporte de Uber analizará el caso y le dará una respuesta al conductor, respecto al no pago del usuario.

Asimismo, se les señala a sus conductores que hacer si tuvieran problema con la aplicación al momento de cobrar, señalándoles que deben informar el caso para que el costo del viaje no se vea alterado, lo cual se debe hacer mediante la aplicación.

Además, se otorga la opción de ingresar a la compañía como “jefe de flota”, lo que no puede realizarse mediante el sitio web, sino que el trámite para esta postulación debe efectuarse personalmente, debiendo presentar

identificación personal, permiso de circulación del o los autos que se quiera inscribir y registrar una cuenta bancaria para los depósitos.

Por otra parte, el conductor es quien debe hacerse cargo de los gastos ocasionados por la prestación del servicio, tales como gasolina, seguros, entre otros. Respecto a los peajes de las autopistas, el conductor paga directamente a través del sistema TAG y posteriormente Uber les reembolsa el monto pagado.

En cuanto a las multas que les sean cursadas a los socios conductores, la empresa les informa que esta sólo serán reembolsables cuando se les apliquen concepto de “transporte ilícito de pasajeros”, lo que en caso de ocurrir debe ser inmediatamente reportado a través de la aplicación.

Para tal efecto, existe un procedimiento que consiste en que el conductor debe ingresar al app seleccionar Cuenta- Ayuda-Problemas con viaje- Reembolsos- Seleccionar el viaje durante el cual le cursaron el parte- Ayuda- Revisión de Tarifa –Recibí multa de tránsito (aquí debe entregar detalles de lo ocurrido y subir fotografía del parte cursado) y posteriormente será el conductor quién deberá pagar la multa en el Juzgado de Policía Local y demás gastos asociados (por ejemplo, depósito en corrales municipales), para posteriormente, una vez realizados los pagos correspondientes, subir a la

aplicación los comprobantes de pago, para que la empresa proceda a realizar los reembolsos de dichos gastos.

También, la empresa establece el procedimiento que deben seguir en caso de ser víctimas de un robo con intimidación o violencia, señalándoles que lo primero que deben realizar es hacer la respectiva denuncia ante Carabineros de Chile o Policía de Investigaciones, y posteriormente, contactarse con Uber mediante la aplicación o por teléfono, para que Soporte Uber se comuniquen con ellos.

Así, el socio conductor tiene una gran flexibilidad laboral, pues elige tanto los días como el horario en que trabaja, e incluso puede rechazar los viajes ofrecidos, salvo que los haya aceptado previamente.

Sin perjuicio de lo anteriormente expuesto, resulta preciso señalar que la empresa ejerce sus facultades de control, mediante tres parámetros:

- 1) Evaluaciones de los clientes, indicador que refleja la valoración que realizan los usuarios por el servicio prestado, no pudiendo el conductor tener una nota inferior a 4.7. Este indicador tiene tal relevancia que podría llegar a condicionar los ingresos del conductor, e incluso llevar a que éste fuera dando de baja del servicio. Esta calificación es efectuada por los clientes mediante estrellas y va desde una estrella que es la peor calificación hasta cinco

estrellas, que es la mejor calificación, en caso de que se evalúe mal a un conductor Uber podría rebajar la tarifa o incluso dejarla sin efecto, como asimismo, dar de baja al conductor.

2) Tasa de aceptación, este indicador refleja la cantidad de viajes que son dejados pasar por los conductores, exigiendo Uber que éstos acepten un mínimo de 85% de las solicitudes, en caso contrario pueden ser dados de baja.

3) Tasa de cancelación, este indicador muestra la cantidad de solicitudes que fueron aceptadas y luego rechazadas por el mismo conductor. Estableciéndose como máximo de cancelaciones, 10%.

Estos indicadores resultan relevantes, puesto que si un conductor realiza un mal servicio o deja pasar o rechaza muchos viajes, Uber podría investigar y aplicar una sanción, tal como el empleador aplica sus facultades de mando, dirección y disciplina al interior de la empresa cualquiera.

Por otro lado, en cuanto a los usuarios de Uber, éstos tienen la posibilidad de conocer con anticipación el vehículo en que serán transportados, pues una vez que se acepta el viaje aparece al pie de la aplicación el modelo y la matrícula del vehículo, una foto del conductor, su nombre, el lugar donde se encuentra y a cuántos minutos de distancia, esto así también se informa el precio aproximado del viaje, el que puede variar si se cambia la ruta o si se

hace esperar al conductor más del tiempo estipulado. Al terminar el recorrido, la aplicación muestra el costo final del trayecto conforme a los kilómetros recorridos y el tiempo empleado, y finalmente el cliente paga mediante la tarjeta de crédito ingresada en la aplicación o en efectivo, según haya sido seleccionado.

Como es posible observar el modelo de negocio de Uber tiene características propias determinadas por una flexibilización de la dependencia entre empresario y trabajador, una menor subordinación y mayor autonomía de los conductores. Sin embargo, el conductor se encuentra sujeto a cumplir una serie de recomendaciones que se dan por medio de la aplicación. Asimismo, esta flexibilidad en el modo de desarrollar el trabajo, pese a ser mayor de lo común, se encuentra limitada por la información que la plataforma virtual retiene para la empresa, en cuanto al número de viajes que realiza el conductor, cuáles son sus destinos, cual es la tarifa aplicada, cuál fue el medio de pago utilizado, cómo fue la evaluación de los clientes, etc. Lo anterior, con el fin de observar que el trabajo se haya realizado correctamente<sup>111</sup>.

---

<sup>111</sup> ARANGUEZ, L. (2017) *ob. cit.*, p 175

### **2.3. Conductores De Uber**

En los últimos años, Uber ha irrumpido en el mercado chileno proporcionando no tan solo una red de transporte privado mediante su aplicación, sino también a generar una oportunidad de trabajo para muchas personas y el incremento de rentas de otras.

Sin perjuicio de lo anterior, resulta relevante señalar que Uber cataloga a sus conductores como colaboradores y no como trabajadores.

Ahora bien, para analizar qué tipo de trabajador es el conductor de Uber, resulta necesario precisar que se entiende por trabajador autónomo. Así la doctrina nacional ha señalado que, “es aquel que trabaja directamente para el mercado, ofreciendo su trabajo a uno o varios empresarios sin integrarse en el ámbito de la organización de éstos”.

Por su parte, se entiende por trabajador dependiente, toda persona natural que presta servicios personales, intelectuales o materiales para otro bajo subordinación y dependencia.

Ahora bien, cuando hablamos del conductor de Uber, nos estamos refiriendo a un nuevo tipo de trabajador, pues este presta servicios mediante una plataforma virtual, aportando sus propios medios de producción y eligiendo

cuando trabajar, características que parecen no encajar en el concepto de trabajador dependiente tradicional, pero tampoco resulta posible establecerlo dentro del perfil de un trabajador autónomo, puesto que aun cuando, el centro de trabajo del conductor de Uber es el vehículo y, existe libertad de horario, lo cierto es que, estos conductores están desde el comienzo insertos en la estructura y organización de Uber, siendo sometidos a un sistema de productividad.

Por lo tanto, se analizarán las características del conductor Uber, con el objeto de determinar a qué tipo de trabajador corresponde.

Asimismo es del todo relevante señalar, que la empresa no sólo pone en contacto al conductor con el usuario, sino que realiza el cobro de la totalidad de los servicios prestados para abonar posteriormente al conductor el pago que le corresponde por servicio prestado, descontando previamente el porcentaje pactado (25%) y si el pago se realiza en efectivo, la empresa descuenta estos montos del próximo pago que se le realice al conductor por concepto de pago mediante por tarjeta de crédito. En efecto, el conductor pacta con Uber, obtener el 75% de las ganancias por el servicio prestado

Si bien en un comienzo el conductor Uber tenía un perfil muy definido, pues se habla de un conductor con vehículo propio, que utilizaba la aplicación para realizar viajes esporádicos para aumentar sus ingresos. En la actualidad, encontramos varios perfiles de conductores Uber, los que clasificaremos en los siguientes tipos:

- Conductor con vehículo propio que realiza viajes esporádicos en sus tiempos libres con el objeto de incrementar sus ingresos. Este es un trabajador que tiene un trabajo típico y que presta servicios para Uber en sus momentos libres.
- Conductor con vehículo propio que realiza viajes esporádicos en sus tiempos libres con el objeto de obtener ingresos, como puede ser una dueña de casa, estudiantes o lo cesantes.
- Conductor con vehículo propio que trabaja permanentemente en Uber, fijándose un horario, que tiene la aplicación encendida la mayor parte del día y que lo que recibe por este servicio lo utiliza como sustento para vivir.
- Conductor con vehículo arrendado o prestado con el objeto de realizar viajes esporádicos, generalmente los fines de semana, para obtener ingresos,

como los estudiantes o trabajadores que prestan servicios durante la semana y que no tienen vehículo propio.

- Conductor con vehículo arrendado que trabaja de manera permanente en Uber, fijándose un horario, teniendo la aplicación encendida la mayor parte del día y utilizando lo que recibe por este servicio como sustento para vivir y para pagar el arriendo del vehículo que utiliza para trabajar. Sistema utilizado mayoritariamente por extranjeros.

Es importante señalar, que sin perjuicio del perfil que tenga el conductor, éste tiene que superar un proceso de selección para ser parte de la empresa, respetar las instrucciones de cómo llevar a cabo el servicio, tener o recibir un teléfono móvil en donde tendrá que instalar la aplicación de la empresa, pues las instrucciones y la información de los pagos o descuentos se realizarán por este medio. En definitiva, independiente del perfil del conductor, todos deben firmar o aceptar un contrato confeccionado por Uber.

En definitiva, resulta posible concluir que los conductores de Uber se encuentran en la zona gris del Derecho del Trabajo, sin perjuicio de esto, también es posible señalar que confluyen elementos de laboralidad, por lo

que en base a los antecedentes analizados, procederemos a determinar el vínculo existente entre Uber y sus conductores.

### **3. VÍNCULO JURÍDICO ENTRE UBER Y SUS CONDUCTORES**

De lo visto hasta ahora, pareciera que existen argumentos suficientes para plantear que la relación entre los conductores y Uber es laboral (por cuenta ajena), sin embargo, el debate no está zanjado y aún hay algunos que postulan que estamos frente a trabajadores autónomos (por cuenta propia) y otros postulamos que sería necesario crear una relación laboral de carácter especial para priorizar las necesidades de nuevas fórmulas de producción y prestación de servicios.

En efecto, para determinar cuál es vinculo jurídico que une a Uber con sus conductores, debemos comenzar considerando que estamos frente a una actividad por cuenta ajena, en la cual confluyen los elementos de laboralidad, sin embargo no podemos olvidar, que los conductores Uber también revisten características que podrían hacernos pensar que nos encontramos frente a trabajadores autónomos.

Ahora bien, resulta importante detenerse en las características del vínculo de Uber con sus usuarios, esto es, aquellas personas que debiendo trasladarse de un lugar a otro –por falta de vehículo o por preferir no utilizar el propio– prefieren solicitar Uber antes que el transporte de taxi. Así, es posible identificar que es la plataforma la que maneja los datos personales tanto del conductor como de los usuarios o clientes que requieren de la prestación de servicios. Así, es Uber quien coloca la marca, quien cobra por el servicio prestado por el conductor, en nombre del mismo, y quien toma las decisiones sobre los conductores, en base a la evaluación del servicio prestado, que tal como se verá más adelante en esta investigación, lo realiza el usuario mediante la aplicación<sup>112</sup>.

Así, en segundo término corresponderá analizar el vínculo de Uber con sus conductores, en materia de determinación del control ejercido, del establecimiento de tarifa, el otorgamiento de herramientas de trabajo, gastos, vestimenta, sanciones disciplinarias, entre otras.

En efecto, es posible observar que la compañía ejecuta una verdadera actividad económica, mediante la utilización de la plataforma tecnológica

---

<sup>112</sup> GAUTHIER, G., (2016), *ob.cit.*p. p.117

desde el momento en que sus usuarios se deben inscribir en ella para solicitar los servicios y pagar por ellos el monto señalado por la aplicación. De esta forma, una vez recibido el pago, la empresa debe abonar al conductor los honorarios descontados el porcentaje pactado.

Ahora bien, resulta necesario relacionar lo anteriormente señalado con las normas establecidas en nuestro Código del Trabajo, que dan sustento a la tesis planteada en este trabajo. De esta manera, el artículo 3° del Código del Trabajo, dispone que se entenderá como empleador a “la persona natural o jurídica que utiliza los servicios intelectuales o materiales de una o más personas en virtud de un contrato de trabajo”.

Por su parte, y en armonía con lo ya expresado, el artículo 7° del Código del Trabajo, consagra como elemento de la esencia del contrato de trabajo, la prestación de servicios personales bajo dependencia y subordinación del empleador.

A su vez, el artículo 8°, inciso 1°, del citado cuerpo legal, agrega:

“Toda prestación de servicios en los términos señalados en el artículo anterior, hace presumir la existencia de un contrato de trabajo”.

Del contenido de las disposiciones legales preinsertas, es dable inferir que para que una persona pueda ser considerada trabajador de otra, debe prestar a ésta servicios personales, ya sea intelectuales o materiales, mediando subordinación y dependencia y recibir a cambio de dicha prestación una remuneración determinada.

Así las cosas, la subordinación jurídica a la que se refieren los artículos 3º, 7º y 8º del Código del Trabajo, corresponde a la situación de control y mando en que se encuentra el empleador en relación a su contraparte del contrato, el trabajador, quien, a su turno, se encuentra en una situación de sujeción personal que se caracteriza porque su trabajo se inserta en una organización de medios personales y materiales – la empresa- que él no controla ni dirige.

Precisamente en el caso en cuestión, si analizamos los elementos que concurren para la existencia de las relaciones de trabajo, vemos como en este esquema la prestación del servicio, se realiza de manera personal, como usuario inscrito en la plataforma de la empresa, exclusivamente; sin poder delegar tal prestación en otra persona; característica que es más propia del trabajo dependiente que del independiente. A su vez, se evidencia como posterior a la prestación del servicio la obtención de una remuneración por

su ejecución, sin embargo, éste no dispone de la totalidad de la tarifa, por el contrario, la plataforma percibe aún más dividiendo que éste por la prestación de su servicio y conserva al cliente para sí. En cuanto al elemento de la subordinación, dependencia y ajenidad, algunos son de la teoría de que no se cumple dicho requisito; ya que no se reflejan figuras clásicas como las de: supervisión, vigilancia y control directo de la ejecución del servicio por parte de la jefatura; sin que exista tampoco la figura de horarios fijos o inflexibles y un suministro por parte de la empresa de las herramientas o materiales de trabajo. No obstante, cuando revisamos la prestación del servicio en detalle, se logra evidenciar que en efecto es producto de supervisión, lo que ocurre es que quien lo realiza es el mismo receptor del servicio y no la empresa, puesto que si el servicio prestado es malo, la empresa procederá a bloquear al conductor de la plataforma, no pudiendo este seguir ejerciendo sus funciones, lo que lo equipara a un despido. A su vez, si bien no cumplen horario fijo, sin embargo estos deben encontrarse “activos” o “en línea”, dentro de la plataforma para que puedan contactarle, por lo que durante ese tiempo se encuentran a disposición de la empresa, así no estén trasladando clientes. Por último, en cuanto al argumento de la supuesta inexistencia de suministro de herramientas de trabajo, es posible señalar que no es efectiva,

puesto que con la simple asignación de clientes o usuarios, la empresa está entregando las herramientas de trabajo, puesto que sin la plataforma los conductores no conseguirían esos usuarios, eso sumado a las herramientas publicitarias, que la empresa otorga al permitir que se realice el servicio bajo el concepto de su marca<sup>113</sup>.

De este modo, los conductores de Uber, ejecutan sus tareas dentro de una organización de medios materiales y personales de los que no son titulares, pues prestan un servicio a nombre de otro, respecto de los cuales no ejercen mayor control, sujetándose a un esquema organizativo ajeno, cuyo único y exclusivo titular es Uber, puesto que sin esta aplicación, los trabajadores no pueden prestar el servicio y viceversa.

Así, de acuerdo al análisis realizado anteriormente, pareciéramos a lo menos estar frente a meras formas de encubrimiento de las relaciones laborales en donde, a pesar, de la existencia de los elementos de la relación de trabajo, la misma se disfraza bajo la premisa de que el servicio es prestado por autónomos. Si a esto le sumamos el hecho de que tal prestación de servicio no se encuentra aún definida ni regulada por nuestro ordenamiento jurídico,

---

<sup>113</sup> TODOLÍ, A. Y HERNANDEZ, M. (2018) *ob.cit.* 112-113-pp

es posible señalar que coexiste una ausencia de regulación laboral, un encubrimiento de relación laboral y una desprotección para los conductores que ejercen dicho servicio<sup>114</sup>.

De este modo, más allá de las apariencias que surgen de las formas jurídicas suscritas entre las partes, es necesario, concordar que de acuerdo a los antecedentes analizados y las definiciones legales citadas, con la aplicación del denominado principio de primacía de la realidad<sup>115</sup>, podemos señalar que concurren las condiciones que hacen presumir a lo menos una relación de laboralidad (artículo 8 del Código del Trabajo) y en tal sentido, resultaría posible determinar la realidad fáctica de la situación jurídica en que se encuentran los referidos conductores de Uber.

Así, por lo demás, lo ha declarado en reiteradas ocasiones la Excelentísima Corte Suprema, que ha sostenido que “entre los principios imperantes en materia del Derecho del Trabajo, y que sirven de inspiración al derecho positivo en esta rama, se encuentra el de la primacía de la realidad que

---

<sup>114</sup> TODOLÍ, A. Y HERNANDEZ, M. (2018) *ob.cit.* p.113

<sup>115</sup> Este principio fundamental de la legislación laboral que corresponde a la primacía de la realidad, consiste en otorgar prioridad a los hechos, es decir, a lo que efectivamente ha ocurrido en la realidad sobre las formas, o apariencias, o lo que las partes han convenido. En consecuencia, se ha agregado, que en caso de discordancia entre lo que ocurre en la práctica y lo que surge de documentos suscritos por las partes o acuerdos celebrados entre ellos, debe darse preferencia a los hechos.

significa que en caso de discordancia entre lo que ocurre en la práctica y lo que surge de los documentos o acuerdos, debe darse preferencia a lo primero, es decir, a lo que sucede en el terreno de los hechos”<sup>116</sup> .

En consecuencia, dándose en los hechos, la existencia de uno o más de los elementos de la relación laboral, en especial la subordinación o dependencia jurídica, no cabe sino concluir la presencia de un vínculo de naturaleza laboral, más allá del nombre que las partes le hayan otorgado a la relación en los documentos respectivos.

En base a lo anteriormente expuesto, cabe concluir que los conductores que se desempeñan en la empresa Uber, prestan servicios bajo subordinación o dependencia jurídica, debiendo considerarse a esta última, como empleador para efectos laborales.

En definitiva, no cabe duda que a la luz del estudio realizado, es posible concluir que el conductor de Uber debe ser considerado como un trabajador dependiente, pero no como un trabajador dependiente con la idea clásica heredada del fordismo, sino un trabajador con características propias y distintas, las cuales son producto del nacimiento de nuevos modelos de

---

<sup>116</sup> E.C.S. Rol 21.950, 16.03.1987

negocio, trabajo y relaciones laborales y que por tanto requieren que la normativa del país y el régimen jurídico aplicable a las relaciones laboral se modifique, para adaptarlo a estas nuevas formas de trabajo.

En efecto, resulta del todo relevante dejar de considerar estas ideas anticuadas como un elemento objetivo del contrato de trabajo, puesto que la menor dependencia jurídica, que caracteriza esta relación laboral especial, es una cuestión en la cual la doctrina ha señalado que este resulta ser incompatible con la limitación de la jornada de trabajo pues “la libertad de que goza la ejecución del trabajo de quién actúa a domicilio, debe reflejarse fundamentalmente en la elección de las horas-comienzo y término- que se dediquen a la realización de la correspondiente tarea”<sup>117</sup>.

En efecto, que los conductores de Uber regulen sus jornadas laborales y la periodicidad de su trabajo, no obsta que sean merecedores de la protección que les debe brindar el derecho del trabajo y la seguridad social.

Por lo que es posible señalar que cuando nos referimos a Uber y a sus conductores, no estamos describiendo una relación de dependencia en el sentido estricto, sino más bien se está frente a una relación laboral especial,

---

<sup>117</sup> DE LA VILLA, L.E. y GARCÍA, J.I., 1990. Contrato de Trabajo a Domicilio, en Borrado Da Cruz, E. (Director), El Estatuto de los Trabajadores, Tomo III, Arts.8 a 13, Edersa, Madrid.

que rige a los trabajadores que prestan servicios a través plataformas virtuales, por lo que sus contratos de trabajo deberían incluir cláusulas diferenciadoras, en tanto caracterizarían a esta relación laboral enmarcada en el Uberismo

Así, descritas las características del modelo de negocio en esta investigación es posible señalar que derechos básicos como la seguridad social, los derechos fundamentales de los trabajadores y la libertad sindical deben ser protegidos, a través de una regulación normativa aplicable al modelo descrito, en cuanto a la protección de los derechos laborales y sociales de los conductores de Uber.

Lo anterior, sería posible mediante la creación de un nuevo régimen especial laboral, que establezca que los trabajadores que prestan servicios a una empresa que actúa mediante una plataforma virtual se encuentran facultados para fijar su horario y jornada, constituyendo esto una de las principales características de este nuevo régimen laboral. A su vez, debiera contener el máximo de jornada que puede realizar un conductor, con el objeto de evitar una sobrecarga de trabajo. Asimismo, debiera regular el salario mínimo a

percibir, por el tiempo durante el cual se prestan los servicios (este es ámbito más difícil de regular).<sup>118</sup>

Ahora bien, una de las razones básicas de la existencia de protección de los trabajadores es la desigualdad del poder de negociación, y la falta de una verdadera autonomía de la voluntad a la hora de aceptar las condiciones de trabajo<sup>119</sup>.

Este desequilibrio es el principal causante de todos los riesgos a que se someten, tanto el antiguo tipo de trabajador como el nuevo; los bajos salarios, el exceso de flexibilidad, la transferencia de los riesgos inherentes al negocio desde el empresario al trabajador, el secuestro de la clientela, etc. Sumado a ello, debemos considerar que el Derecho del Trabajo no tiene solamente por objeto proteger a la parte contractualmente más débil sino que muchos de los preceptos aplicables a la relación laboral responden a intereses generales de la economía, como el salario mínimo y temporalidad<sup>120</sup>, jornada máxima de

---

<sup>118</sup> TOLODÍ, A. (2015) *ob.cit.* 22-23 pp.

<sup>119</sup> VALDÉS, F. 2002. Descentralización productiva y desorganización del derecho del trabajo.p.45.

<sup>120</sup> En las plataformas virtuales, los oferentes de trabajo pueden contratar, no ya por días, sino por tareas que pueden durar minutos o segundos, adaptando totalmente la mano de obra a las necesidades de cada momento. Ello deja desprotegido al trabajador que desconoce cuánto va a trabajar o si al minuto siguiente va a tener que trabajar.

trabajo<sup>121</sup>, retribución en especies<sup>122</sup>, trabajo infantil, mora accipiendi<sup>123</sup> y variabilidad del salario<sup>124</sup>.

En definitiva, resulta posible afirmar que se debe excluir toda posibilidad de considerar a Uber como un mero intermediario entre los conductores y usuarios, puesto que, los primeros no ejercen una actividad propia ni independiente de la plataforma, por el contrario, si los conductores no existen, la actividad desaparece.

Por lo tanto, es posible concluir que Uber es un verdadero organizador y operador de servicios de transporte urbano, tanto en Chile, como en otras ciudades del mundo y como tal, debe hacerse cargo de las obligaciones laborales y de protección social que asisten a los empleadores respecto de sus trabajadores.

---

<sup>121</sup> Se debe considerar que tal como ya analizamos en los tipos de conductores de Uber, existen trabajadores que utilizan este tipo de empleo para complementar sus salarios, como también existen trabajadores que lo utilizan como una fuente de sustento. De esta forma, la existencia de jornada máxima no sólo beneficia a los trabajadores, sino a la sociedad en general, tales como problemas de salud, que terminan pagando de diversas formas toda la sociedad.

<sup>122</sup> El Convenio N° 95 de la OIT, sobre protección del salario de 1994, señala que las legislaciones laborales en su momento tuvieron que impedir que los empresarios pagaran la remuneración a sus trabajadores en vales, en vez de en dinero, que solo pudieran gastar en las tiendas y enconomatos del empresario. Esta situación no sólo perjudica al trabajador sino que mercado en general, puesto que al restringir la capacidad de compra de los ciudadanos reduce el mercado y con esto la competencia provocando clientelas cautivas y aumentando los monopolios.

<sup>123</sup> El desequilibrio de la posición negociadora de las partes, facilita que los riesgos y los errores sean trasladados al trabajador, lo que provoca que la empresa no tenga incentivo de mejorar funcionamiento.

<sup>124</sup> TOLODÍ, A.(2017) *ob.cit* p.33

#### **4. EL MARCO REGULATORIO DE UBER EN CHILE**

En cuanto al marco regulatorio aún no existe normativa que regule a Uber en Chile, sin embargo, con fecha 06.10.2016 mediante Mensaje de su Excelencia la Presidenta de la República de Chile se inicia un proyecto de ley que moderniza la legislación sobre transporte remunerado de pasajeros.

En cuanto al contenido del proyecto, este señala como fundamento el desarrollo de tecnologías y aplicaciones móviles de alta aceptación del público; por razones de congestión, seguridad y protección del medio ambiente (Inscripción en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros) y por las falencias de los taxis en términos de calidad y confianza.

Así, este proyecto establece las condiciones de funcionamiento que deben cumplir las plataformas tecnológicas, en orden a identificar a sus representantes y establecer mecanismos que permitan controlar la congestión y velar por la seguridad de los pasajeros, asimismo, impone las sanciones a quienes atenten contra la confianza de los usuarios e impulsa la incorporación de tecnologías en los servicios de transporte remunerado de pasajeros, para

mejorar la calidad de los servicios y entregar mayor información a las autoridades sobre desplazamientos.

En efecto, este proyecto tiene como objetivo establecer las condiciones bajo las cuales las entidades operadoras de plataformas tecnológicas que intermedien el encuentro entre oferta y demanda de servicios de transporte remunerado de pasajeros puedan ofrecer sus servicios, esto es a través del pago por kilómetro recorrido, que permitirá una asignación eficiente del uso del espacio vial y al mismo tiempo reducir las pérdidas del bienestar social, como la congestión vehicular, además de integrar un fondo para la incorporación de tecnología en los vehículos de transporte de pasajeros.

Asimismo, esto permitirá controlar la oferta de servicios y obligará a las entidades operadoras a entregar información sobre viajes al Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, de modo que ésta pueda ser usada en la gestión del tráfico y en el diseño de nuevas políticas para el transporte remunerado de pasajeros, imponiendo sanciones a los atentados a la confianza y seguridad de los usuarios.

Ahora bien, el proyecto contiene 21 artículos permanentes y 3 disposiciones transitorias que entre las principales características, destacan:

- Que define a los operadores de plataformas tecnológicas y vehículos aptos para el servicio
  - Establece un registro de plataformas tecnológicas
  - Establece regulaciones de estándares de confort y tecnología
  - Establece el pago de un valor por kilómetro recorrido por los vehículos.
  - Deber de informar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
  - Licencia profesional y aplicación de otras exigencias contempladas para los conductores de taxis
  - Infracciones
  - Fondo para el desarrollo tecnológico
- **El proyecto de ley que moderniza la legislación sobre el transporte remunerado de pasajeros establece <sup>125</sup>:**

“1.- La empresa *Uber SpA*, administradora en Chile de la aplicación Uber, se define como un intermediador de servicios o gestor de una base de datos que

---

<sup>125</sup> Minuta efectuada por el abogado Pablo Reyes Carreño para el Director del Trabajo en agosto 2017, en la cual se realiza un análisis del proyecto de ley que moderniza la legislación sobre transporte remunerado de pasajeros para la discusión en la comisión de obras públicas, transporte y telecomunicaciones de la Cámara de Diputados.

une a requirentes de transporte y conductores, no obstante, en toda comunicación pública, Uber informa sobre las características de su servicio de transporte, en las que busca destacar la alta calidad y eficiencia en su uso, exigiendo a sus colaboradores parámetros de comportamiento acordes a dicho objetivo.

Uber desarrolla campañas de marketing en que hace oferta pública de traslados gratuitos o con tarifa rebajada para captar nuevos pasajeros, asumiendo directamente el costo de dichos traslados.

De esta forma, para el pasajero resulta irrelevante la identidad del conductor que concurrirá a su llamado -la asignación la efectúa la aplicación en razón de la proximidad geográfica-, en tanto el servicio brindado se corresponda con las características anunciadas por la empresa. Incluso la evaluación que realiza el pasajero al término del viaje, se enfoca al cumplimiento de los parámetros que Uber ha establecido.

2.- Por otra parte, se puede sostener que para la empresa Uber, las características personales de sus conductores son elevadas a la categoría de esenciales.

La empresa efectúa un proceso de selección en que se evalúan antecedentes privados tales como la hoja de vida del conductor y certificado de antecedentes, características de idoneidad que por cierto deben ser mantenidas durante la vigencia del vínculo.

Al conductor Uber, se le exige poseer el nivel de formación, pericia y experiencia adecuados para prestar servicios de transporte de forma profesional, con la debida habilidad, atención y diligencia, y mantener alto nivel de profesionalidad, servicio y cortesía. Además, se le compromete a aceptar la verificación periódica de tales condiciones o aptitudes.

3.- Respecto a la retribución por los servicios, esta se encuentra determinada por el pago semanal que la empresa realiza mediante deposito a los conductores, en función del número de viajes que han sido efectuados, menos el porcentaje que Uber unilateralmente fija como gestor del negocio”.

Con base en tales antecedentes, si bien la Dirección del Trabajo mediante el Ordinario N°6165 de 26.12.2016 ha informado que, no obstante, la materia debiese ser conocida por los Tribunales de Justicia, la conducta desplegada por Uber, podría ser indiciaria de un vínculo de prestación de servicios bajo

subordinación y dependencia, en los términos del artículo 7 del Código del Trabajo, por lo que podría ser calificada como relación laboral.

El proyecto de ley en estudio, no se pronuncia sobre la naturaleza jurídica que reviste la prestación de servicios de los choferes para Uber, ratificando eso sí la facultad del operador de la plataforma para seleccionar personal, ejercer control y supervigilancia, entre otros controles.

Los términos propuestos por el proyecto de ley, ratifican la postura sostenida por Uber, en tanto califica su participación en el mercado, como intermediador en la oferta y demanda de transporte, pero seguidamente, le responsabiliza por la forma y condiciones en que se ejecuta el servicio de transporte, lo que se advierte como un contrasentido a la hora de perseguir las responsabilidades del operador de la aplicación.

Cabe considerar que el artículo 2º del proyecto nos indica que “entidades operadoras de plataformas tecnológicas que intermedien el encuentro entre oferta y demanda de transporte remunerado de pasajeros”, son:

“Las entidades que operen, administren o proporcionen cualquier sistema, aplicación, tecnología o mecanismo, de carácter informático, que permita

acceder a un servicio de transporte remunerado de pasajeros prestado con taxis o con vehículos a los que se refiere el artículo 4”.

Luego, con motivo de la creación de un “Registro de Plataformas Tecnológicas” el proyecto contempla la exigencia de identificar a los representantes de aquellas, mediante la indicación del nombre o razón social, cédula nacional de identidad o rol único tributario y domicilio, email y toda otra información relevante.

De lo anterior se advierte que el proyecto, no fija los requisitos de constitución ni establecimiento de las “Plataformas tecnológicas”, se habla de “entidades” sin especificar si su constitución debe ser bajo algún régimen societario específico, ni si las mismas deben estar domiciliadas en el país, o constituirse con determinado patrimonio.

El proyecto, en algunos casos establece medidas de responsabilidad u obligaciones para las plataformas tecnológicas (art 6º pago de un valor por costos de las externalidades; artículo 12, sanción por falta de registro); y en otros, establece responsabilidad para el representante de la plataforma por hechos que no le son propios (artículo 14).

Todo lo anterior lleva a pensar que en el caso de perseguirse alguna responsabilidad de índole laboral, se dificultaría la determinación del responsable.

En conclusión, en este proyecto de ley se advierte que este no resuelve ni entrega nuevos indicios, que permitan calificar la naturaleza jurídica de la prestación de servicios efectuada por choferes de empresas como Uber, que el valor que pretende cobrarse a las plataformas tecnológicas por kilómetro recorrido, solo se establece como mitigante de las externalidades negativas en el ámbito del transporte, ejemplo: congestión. A consecuencia de lo anterior, la empresa no estaría compensando externalidades negativas de índole social, tales como costos en que el Estado podría incurrir por accidentes de trabajo, gastos de pensiones y sistema de salud. Por último es posible señalar que no se consideran requisitos de constitución para las “Plataformas Tecnológicas”, a fin de asegurar su responsabilidad frente al incumplimiento de obligaciones laborales o previsionales, tampoco se establece una obligación solidaria en estos ámbitos respecto de los representantes de dichas entidades.

En efecto, es posible señalar que el proyecto de ley no contempla regulación alguna tendiente a proteger los derechos laborales y la protección social de los conductores de Uber.

- **Indicaciones al proyecto de ley que moderniza la legislación sobre transporte remunerado de pasajeros <sup>126</sup>:**

En la discusión parlamentaria, dentro de las indicaciones de este proyecto, además de limitar la flota de vehículos de plataformas determinando una cantidad máxima de vehículos por región y la oferta y demanda por estos servicios, se realizaron una serie de indicaciones tendientes a reconocer el vínculo de laboralidad existente entre las plataformas tecnológicas y los conductores.

La Diputada Carvajal y el Diputado Letelier solicitaron agregar un inciso final al nuevo artículo 2, indicando que:

“El responsable de la Plataforma Tecnológica estará obligado a cumplir lo descrito en la ley N° 16744, que establece normas sobre accidentes del trabajo

---

<sup>126</sup> Boletín N° 10937-15. Comisión de obras públicas, transporte y telecomunicaciones, Cámara de Diputados de Chile. Indicaciones de 08.08.2017.

y enfermedades profesionales, además de contratar directa o indirectamente y mantener vigente en todo momento, un seguro para el personal de conducción y sus pasajeros con el fin de cubrir riesgos por los montos mínimos de cobertura.”

En el mismo sentido, las diputadas Álvarez y Pacheco y los diputados Andrade, Poblete y Rocafull, indicaron la necesidad de incorporar un inciso tercero nuevo al artículo 5° que disponga:

“Los representantes legales de las Plataformas Tecnológicas deberán garantizar a los conductores de los vehículos a que se refiere el artículo 4° que, en el desempeño de sus labores, éstos contarán con condiciones laborales, previsionales, sanitarias y de seguridad social dignas y adecuadas. Para ello, al momento de establecerse el vínculo contractual entre los conductores y las plataformas tecnológicas, el representante legal de éstas deberá poner en conocimiento al conductor de las condiciones en que operarán. No se podrán establecer en el mismo cláusulas abusivas o que vayan en contra de la legislación chilena, especialmente en materia laboral, previsional, sanitaria, de seguridad social.”

De estas dos indicaciones es posible inferir meras declaraciones formales, referentes a la relación contractual que une a Uber y a sus conductores, pues sólo exige el cumplimiento de las normas sobre accidentes del trabajo y de condiciones laborales, previsionales, sanitarias y de seguridad social, estableciendo la necesidad de la existencia de un vínculo contractual, sin embargo, no se determina el tipo de relación jurídica existente, pues a partir de ellas nada impediría que la relación fuera civil o mercantil.

De esta forma, pasa a tener relevancia la indicación efectuada por el Diputado Jackson, quien refirió la necesidad de agregar un nuevo artículo 19, pasando el actual 19 a ser 20 y así sucesivamente del siguiente tenor:

“Artículo 19.- Las personas que desempeñen labores como conductores de vehículos a través de las Plataformas Tecnológicas reguladas por la presente ley, se presumirá que lo hacen mediante régimen de subordinación y dependencia en los términos del artículo 7° del Código del Trabajo respecto a los titulares de dicha plataforma”.

De este modo mediante esta indicación se reconoce el vínculo jurídico contractual que une a Uber y a sus conductores como una relación laboral, bajo un régimen de subordinación y dependencia, lo que se abre a la

posibilidad de regular esta forma de trabajo, socialmente aceptada, pero que no implica ningún tipo de responsabilidad por parte de la empresa en materia laboral y de seguridad social.

En definitiva, es posible establecer que actualmente en Chile el reconocimiento del vínculo de subordinación y dependencia entre Uber y sus conductores está contenido sólo en meras indicaciones.

## **5. JURISPRUDENCIA NACIONAL E INTERNACIONAL**

### **SOBRE UBER**

El debate doctrinario y jurisprudencia en materia laboral se encuentra abierto en esta materia, puesto que por un lado se establece que Uber sería una empresa de transportes y que por tanto, existiría una dependencia jurídica entre Uber y sus conductores, de la cual se derivarían responsabilidades laborales y de seguridad social, y por otro lado, están los que señalan que Uber actúa como un mero intermediario tecnológico, en donde sus conductores serían considerados como trabajadores autónomos, por lo que la empresa no tendría ninguna responsabilidad laboral ni de seguridad social respecto de aquellos.

Así, revisado el portal Web del Poder Judicial resulta posible señalar que existe un fallo de primera instancia en contra de *UBER CHILE SPA, UBER INTERNATIONAL HOLDING BV Y UBER TECHNOLOGIES INC.*

En efecto, con fecha 14.07.2015, el Segundo Juzgado de Letras de Santiago en la causa O-1388-2015, “Thompson con Uber Chile Spa”, resuelve, que no se logró acreditar la existencia de subordinación, por la pobreza del argumento de la demanda. Rechazándose la demanda, por no existir antecedentes que justifiquen la relación laboral.

En dicha demanda, sin perjuicio de que se describía la forma en que el demandante se convirtió en conductor de Uber, el mecanismo de pago por sus servicios y la forma en que fue desvinculado caducándole el funcionamiento de la aplicación, en la demanda no se argumentaba la existencia de subordinación y dependencia, ni tampoco invocaba unidad económica entre las empresas que denuncia.

En cuanto a la contestación de Uber, ésta negó cualquier vínculo de subordinación con el demandante, señalando en resumen y en lo pertinente que los acuerdos de Uber y sus conductores no exigen exclusividad, ni tampoco el cumplimiento de una jornada, ni aceptar todos los viajes, es más,

el conductor podría no conectarse en varios días, agregan que no se les da instrucciones de cómo realizar el servicio, no los fiscaliza y que la empresa sólo propone tarifas para el servicio de transporte con el objeto de otorgar certeza a los clientes que harán uso de éste.

En Chile, esta es la única demanda presentada en tribunales laborales que actualmente se encuentra con sentencia firme y ejecutoriada.

Pero, el debate sobre la naturaleza jurídica del vínculo de prestación de servicios entre Uber y los conductores no se da sólo en Chile, sino que es un tema a nivel mundial.

Así, el Juez del Distrito Norte de California, Edward M. Chen, en sentencia fecha del día 11 de marzo de 2015, expresó en sus conclusiones que al aplicar la prueba tradicional de empleo, bajo estos nuevos modelos económicos llamados economía colaborativa, aparecen nuevos desafíos, puesto que algunos de los factores en esta prueba aparecen como anticuados y otros podrían ser refractarios de la situación económica actual que no están incluidos expresamente en la prueba de Borello. Agrega que parece lógico que el legislador promulgue reglas específicas a la economía compartida y

que hasta entonces el tribunal debe aplicar la prueba multifactorial tradicional de Borello y su progenie a los hechos que se tienen a la vista.

De lo anterior, se advierte que la irrupción de la economía colaborativa, manifestada en plataformas tecnológicas como Uber, convirtiéndose en una exigencia obligatoria, la descripción de estas nuevas formas de trabajo remunerado, y sobretodo, la delimitación el ámbito de aplicación del Código del Trabajo, mediante la creación de un régimen especial laboral para los trabajadores que se encuentran insertos en este tipo de economías.

La actual zona gris, genera efectos que van más allá de las consecuencias en el transporte, advirtiéndose externalidades negativas de índole social, tales como la responsabilidad ante accidentes del trabajo, despidos, licencias médicas.

Asimismo, el Tribunal Superior de California, en la demanda presentada por motivos salariales por la conductora (Barbara Berwick) contra *Uber Technologies Inc.*, en fallo de 03.06.2015 consideró que la conductora era empleada de la compañía y no una contratista independiente. Dicho litigio giró sobre la base de determinar si existe o no relación jurídica laboral entre la empresa y sus conductores, es decir si estamos en presencia de una

actividad llevada a cabo de forma independiente por una persona que utiliza su vehículo, o bien si existe una relación contractual con la empresa en virtud de las condiciones en que presta el servicio. La lectura de la sentencia es especialmente significativa porque podría extrapolarse gran parte de sus razonamientos al ordenamiento jurídico chileno y la noción de laboralidad de una relación jurídica definida en la ley y concretada en sus presupuestos sustantivos por una copiosa jurisprudencia del Tribunal Supremo. Es preciso señalar que a su texto se establece que “los demandados están en el ámbito negocial para proporcionar servicio de transporte a pasajeros. La demandante realizó ese transporte. Se concluyó que sin conductores como la demandante, el negocio de los demandados no existiría”.

Por su parte, conductores de Uber en California y Massachusetts, en mayo del 2016, presentaron una demanda colectiva con el fin de que se les reconociera la relación laboral a más de 385.000 trabajadores. Uber pactó con los conductores indemnizarlos por 86 millones para seguir considerándolos trabajadores independientes.<sup>127</sup>

---

<sup>127</sup> MUÑOZ, R. 2016, “Dos conductores denuncian a Uber para que les reconozca vacaciones y baja laboral”, El país, 19.07.2017 [http://economia.elpais.com/economia/2016/07/19/actualidad/1468929161\\_021578.html](http://economia.elpais.com/economia/2016/07/19/actualidad/1468929161_021578.html) [consulta 31.07.2017 18:42 horas]

En el Reino Unido, donde en principio Uber operaba legalmente, dos conductores interpusieron demanda para que se les reconociera la relación laboral con la empresa. Los conductores londinenses acusaron a la plataforma de actuar ilegalmente al no ofrecer derechos laborales tales como: vacaciones o pago por enfermedad. En este sentido el 28.10.2016 el juzgado del Reino Unido se pronuncia declarando que los conductores que prestaban servicios a través de Uber, eran realmente trabajadores dependientes y no autónomos. Los motivos de la sentencia del Reino Unido son la remuneración, la dependencia, la ajenidad y la voluntariedad.

Por otra parte, el 20 de octubre del 2014, los representantes legales de tres organizaciones sindicales de taxistas de Barcelona, ante la Inspección del Trabajo de Cataluña realizaron en contra la empresa *Uber System Spain* una presentación referente a la protección de los conductores de la App, con independencia de que fueran considerados autónomos o no. Dicha presentación resultó ser objeto de denuncia por “el incumplimiento de las obligaciones de afiliación y cotización en el régimen especial de trabajadores autónomos”, entendiéndose de este modo, que existía competencia desleal

respecto de la actividad del sector de los taxis por vulneración de la normativa reguladora de la ordenación de transporte terrestre <sup>128</sup>.

Aun cuando la Inspección de Cataluña considera que la relación con los conductores es laboral, puesto que concurren todos los rasgos de laboralidad, en particular, los elementos de dependencia y ajenidad. Fundamenta la existencia de dependencia, señalando que el trabajo de los conductores supone una parte esencial de la actividad de la empresa y por qué, desde el comienzo, se insertan en la estructura y organización de Uber. Su centro de trabajo es el vehículo y, aun cuando existe libertad de horario, lo cierto es que los conductores son sometidos a un sistema de productividad fijado por incentivos (la empresa ofrece entre 10 y 15 euros adicionales por cada viaje que se realice en determinadas franjas horarias o en áreas de la ciudad, por ejemplo) y ajenidad, que refiere a la asunción de los riesgos por parte de la empresa, Uber provee de móviles con la aplicación correspondiente a sus conductores y tiene un personal de “oficina” o “auxiliar” a su servicio<sup>129</sup>.

---

<sup>128</sup> ARANGUEZ, L., (2017) *ob. cit.*.177p.

<sup>129</sup> LÓPEZ L., Uber y sus conductores: ¿autónomos o trabajadores?, Análisis GA&P [www.gomezacebo-pombo.com/media/k2/attachments/uber-y-sus-conductores-autonomos-o-trabajadores-pdf](http://www.gomezacebo-pombo.com/media/k2/attachments/uber-y-sus-conductores-autonomos-o-trabajadores-pdf) [consultado 31.07.2017 a las 16:39]

La Inspección de Cataluña no ha propuesto sanciones a la espera de conocer si la actividad de la empresa es legal o no, pues se encuentra a la espera de lo que determinen los tribunales de justicia.

Por su parte, en la ciudad de Madrid, la actividad de Uber se desarrolló a través de la *App Uberpop* y, se encuentra temporalmente suspendida debido a una medida cautelar<sup>130</sup> llevada a cabo por el Juzgado de lo Mercantil, sin embargo, actualmente Uber está operando en Madrid debido a que el pasado mes de junio de 2016, el juzgado permitió “el ejercicio lícito de otros servicios que esta compañía pudiera desarrollar”, pero manteniendo la medida cautelar de suspensión. Desde ahí la Compañía decidió modificar su modelo productivo y comenzó a trabajar con conductores profesionales (autónomos o empresas) a través de la plataforma UberX, este nuevo modelo de negocio “legalizado” ha dado lugar a que los conductores de la *App*, se les

---

<sup>130</sup> “Estableciendo como medida cautelar, lo siguiente: 1.La cesación y prohibición en España de la prestación y adjudicación del servicio de transporte de viajeros en vehículos bajo la denominación Uberpop, o cualquier otra que pueda denominarse con idénticos fines por la demandada. 2. La cesación y prohibición del contenido acceso y prestación del indicado servicio de viajeros Uberpop en España mediante la página web, o cualquiera que pudiera utilizar en iguales términos. 3. La cesación y prohibición de cualquier App o de cualquier otro soporte o sistema tecnológico o informático para prestar el servicio de transporte de viajeros indicado en España” Juzgado de lo Mercantil número 2 de Madrid el 09.12.2014.

requiera estar en posesión de la correspondiente licencia VTC<sup>131</sup> (autorización de arrendamiento de vehículos con conductor)<sup>132</sup>.

En México, Uber se encuentra registrada como una empresa tecnológica y ofrece servicio en 14 ciudades, dice operar sólo como intermediaria entre cliente y el prestador del servicio, por lo que el contrato para la renta del auto con chofer se da entre particulares, sin perjuicio de que Uber establece tarifas, recluta y selecciona a los “proveedores”<sup>133</sup> del servicio exigiéndole una serie de requisitos (examen de manejo, antidoping, examen psicométrico y carta de antecedentes no penales); asimismo, realiza el cobro mediante tarjeta de crédito registrada en la aplicación. La factura por el servicio de transporte la expide el proveedor del transporte, pero mediante la plataforma de Uber. Así, La empresa no se define como transportista ni se encuentra avalada por el Estado como tal. Uber, expresa en sus términos legales de uso, disponibles en su página oficial, lo siguiente:

---

<sup>131</sup> VTC es un tipo de arrendamiento, distinto al taxi, según el cual los conductores no pueden recoger a un cliente sin cita previa ni utilizar los carriles destinados a los taxistas. Actualmente el Gobierno Español ha limitado las licencias VTC a 1 por cada 30 taxis (modificación del Reglamento de Ordenación de Transporte Terrestre aprobado por el Ejecutivo en funciones). Esta medida ha sido bien adoptada por el sector de taxi; sin embargo, Uber ha elaborado un informe para remitirlo a las Administraciones Públicas donde intentan demostrar cuales son las ventajas económicas y el medio ambiente de su modelo de negocio. El fundamento del documento se caracteriza en acabar con las restricciones para la concesión de licencias VTC en España.

<sup>132</sup> ARANGUEZ, L. (2017) *ob. cit.*.180p.

<sup>133</sup> Denominación que se utiliza en México para el equivalente del socio conductor de Chile.

“A objeto de evitar cualquier duda: Uber por sí mismo no presta servicios de transporte y Uber no es transportista. El proveedor de transporte es quien decide ofrecer servicios de transporte, que se pueden solicitar mediante el uso de la aplicación o el servicio. Uber solo actúa como intermediario entre usted y el proveedor del transporte. Por lo tanto, la prestación de los servicios de transporte del proveedor estará sujeta al acuerdo suscrito entre usted y el proveedor del transporte. Uber no será nunca parte de este acuerdo”<sup>134</sup>.

De esta forma, también es posible observar que en mayo del 2015 en Seúl, se estableció la prohibición nacional para la prestación de este servicio. En Milán, se ordenó el cese del servicio el 26 de mayo de 2015. En Kansas, San Francisco y Los Ángeles, Uber está prohibido por ley. En Bélgica se han detenido los vehículos Uber por no cumplir con las leyes del servicio de taxi. El caso de Francia es importante, ya que debido a la presión de los taxistas se logró establecer una norma que obligaba a los conductores del servicio Uber a esperar 15 minutos antes de recoger al usuario<sup>135</sup>.

---

<sup>134</sup> HERNANDEZ, Y. y GALINDO, R. 2016, Modelo de gestión del servicio de transporte Uber. ¿Quién pierde y quién paga?, Universidad Autónoma del Estado de México, Toluca, México, ISSN 1665-8140, Vol. 19, N°47 pp. 164- 165

<sup>135</sup> Idem.p.165

Por su parte, es importante destacar que en el mes de diciembre del año 2017, el Tribunal de la Justicia de la Unión Europea, dictó una sentencia que indica que Uber es una empresa de transporte y no una plataforma digital de intermediación entre viajeros, por lo que estará obligada a trabajar con licencia – como la de vehículos de alquiler con conductor (VTC) con las que actualmente trabaja España- y no podrá ser operada por conductores particulares<sup>136</sup>.

Resulta importante destacar lo señalado en este fallo, por cuanto indica que, "para empezar, que **el servicio prestado por Uber no se limita a un servicio de intermediación** consistente en poner en contacto, mediante una aplicación para teléfonos inteligentes, a un conductor no profesional que utiliza su propio vehículo con una persona que desea realizar un desplazamiento urbano". Esto porque el prestador de ese servicio de intermediación crea al mismo tiempo una oferta de servicios de transporte urbano, que hace accesible concretamente mediante herramientas informáticas y cuyo funcionamiento general organiza en favor de las personas que deseen recurrir a esta oferta para realizar un desplazamiento

---

<sup>136</sup> [https://elpais.com/economia/2017/12/20/actualidad/1513755526\\_225314.html](https://elpais.com/economia/2017/12/20/actualidad/1513755526_225314.html) (visto 22.12.2017 a las 12:05 horas)

urbano. El tribunal de justicia señaló al respecto que la aplicación que proporciona Uber es indispensable tanto para los conductores como para las personas que desean realizar desplazamiento urbano, porque sin ellos no existiría el servicio. Así, la sentencia deja de manifiesto que Uber ejerce una influencia decisiva sobre las condiciones de las prestaciones efectuadas por estos conductores, lo que evidencia la existencia de un vínculo laboral<sup>137</sup>.

Así las cosas, es posible observar que la jurisprudencia está dividida, puesto que en algunos países los tribunales han considerado a los conductores de Uber como trabajadores dependientes; mientras otras se ha entendido que ser calificados como autónomos; en otras ocasiones, solo se ha regulado su funcionamiento, no haciéndose cargo del vínculo jurídico que une a Uber y sus conductores; y por último en algunos países se ha prohibido el funcionamiento de esta empresa por razones de seguridad o competencia desleal, entre otras razones. Sin embargo, el fallo del Tribunal de la Justicia de la Unión Europea abre la puerta para la regulación este tipo de relaciones laborales.

---

<sup>137</sup> <http://www.elmundo.es/economia/empresas/2017/12/20/5a3a22b0e2704e74278b45d2.html> (visto el 22.12.2017)

En consecuencia, es posible observar tanto en la jurisprudencia nacional, como internacional, que éste es un tema de debate abierto, pues no existe una opinión uniforme en la determinación del vínculo jurídico que une a Uber con sus conductores.

## CONCLUSIÓN

El Derecho del Trabajo desde sus inicios ha sido objeto de profundas transformaciones, así es posible equiparar los indicios de la relación laboral en la era de la revolución industrial con los del trabajo tecnológico y/o virtual.

A través de esta investigación hemos intentado mostrar como los acontecimientos y los avances tecnológicos han cambiado modificando la relación laboral típica, dependiente y estructurada que nos mostraba el fordismo, como centro medular del Derecho del Trabajo.

De esta forma, de la idea de revisar el agotado concepto de subordinación y dependencia, surge el Uberismo, con motivo del desempleo, los procesos tecnológicos, las economías colaborativas, los nuevos procesos productivos y los cambios en las relaciones laborales,

Así, el Uberismo viene a asistir a la pregonada agonía y descrédito de la contratación típica, y más específicamente, a la subordinación o dependencia jurídica, dado que las empresas plantean organizaciones estructurales menos complejas, con trabajadores con un poder de decisión aparentemente mayor y con una menor protección laboral y social.

De este modo, el Derecho del Trabajo tal como lo entendíamos, deja de manifiesto su fragilidad al momento de irrumpir estas nuevas economías y los avances tecnológicos los que trajeron aparejadas nuevas formas de trabajo, mostrando de esta manera el fracaso de los sistemas de protección social tradicional y el descrédito del trabajo típico frente a las altas tasas de desempleo.

A partir de lo señalado, surge la necesidad de abandonar la anticuada y obsoleta idea de subordinación y dependencia heredada del fordismo, para considerar este elemento en su sentido amplio, como un tipo normativo, para que de esta forma trabajadores que actualmente forman parte de la llamada zona gris, pasen a ser parte del Derecho del Trabajo.

De este modo, surge el primer problema con el cual nos encontramos durante esta investigación, el cual dice relación con el fenómeno de la economía colaborativa, el cual la doctrina ha denominado de diversas formas, pues es un tema nuevo para nuestra doctrina, no existiendo acuerdo de cómo llamarlo ni una definición específica, sin perjuicio del nombre con que se le denomine –economía colaborativa, economía bajo demanda, entre otras- estas poseen características comunes que hacen referencia a lo mismo, esto es a la idea de

plataforma virtual –aplicación o página web- que aparentemente intermedia entre un oferente de bienes y servicios y un cliente que quiere esos bienes y servicios.

El centro del conflicto está en Derecho del Trabajo, en cómo estas plataformas están cambiando la forma en que se presta. Sin temor a equivocarnos, es posible afirmar que la economía colaborativa está en expansión y moverá mucho dinero, dejando huella en nuestra sociedad.

Ahora bien, en este trabajo fue posible establecer, que cuando se hace referencia a economía colaborativa propiamente tal, esta dice relación con el alquiler de un bien que se reutilizará, esto es, se pone un bien en el mercado, por ejemplo Airbnb. Sin embargo, cuando hablamos del alquiler de un servicio debemos hacer un análisis más exhaustivo, pues es distinto cuando el negocio se realiza sobre una persona que cuando se realiza sobre un bien.

Así, cuando nos referimos a una prestación de servicios en este modelo económico, se denominará el *crowdworkin* o *crowdsourcing*, siendo muy interesante este punto, puesto que, en este modelo de negocio es poca la colaboración que existe, más bien lo que se hace es poner el mercado el trabajo de una persona, sirviendo este modelo de negocio para todo, no solo

para transporte, siendo muy relevante observar como la prestación de servicios se traslada a este mundo virtual del *Internet*.

En este modelo de negocio, fue posible identificar dos clases de empresas, las que actúan mediante plataformas como meros intermediarios, siendo estas, una base de datos que se dedican a un trabajo genérico, en donde se puede buscar cualquier tipo de profesional y las plataformas que se dedican a un trabajo concreto, específico, como es en este caso el transporte de pasajeros por ciudad.

De esta forma, el presente trabajo centro su investigación en las plataformas virtuales que se dedican a la prestación de un servicio concreto y específico, como es el caso de Uber, quien tiene como uno de los principales objetivos proteger su marca, mediante la prestación de un buen servicio a bajo costo. Siendo la base de su negocio su reputación.

Así, Uber nace como una plataforma virtual que, aprovechando la idea de las economías colaborativas, se autodefine como una base de datos donde clientes y prestadores de servicios (conductores de la plataforma) se encuentran virtualmente, considerándose ella misma como un mero intermediario.

En este contexto, resulto importante analizar detenidamente el modelo de negocio de Uber, y así, fue posible observar que la empresa exige a sus trabajadores una serie de requisitos, dentro de los cuales esta, pasar por un proceso de selección y poseer un vehículo de ciertas características.

Por su parte, fue posible establecer que la empresa es quien fija la tarifa del viaje y no el conductor; asimismo, la responsabilidad de la evaluación de los conductores es trasladada de la empresa a los usuarios o clientes, quienes lo realizarán por medio de estrellas y por último la empresa siempre se reserva la facultad de desactivar el acceso a la aplicación, no pudiendo así prestar servicios el trabajador por medio de la aplicación, decisión que Uber tomará por razones de rendimiento o incluso por una crítica que hiciera el conductor de la plataforma en las redes sociales.

Por su parte, no podemos dejar de considerar que dentro de las características que analizamos, se encuentra la posibilidad de que el conductor pueda elegir cuando trabajar y por cuanto tiempo, y en un principio incluso la forma en que se realiza el trabajo.

Destacamos que en principio puede determinar la forma en que se realiza el trabajo, pues como es posible observar, la empresa entrega al conductor una

serie de recomendaciones para la realización del trabajo, que suponen voluntario cumplimiento, pero que sin embargo, se vuelven obligatorias, pues los clientes de la plataforma exigen el cumplimiento de estas recomendaciones, y al no ser cumplidas por el conductor, estos reciben una mala evaluación y de esta manera la plataforma procederá a deshabilitar la aplicación por esta mala calificación.

De este modo, Uber califica a sus trabajadores de autónomos, porque entiende que hay una autonomía de fijar sus horarios, de realizar el trabajo, debido a que ellos establecen que lo único que hace la empresa es intermediar entre el cliente y el prestador del servicio, de esa manera, Uber se ahorra negociaciones colectivas, obligaciones laborales y de la seguridad social, lo que permite al cliente pagar menos, puesto que esto permite que el servicio se preste a menor costo. Así, es posible concluir que el bajo costo del servicio, se produce a costo de la precarización laboral.

Ahora bien, al analizar el fenómeno de la Uberización, fue posible observar dos elementos esenciales del Derecho del Trabajo, estos son la dependencia y la ajenidad.

Así, fue posible observar que en este modelo de negocio, no se dictan instrucciones directas, no se fija una jornada y no se entregan las herramientas del trabajo, lo que en primera instancia puede llevar a pensar que estamos ante trabajadores autónomos.

Sin embargo, es aquí donde viene la cuestión jurídica, puesto que tal como vimos en esta investigación, se debe establecer si para que exista subordinación y dependencia es importante el establecimiento de una jornada o simplemente es una cuestión heredada del fordismo.

Lo anterior, fue analizado en base a nuestro Código del Trabajo, específicamente a lo señalado en el artículo 3, el cual considera trabajador dependiente “a toda persona natural que preste servicio personales intelectuales o materiales, bajo dependencia o subordinación, y en virtud de un contrato de trabajo”.

De la norma citada, es posible observar que en caso alguno el legislador estableció expresamente lo que se entiende por subordinación o dependencia, siendo la jurisprudencia administrativa y judicial la que ha dicho que si hay horario existe dependencia, si hay jornada hay dependencia, si se dictan instrucciones hay dependencia, pero en el fondo, todas estas características

son manifestaciones o indicios de la dependencia, que se observaban del modelo productivo de la empresa tradicional, heredado de un modelo fordista, sin embargo, en esta nueva empresa que se crea en base a las tecnologías y a las nuevas economías, no es posible observar estos indicios, ya que, su modelo productivo se realiza de manera diferente, pero es posible observar que llegan al mismo resultado, por lo que para determinar si existe subordinación o dependencia es posible concluir que se deben analizar distintos indicios de laboralidad.

Así las cosas, esta tesis plantea que la subordinación existe igualmente, solamente que esta viene dada por cuestiones diferentes, es decir, está ya no viene por dictar instrucciones sino que aparece por otras cuestiones, por ejemplo la evaluación, es decir, antes para controlar la calidad de un trabajador se realizaba un proceso de selección, intentando así, asegurar de tener los mejores trabajadores, luego daba una formación a esos trabajadores, para que ellos prestaran un buen servicio a sus clientes, para que posteriormente sus mandos intermedios controlaran la calidad del trabajo y finalmente, si el trabajador no realiza su trabajo como se espera, la empresa mediante su poder disciplinario despedía al trabajador.

En efecto, en el fondo Uber y las empresas pertenecientes al *Uber economy*, hacen lo mismo de distinta manera pero el resultado es el mismo, estas no hacen un proceso de selección, no dan formación, no tendrán supervisores, pero de igual forma consiguen controlar la calidad del producto, y esto lo harán a través de las evaluaciones de los clientes, dejando que cualquier persona se pueda inscribir en la plataforma como conductor, sin embargo, sólo aquellos que estén formados para trabajar serán los que se quedaran por que los otros serán desactivados.

De esta forma, fue posible observar como Uber cede ese poder de dirección de controlar a los trabajadores a sus clientes, y les da la posibilidad de evaluar al trabajador mediante la tecnología, lo que es más barato que tener a un supervisor. Siendo a todas luces una forma de subordinación, diferente a la que conocíamos, pero que existe de igual manera.

Ahora bien, Uber mantiene el poder disciplinario –poder intrínseco del empleador- pues el conductor que sea mal evaluado será desactivado de la plataforma, lo que equivale al despido.

Asimismo, es posible observar que esta empresa no necesita dictar tantas instrucciones, puesto que lo realiza mediante la tecnología, el trabajador

sigue siendo subordinado aunque la empresa ejerza menos control. Así, podemos asimilar esto a los gerentes o a los abogados, el empresario les dicta pocas instrucciones, pero eso no quiere decir que no existe vínculo laboral.

De este modo, al analizar la jurisprudencia internacional, resulta posible destacar lo sucedido en Inglaterra en donde mediante una sentencia se establece la existencia de derechos laborales para un conductor de Uber, y lo destacable de los argumentos utilizados, es que además de utilizar los indicios clásicos de laboralidad, se toma como un fundamento esencial el hecho de que la plataforma controle la información clave del negocio, concluyendo que el trabajador solo pone la mano de obra no controlando el negocio, debido a que la información la tiene la plataforma, puesto que es ella quien tiene los datos y cuenta corriente de los clientes y no el conductor.

Por lo que es posible concluir que los conductores de Uber no pueden ser considerados empresarios, pues no existe ninguna posibilidad de crecimiento en ese negocio, así, se descarta en dicha sentencia, cualquier posibilidad de que este tipo de trabajador sea autónomo, pues es la aplicación quien le da los clientes a los conductores, no pudiendo este último acceder a ellos sin la aplicación. Luego por último, Uber puede cambiar las condiciones del

contrato y el trabajador deberá aceptarlas si quiere seguir ahí y eso es subordinación.

La sentencia de Inglaterra, toma algo clave, como es la marca, pues los conductores realizan su función a nombre de Uber, el profesor Todolí va un paso más allá, señalando que no solo llevan el signo distintivo, prestando el servicio a nombre de la marca, sino que los clientes no son del conductor, son de la marca, pues para ellos quien sea el conductor es irrelevante, lo importante es que presten el servicio bajo la marca, en este caso Uber.

Siendo esta idea de ajenidad en la marca un nuevo indicio de laboralidad, que no puede perderse de vista.

Asimismo, el profesor Todolí señala que no debe perderse de vista que el Derecho del Trabajo nace con el enfrentamiento capital trabajo, en donde unos tienen la maquinaria en la fábrica que es el que tiene el poder y luego está el trabajador, que es la parte débil del contrato de trabajo que debe asumir las condiciones que le impone quien tiene el poder, pero eso sucedía en el fordismo, hoy en día la situación ha cambiado, lo importante es tener clientes para montar y mantener el negocio, por lo que actualmente quien tiene el poder no es quien tiene la fábrica, sino quien tiene el poder, es quien tiene el

cliente, pues pensar que quien tiene el vehículo tiene el poder es caer en un completo absurdo.

Así las cosas, el Derecho del Trabajo evoluciona conforme va evolucionado la economía, la tecnología y la realidad social. Ahora entonces, quien tiene el poder es quien tiene los clientes y el que no tiene los clientes es el que debe ser protegido, si se quiere mantener el carácter proteccionista del Derecho del Trabajo.

En consecuencia, la ajenidad en la marca, se manifiesta cuando encontramos trabajadores que prestan servicios bajo una marca que pertenece a un tercero, pues es posible observar que este trabajador lo único que coloca para el negocio es la mano de obra.

Luego, esta marca siempre querrá proteger los servicios que se realizan a su nombre, de una manera u otra propenderá a que se presten de manera adecuada los servicios, pues ninguna empresa quiere que otro trabaje a través de su marca y que lo haga mal, ya que, de una manera u otra será dependiente, de una forma más moderna, pero la dependencia existe.

Otro aspecto, muy importante que considera el profesor Todolí, es la ajenidad de los medios de producción, hoy en día el medio de producción más

importante es la marca, no el vehículo, cuando concibes producir un servicio se debe a que tienes unos clientes que lo necesitan, por lo que es la marca el medio de producción más importante. Asimismo, la aplicación, la plataforma web vale millones de millones y se valoriza año a año, mientras que el vehículo cuesta mucho menos y se desvaloriza con su uso. El medio de producción más importante es más la marca de la plataforma.

Por último, otro aspecto que señala que debemos considerar es la ajenidad en el mercado y lo hace mediante una cita que señala: “si tu no actúas personalmente en el mercado sino a nombre de otro, los clientes no son tuyos, los clientes son de otro”.

En base a lo anterior, es posible concluir que concordamos con lo expuesto por el profesor Todolí, en el sentido de que la ajenidad en la marca sirve para determinar cuando un trabajador es prestador de servicios y cuando no.

En este contexto, la elasticidad del concepto de trabajador es la que permite su adecuación a la realidad social de la época, y por tanto si la subordinación ha evolucionado, el concepto de trabajador es completamente adaptable, no requiriéndose una nueva ley para ello, pues el artículo 3 del Código del Trabajo, posee la suficiente amplitud para ello.

En efecto, si bien el concepto encaja, el problema surge con el contenido del contrato de trabajo, las obligaciones y los derechos de los trabajadores, las cuales ya no ajustan con este modelo productivo.

Por lo que si un juez en este momento declara la relación laboral, utilizando el concepto amplio, no existiría inconveniente que lo hiciera, el problema se generaría al tratar de aplicar el contenido del actual contrato de trabajo, pues se tendría que establecer una jornada, un aumento del poder empresarial y se generaría un problema a nivel de sociedad respecto al salario mínimo.

De este modo, urge adaptar el Derecho del Trabajo a estas nuevas realidades a fin de expandir su esfera protectora a la llamada zona gris, por lo que resulta necesario la intervención legislativa a fin de garantizar los derechos de los trabajadores.

En definitiva, es posible señalar que la solución al tema de Uber en Chile es legislativa, puesto que como fue posible establecer a lo largo de esta investigación, los conductores de Uber son trabajadores laborales y en eso no hay duda, aunque sería mejor dejarlo estipulado y claro.

Sin embargo, asimismo fue posible identificar en esta investigación una necesidad de regular la singularidad de este servicio, estableciéndolo como

un régimen especial, debiendo normar el tema de las recomendaciones, puesto que no es posible que Uber pueda despedir bajo la justificación de que no se cumplió una recomendación; asimismo se debe establecer la libertad de horario<sup>138</sup>; la mayor responsabilidad del trabajador; regular el tema de salario mínimo el cual no encaja con este nuevo modelo económico; regular la compensación de gastos (por ejemplo el vehículo lo coloca la empresa y la empresa la bencina); entre otros. Estableciendo de esta forma un régimen laboral especial, donde se reconozca, este nuevo tipo de relación de trabajo bajo un vínculo de subordinación y dependencia jurídica, dando inicio de esta nueva forma de trabajo a esta época llamada Uberismo: la evolución del Derecho del Trabajo.

---

<sup>138</sup> Todolí señala, que ahora la lucha debería ser enfocada a la libertad horaria, en donde el trabajador elija su jornada de trabajo y que le permita compatibilizar la vida laboral con las responsabilidades familiares. En el modelo fordista esto no se pensaba, pues el trabajador debía estar en la mañana a la hora que se abría la fábrica y todos se iban de la fábrica a la hora de cerrar, pero ahora la tecnología lo permite.

## **BIBLIOGRAFIA**

1. ALONSO O., 2013, Introducción al Derecho del Trabajo. Editorial Aranzadi S.A. España. Séptima Edición revisada, renovada y ampliada por Casas Baamonde, M<sup>o</sup> Emilia y Alonso García, Enrique, Thomson Reuter (Legal) Limited.
2. ALVAREZ, D. 2012. El Toyotismo como sistema de flexibilización de la fuerza de trabajo. Una mirada desde la construcción de productividad en los sujetos trabajadores de la fábrica japonesa (1994-2005). Si Somos Americanos. Revista De Estudios Transfronterizos. Argentina, XII (2).
3. ARANGUEZ, L., 2017, Nuevos modelos de economía compartida: Uber Economy como plataforma virtual de prestación de servicios y su impacto en las relaciones laborales. Revista Internacional y Comparada de relaciones laborales y derecho del empleo, Revista electrónica de acceso abierto. ISSN 2282-2313, ADAPT University Press.

4. ARRIETA, F. 2009. El derecho del trabajo y las relaciones jurídicas calificadas como >> zonas grises>> (El empresario plural: hacia un nuevo concepto de empresario en su dimensión jurídico-laboral). Revista estudio de Deusto Volumen 57 N°2
  
5. BASUALDO, V. y ESPONDA, A. 2016. La tercerización como estrategia de reformulación de las relaciones laborales. Coordinador: David Duarte, Derecho del Trabajo, Un estudio sobre las implicancias del nuevo Código Civil y Comercial desde una perspectiva crítica. Argentina. Euros Editores S.R.L. Buenos Aires.
  
6. CAAMAÑO E., 2015, El Trabajo a Tiempo Parcial. 2° ed., Chile, Legal Publishing.
  
7. CAAMAÑO, E. 2004-2005. La parasubordinación o trabajo autónomo económicamente dependiente. el empleo en las fronteras del derecho del trabajo. Revista Laboral Chilena. diciembre 2004, (Parte I) y enero de 2005, (Parte 2).

8. CASTELLS, M., 2000, La era de la Información. Economía. Sociedad. Cultura. Vol 1, “La Sociedad red”, Segunda Edición Castellana de Carmen Martínez y Jesús Albores, Madrid; Título original: The Information Age: Economy, Society and Culture. Volume I: The Rise of the Network Society La primera edición de esta obra en EE. UU. fue publicada en 1996 por Blackwell Publishers Inc., Cambridge, Massachussets.
9. CEDROLA, G., 2017, El trabajo en la era digital: Reflexiones sobre el impacto de la digitalización en el trabajo, la regulación laboral y las relaciones laborales. Revista Internacional y Comparada de Relaciones Laborales y Derecho del Empleo. ISSN 2282-2313.
10. CÓDIGO DEL TRABAJO DE 1931, Decreto con Fuerza de Ley N°178 publicado en el Diario Oficial de 28 de mayo de 1931, conforme a la edición oficial, editorial Nascimento, Chile, Santiago, 1932.
11. DE LA VILLA, L.E. y GARCÍA, J.I.,1990, Contrato de Trabajo a Domicilio, en Borrado Da Cruz, E. (Director), El Estatuto de los Trabajadores, Tomo III, Arts.8 a 13, Edersa, Madrid.

12. DUNLOP, J. 1958 .Industrial Relations Systems. Reviews.
13. ETCHEBERRY, F., 2011. Derecho Individual del Trabajo, Chile, Legal Publishing.
14. GAMONAL, S., 2011, Fundamentos de Derecho Laboral, Abeledo Perrot Legal Publishing Chile.
15. GAMONAL, S. Y GUIDI, C., 2015. Manual del Contrato de Trabajo, 4°ed., Legal Publishing Chile. Santiago de Chile.
16. GAUTHIER, G., 2016, Economía compartida, “crowdworking” y Derecho del Trabajo. Disrupción, Economía Compartida y Derecho. Enfoque Jurídico Multidisciplinario. Gustavo Gauthier (Coordinador). Fundación Cultural Universitaria. Montevideo, Uruguay.
17. HERNANDEZ, Y. y GALINDO, R. 2016, Modelo de gestión del servicio de transporte Uber. ¿Quién pierde y quién paga?, Universidad

Autonoma del Estado de México, Toluca, México, ISSN 1665-8140, Vol. 19, N°47 pp.157-175.

18. IRURETA, P. 2007. La regulación jurídica del trabajo dependiente. Revista Ensayos Jurídicos de la Universidad Alberto Hurtado. (3).

19. IRURETA, P. 2014, La noción jurídica del empleador ante el Derecho del Trabajo. Revista de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. (42).

20. HOWE, J., 2006, The rise of Crowdsourcing, Wired.

21. LÓPEZ L., Uber y sus conductores: ¿autónomos o trabajadores?, Análisis GA&P [www.gomezacebo-pombo.com/media/k2/attachments/uber-y-sus-conductores-autonomos-o-trabajadores-pdf](http://www.gomezacebo-pombo.com/media/k2/attachments/uber-y-sus-conductores-autonomos-o-trabajadores-pdf) [consultado 31.07.2017 a las 16:39]

22. MIÑO, I., 2015. Derecho del Trabajo; Derecho Individual del Trabajo. Legal Publishing. Santiago de Chile.

23. MONEREO, J.L., 2011, Manual de Teoría de Relaciones Laborales. España. Editorial Tecnos.
24. MONTOYA, A., 1997, Derecho y Trabajo. Ensayo “Sobre la esencia del Derecho del Trabajo”, Civitas Ediciones.
25. MUÑOZ, R. 2016, “Dos conductores denuncian a Uber para que les reconozca vacaciones y baja laboral”, El país, 19.07.2017 [http://economia.elpais.com/economia/2016/07/19/actualidad/1468929161\\_021578.html](http://economia.elpais.com/economia/2016/07/19/actualidad/1468929161_021578.html).
26. OJEDA, A. 2007, Ajenidad, dependencia o control: causa del contrato. Revista de la Facultad de Derecho Pontificia Universidad Católica de Perú (60).
27. ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO. 2008. ABC de los derechos de las trabajadoras y la igualdad de género. Segunda edición. Oficina Internacional del Trabajo. Ginebra.

28. PASTOR, J., Un día con un conductor Uber, Xataba, 13.11.2014. <  
[www.xataba.com/aplicaciones/un-dia-con-un-conductor-de-uber](http://www.xataba.com/aplicaciones/un-dia-con-un-conductor-de-uber)> .
29. PÉREZ, A. 2002. La frontera entre el trabajo subordinado y el trabajo independiente. Boletín Mexicano de Derecho Comparado. Volumen XXXV N°105.
30. PERULLI, A. 2003, Trabajo económicamente dependiente (trabajo parasubordinado), Estudio elaborado para la Comisión de Empleo y Asuntos Sociales del Parlamento Europeo, 6 p. (consultado: [www.europarl.eu.int/hearings/20030619/empl/study\\_es.pdf](http://www.europarl.eu.int/hearings/20030619/empl/study_es.pdf)).
31. PERUGINI., A. 2010. Relación de dependencia, segunda edición, Argentina, Hammurabi.
32. PLA, A., 1998 “Los principios del derecho del trabajo”, Ed. Depalma, Buenos Aires, tercera edición.

33. PLÁ, A. 1979. Curso de Derecho Laboral, T.I, V.1, Montevideo.
34. RAFFO, T. 2016. Algunas pocas viñetas en torno de la precariedad laboral. Coordinador: David Duarte, Derecho del Trabajo, Un estudio sobre las implicancias del nuevo Código Civil y Comercial desde una perspectiva crítica. Argentina. Euros Editores S.R.L. Buenos Aires.
35. RASO, J., 2016, El Derecho del Trabajo como una rama del derecho y sus nuevas fronteras. Revista Chilena de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social. 7(13):13-52.
36. RICHMOND JOURNAL OF LAW & TECHNOLOGY, 2017. A New Class of Worked for the Sharing Economy. Volumen XXII, Issue 4.<<http://jolt.richmond.edu/v22i4/article11.pdf>> p.14-18 [consulta:15 de marzo 2017]
37. RIVAS, D., 1999, La subordinación. Criterio distintivo del contrato de trabajo, Fundación de Cultura Universitaria, Montevideo, Uruguay.

38. RODRIGUEZ-PIÑERO M. 1999. Contrato de trabajo y autonomía del trabajador. En AVVV, El trabajo autónomo y trabajo subordinado. Tecnos. España.
39. SAPOLINSKI, J., 2016, Algunas consideraciones sobre economía colaborativa y, en concreto, el fenómeno Uber, desde la perspectiva del Derecho público. Disrupción, Economía Compartida y Derecho. Enfoque Jurídico Multidisciplinario. Gustavo Gauthier (Coordinador). Fundación Cultural Universitaria. Montevideo, Uruguay.
40. SUÁREZ, B. 2017. Uberización de la economía y relaciones laborales. *Economistas frente a la crisis*. Disponible en: <http://economistasfrentealacrisis.com/uberizacion-de-la-economia-y-relaciones-laborales/>
41. THAYER, W. y NOVOA, P. 2008. Manual de Derecho del Trabajo. Quinta edición. Legal Publishing. Santiago de Chile.

42. TREMBLAY, D.G., 1996, Innovation, technologie et qualification une introduction”, en Tremblay, D.G., Innovation, technologie et qualification, Multidimension et complexite du processus d’innovation, Presses del Université du Quebec, Quebec.
43. TOLODÍ, A., 2015, El impacto de la “Uber Economy” en las relaciones laborales: Los efectos de las plataformas virtuales en el contrato de trabajo. IUSLabor 3/2015. Departamento de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social, Universidad de Valencia.
44. TODOLÍ, A., 2017, El trabajo en la era de la economía colaborativa. Tirant lo Blanch. Valencia. España.
45. TOLODÍ, A. y HERNÁNDEZ, M., 2018, Trabajo en Plataformas Digitales: Innovación, Derecho y mercado. Thomson Reuters. Aranzadi. España.
46. TORRENT- SELLENS, J., 2003, Cambio tecnológico digital sesgador de habilidades, ocupación y salarios. Paper Universitat Oberta de Catalunya.

47. UGARTE, J.L., 2004. El nuevo derecho del trabajo. Chile, Editorial Universitaria. (2015) *ob.cit*

48. UGARTE, J.L., 2005. La subordinación jurídica y los desafíos del nuevo mundo del trabajo. Gaceta Laboral (11).

49. UGARTE, J.L., 2008, La Subordinación en el Derecho Laboral Chileno, Chile, Legal Publishing.

50. UGARTE, J.L., 2011. El nuevo derecho del trabajo. Chile, Editorial Legal Publishing.

51. VALDÉS, F. 2002. Descentralización productiva y desorganización del derecho del trabajo.

## **JURISPRUDENCIA**

### **1. TRIBUNALES DE JUSTICIA NACIONAL**

1. S.C.S. de 16.03.1987, Rol N°21950-1987

2. S.C.S. de 05.12.1991, Rol N°3524-1991
2. S.C.S. de 18.05.2010, Rol N°630-2010
2. S.C.S. de 15.03.2011, Rol N°7752 - 2010
2. S.C.S. de 29.08.2007, Rol N°3996 - 2007
4. S.C.S. de 19.04.2016, Rol N° 5699-2015.
5. S.C.S. de 24.12.2015, Rol N°31950-2014
6. S.C.S. de 24.09.2013, Rol N° 3687-2013
7. S.C.S. Rol N°4289-1991
8. S.C.S. Rol N°527-1998
7. S.C.A. de Santiago de 06.01.2011, Rol N°1086 - 2010.
5. Segundo Juzgado de Letras de Santiago en la causa O-1388-2015, “Thompson con Uber Chile Spa” de 14.07.2015.
6. Primer Juzgado de Letras del Trabajo de Santiago, en causa Rit: O-1695-2015.

## **2. TRIBUNALES DE JUSTICIA INTERNACIONAL**

1. Juez del Distrito Norte de California, Edward M. Chen, en sentencia del día 11 de marzo de 2015.
2. Tribunal Superior de California, Barbara Berwick contra Uber Technologies Inc., en fallo de 03.06.2015
3. Tribunal de Londres, Caso N°CO/1449/2015 de 16.10.2015, ante Mr Justice Ouseley, entre Transport for London y Uber London Limited, Liscensed Taxi Drivers Association y Licensed private hire car association.
4. UNITED STATES DISTRICT COURT NORTHERN DISTRICT OF CALIFORNIA, Case No. C-13.3826 EMC, Douglas O'Connor y Uber Technologies Inc. March 11, 2015.
5. UNITED STATES DISTRICT COURT NORTHERN DISTRICT OF CALIFORNIA, Case No. 13-cv-04065-VC, PATRICK COTTER, et al., Plaintiffs, v LYFT, INC., March 11, 2015

### **3. ADMINSTRATIVA DE LA DIRECCIÓN DEL TRABAJO**

1. Ordinario N° 4677/117 de 25.10.2005
2. Ordinario N°3762/284 de 06.09.2000

3. Ordinario N°2022/83 de 02.04.1996
4. Ordinario N°4814/044 de 31.10.2012
5. Ordinario N°3675/124 de 05.09.2003
6. Ordinario N° 3257/89 de 29.07.2005
7. Ordinario N°5122/225, de 28.11.2003
8. Ordinario N°917/60 de 23.02.1998
9. Ordinario N°3517/114 de 28.08.2003
10. Ordinario N°2448/115 de 25.04.1994
11. Ordinario N° 2435 de 04.07.2014

### **REVISTAS CONSULTADAS**

1. Revista Laboral Chilena
2. Revista Chilena de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social.
3. Revistas Fallos del Mes.
4. Revista Internacional y Comparada de Relaciones Laborales y Derecho del Empleo.
5. Si Somos Americanos. Revista De Estudios Transfronterizos. Argentina.

6. Revista Espacios Públicos. México.

## **MINUTAS Y BOLETINES**

1. Minuta efectuada por el abogado Pablo Reyes Carreño para el Director del Trabajo en agosto 2017, en el cual se realiza un análisis del proyecto de ley que moderniza la legislación sobre transporte remunerado, de pasajeros para la discusión en la comisión de obras públicas, transporte y telecomunicaciones de la Cámara de Diputados.

2. Boletín N°10937-15. Comisión de obras públicas, transporte y telecomunicaciones, Cámara de Diputados de Chile. Indicaciones de 08.08.2017.

## **PÁGINAS WEB**

1. <https://www.uber.com/es-CL/>

2. <http://www.dt.gob.cl>

3. [www.eduardorojotorrecilla.es/2015/08/uber-uberpop-relacion-laboral.entre-la\\_31.html](http://www.eduardorojotorrecilla.es/2015/08/uber-uberpop-relacion-laboral.entre-la_31.html)

4. <https://www.eduardorojotorrecilla.es/2016/06/tras-el-xxvi-congreso-de-la-aedtss-unas.html>

5. [www.poderjudicial.cl](http://www.poderjudicial.cl)
6. <http://jolt.richmond.edu/v22i4/article11.pdf>
7. [www.xataba.com/aplicaciones/un-dia-con-un-conductor-de-uber](http://www.xataba.com/aplicaciones/un-dia-con-un-conductor-de-uber)
8. [http://economia.elpais.com/economia/2016/07/19/actualidad/1468929161\\_021578.html](http://economia.elpais.com/economia/2016/07/19/actualidad/1468929161_021578.html)
9. [www.gomezacebo-pombo.com/media/k2/attachments/uber-y-sus-conductores-autonomos-o-trabajadores-pdf](http://www.gomezacebo-pombo.com/media/k2/attachments/uber-y-sus-conductores-autonomos-o-trabajadores-pdf)
10. <http://ocw.pucv.cl/cursos-1/der351/materiales-de-clases/articulos-profesor/la-parasubordinacion>

## **ANEXOS**

1. Contrato de Servicios, última actualización 03.09.2015
2. Sentencia de fecha 14.07.2015 del Segundo Juzgado de Letras de Santiago en la causa Rit: O-1388-2015, caratulada “Thompson con Uber Chile Spa”.
3. Ordinario N°6165 de 26.12.2016 de la Dirección del Trabajo.
4. Proyecto de ley que moderniza la legislación sobre transporte remunerado de pasajeros, Boletín N°10937-15.

Este acuerdo fue escrito en inglés (EE. UU.), y esta versión traducida ha sido creada para fines de conveniencia. Si cualquier versión traducida de este acuerdo no es consistente con la versión en inglés, prevalecerá la versión en inglés.

**RASIER OPERATIONS B.V.**

**CONTRATO DE SERVICIOS**

Última actualización: 3 de setiembre de 2015

Este Contrato de servicios ("*Contrato*") constituye un contrato legal entre usted como persona particular ("*Usted*") y Rasier Operations B.V., una sociedad privada de responsabilidad limitada "*Empresa*" constituida en los Países Bajos, con sede en Vijzelstraat 68-78, 4<sup>th</sup> floor, 1017 HL, Amsterdam, The Netherlands, registrada en la Cámara de Comercio de Ámsterdam con el número de registro 59888261.

Esta empresa ofrece servicios de última generación a proveedores independiente de Servicios de transporte de pasajeros "peer to peer" ("*P2P*") utilizando los Servicios Uber (que son utilizados por la Empresa bajo la licencia de Uber B.V. ("*Uber*") y según se establece a continuación). Los Servicios Uber permiten el transporte autorizado para localizar, recibir y dar cumplimiento a peticiones de servicios de transporte por parte de un usuario autorizado de las aplicaciones móviles de Uber. Usted desea celebrar este Contrato con el propósito de acceder a y utilizar los Servicios Uber.

**Usted reconoce y acepta que la Empresa es un proveedor de servicios de tecnología que no ofrece servicios de transporte.**

Para utilizar los Servicios Uber, Usted debe aceptar los términos y condiciones establecidos a continuación. Desde el momento en el que Usted celebra (de forma electrónica o de otro modo) el presente Contrato, Usted y la Empresa quedan obligados por sus términos y condiciones.

#### **1. Definiciones**

- 1.1 "*Afiliado*" significa una entidad que, directa o indirectamente, controla, se encuentra bajo el control o control conjunto con una parte, donde control significa disponer de una participación mayor que el cincuenta por ciento (50 %) de las acciones con derecho a voto u otros derechos de titularidad, la mayoría de los derechos de voto de dicha entidad, la capacidad de dicha entidad para asegurarse de que las actividades y las actividades comerciales de dicho Afiliado se lleven a cabo conforme a los deseos de dicha entidad o el derecho a obtener la mayoría de los ingresos de dicho Afiliado sobre cualquier distribución realizada por ese Afiliado de todos sus ingresos o de la mayoría de sus activos en un proceso de liquidación de la empresa.
- 1.2 "*Anexo municipal*" significa un anexo o información complementaria al presente Contrato que establece unas condiciones adicionales específicas del Territorio, según proceda, así como sus actualizaciones por la Empresa de cuando en cuando.
- 1.3 "*Datos de la Empresa*" significa todos los datos relacionados con el acceso y el uso de los Servicios Uber aquí establecidos, incluidos todos los datos relacionados con los Usuarios (incluida la Información de usuario), todos los datos relacionados con la provisión de Servicios de transporte a través de los Servicios Uber y la Driver App, además de la ID del conductor.

- 1.4 *"Dispositivo de la empresa"* significa un dispositivo móvil propiedad de la Empresa o controlado por ella que le haya sido proporcionado a Usted para que utilice la Driver App a fin de proporcionar Servicios de transporte y para ningún otro fin distinto a este.
- 1.5 *"Dispositivo"* significa un Dispositivo de la empresa o Su dispositivo, según sea el caso.
- 1.6 *"Driver App"* significa la aplicación móvil proporcionada por la Empresa que permite a los proveedores de transporte el acceso a los Servicios Uber con el fin de localizar, recibir y dar cumplimiento a las peticiones sobre demanda de servicios de transporte por parte de los Usuarios, teniendo en cuenta las actualizaciones o modificaciones realizadas de cuando en cuando.
- 1.7 *"ID del conductor"* significa la clave de identificación y contraseña asignada por la Empresa a Usted que le permite utilizar y acceder a la Driver App.
- 1.8 *"Tarifa"* tiene el significado establecido en el Apartado 4.1.
- 1.9 *"Tasa de servicio"* tiene el significado establecido en el Apartado 4.4.
- 1.10 *"Territorio"* significa la zona urbana o metropolitana fuera de los Estados Unidos y China continental en la que Usted está autorizado/a por la Driver App a recibir peticiones de Servicios de transporte.
- 1.11 *"Peajes"* significa cualquier tasa y peaje de carretera, puente, ferry, túnel y aeropuerto, incluidas las tasas por congestión del casco urbano, tasas medioambientales o tasas similares según lo determinen razonablemente los Servicios Uber basándose en la información disponible.
- 1.12 *"Servicios de transporte"* significa la provisión que Usted hace de servicios de transporte de pasajeros P2P a Usuarios a través de los Servicios Uber en el Territorio utilizando el Vehículo.
- 1.13 *"Servicios Uber"* significa los servicios electrónicos de Uber prestados a través de un sistema de tecnología digital, siendo intermediario sobre demanda y los servicios relacionados (utilizados por la Empresa bajo licencia de Uber) que permiten a los proveedores de transporte localizar, recibir y dar cumplimiento a las peticiones sobre demanda de servicios de transporte por parte de los Usuarios que buscan servicios de transporte; dichos Servicios Uber incluyen el acceso a la Driver App y al software relacionado con Uber, páginas web, servicios de pago conforme a lo descrito en el Apartado 4 a continuación, así como a los servicios de apoyo relacionados y sus actualizaciones o modificaciones de cuando en cuando.
- 1.14 *"Usuario"* significa el usuario final autorizado por Uber para utilizar la aplicación móvil de Uber a fin de obtener Servicios de transporte ofrecidos por los clientes del proveedor de transporte de la Empresa.
- 1.15 *"Información de usuario"* significa información sobre un Usuario puesta a disposición de Usted en relación con la petición de dicho Usuario y para el uso de los Servicios de transporte, que puede incluir el nombre del Usuario, la ubicación de recogida, la información de contacto y una fotografía.
- 1.16 *"Vehículo"* significa su vehículo que: (a) cumple los requisitos actuales en ese momento de la Empresa para un vehículo sobre los Servicios Uber; y (b) la Empresa autoriza para su uso con el fin de proporcionar Servicios de transporte.
- 1.17 *"Su dispositivo"* significa un dispositivo móvil propiedad suya o controlada por Usted: (a) que cumple las especificaciones actuales en ese momento de la Empresa para dispositivos móviles según lo establecido en [www.uber.com/byod-devices](http://www.uber.com/byod-devices); y (b) sobre las que la Driver App se ha

instalado conforme a la autorización exclusiva de la Empresa con el fin de ofrecer Servicios de transporte.

## 2. **Uso de los Servicios Uber**

- 2.1 **ID del Conductor.** Uber le enviará una ID del conductor para que Usted pueda acceder a la Driver App y utilizarla en un Dispositivo de conformidad con el presente Contrato. Usted acepta que mantendrá su ID del conductor en confidencialidad y no compartirá su ID del conductor con ninguna tercera parte. Usted notificará inmediatamente a la Empresa de cualquier incumplimiento o sospecha de incumplimiento o uso o revelación de su ID del conductor o de la Driver App.
- 2.2 **Provisión de Servicios de transporte.** Cuando la Driver App está activada, Usted podrá ver las peticiones de Servicios de transporte por el Usuario a través de la Driver App si Usted está disponible y cerca del Usuario. Si Usted acepta la petición de Servicios de transporte de un Usuario, los Servicios Uber le proporcionarán determinada Información de usuario a través de la Driver App, incluido el nombre de pila del Usuario y la ubicación de recogida. Para aumentar la satisfacción del Usuario con la aplicación móvil de Uber y sus Servicios de transporte se recomienda que espere al menos diez (10) minutos para que un Usuario se presente en la ubicación de recogida solicitada. Usted obtendrá el destino del Usuario, ya sea en persona en el momento de la recogida o desde la Driver App si el Usuario opta por introducir dicho destino a través de la aplicación móvil de Uber. Usted reconoce y acepta que una vez Usted ha aceptado la petición de Servicios de transporte del Usuario, la aplicación móvil de Uber puede proporcionar determinada información sobre Usted al Usuario, incluido su nombre de pila, información de contacto, fotografía y ubicación, y la marca y número de matrícula de su Vehículo. Usted no deberá ponerse en contacto con ningún Usuario ni utilizar la información personal del Usuario para un propósito distinto de la prestación de los Servicios de transporte. En cuanto a las relaciones entre la Empresa y Usted, Usted reconoce y acepta que: (a) Usted es el único responsable de determinar la forma más eficaz, eficiente y segura de llevar a cabo cada Servicio de transporte; y (b) excepto en cuanto a los Servicios Uber o cualquier Dispositivo de la empresa (si procede), Usted deberá proporcionar todo el equipamiento necesario, herramientas y otros materiales, asumiendo los gastos correspondientes, conforme precise para prestar los Servicios de transporte.
- 2.3 **Su relación con los Usuarios.** Usted reconoce y acepta que la prestación de Servicios de transporte por su parte a los Usuarios crea una relación comercial legal y directa entre Usted y el Usuario, con respecto a la que la Empresa no forma parte alguna. La Empresa no se hace responsable de ningún acto u omisión de un Usuario en relación con Usted, sus actividades o su Vehículo. Usted asumirá responsabilidad exclusiva por cualquier obligación o responsabilidad ante los Usuarios o terceras partes que puedan surgir de su prestación de Servicios de transporte. Usted reconoce y acepta que Usted es el único responsable de tomar dichas precauciones según sea razonable y adecuado (incluida la contratación y mantenimiento de una póliza de seguros adecuada que cumpla los requisitos de toda la legislación aplicable) en relación con cualquier acto u omisión de un Usuario o cualquier tercero. Usted reconoce y acepta que la Empresa podrá proporcionar la información de contacto y/o la información de seguros a un Usuario a petición razonable del mismo. Usted reconoce y acepta que, a menos que un Usuario lo acepte expresamente, Usted no podrá transportar o admitir en su Vehículo a ninguna persona distinta del Usuario o cualquier persona autorizada por dicho Usuario durante la prestación de los Servicios de transporte para dicho Usuario. Usted reconoce y acepta que

todos los Usuarios deberán ser transportados directamente a su destino específico, según establezca el Usuario correspondiente, sin interrupciones ni paradas no autorizadas.

- 2.4 **Su relación con la Empresa.** Usted reconoce y acepta que la provisión de la Driver App y los Servicios Uber a Usted por la Empresa crea una relación comercial legal y directa entre la Empresa y Usted. La Empresa no le dirige y no le dirigirá ni controlará de forma general ni considerará que deba hacerlo para la prestación de sus servicios con arreglo a este Contrato, incluido en relación con el desempeño de su actividad, la prestación de Servicios de transporte, sus actos u omisiones, o el uso y mantenimiento de su Vehículo. Usted conserva el derecho exclusivo de determinar cuándo y por cuánto tiempo utilizará la Driver App o los Servicios Uber. Usted se reserva la opción, a través de la Driver App, de intentar aceptar o rechazar o ignorar la petición de Servicios de transporte por un Usuario a través de los Servicios Uber o cancelar una petición de Servicios de transporte aceptada a través de la Driver App, con sujeción a las políticas de cancelación de la Empresa actuales en ese momento. Usted no hará lo siguiente: (a) mostrar los nombres, logotipos o colores de la Empresa o de cualquiera de sus Afiliados en ningún Vehículo; ni (b) llevará uniforme ni ninguna otra prenda que muestre los nombres, logotipos o colores de la Empresa o de cualquiera de sus Afiliados. Lo antedicho no es aplicable si Usted y la Empresa lo han convenido de otro modo o si así lo exige la ley. Usted reconoce y acepta que dispone de la completa discreción para prestar servicios o participar de otro modo en otras actividades comerciales o laborales. Con el fin de ofrecer una mayor claridad, Usted entiende que conserva el derecho total para: (i) utilizar los servicios de la aplicación de software además de los Servicios Uber; y (ii) participar en cualquier otra ocupación o actividad comercial. La Empresa retiene el derecho, en cualquier momento a la exclusiva discreción de la Empresa, a desactivarle o restringirle de otro modo el derecho de utilizar o acceder a la Driver App o los Servicios Uber en caso de incumplimiento del presente Contrato, de su descrédito a la Empresa o a cualquiera de sus Afiliados, de su acto u omisión que cause daños y perjuicios a la marca, la reputación o la actividad comercial de la Empresa o de sus Afiliados según lo determine la Empresa a su única discreción. La Empresa se reserva asimismo el derecho de desactivar o restringir de otro modo el acceso o uso de la Driver App o los Servicios Uber por cualquier otro motivo a la única y razonable discreción de la Empresa.

2.5 **Valoraciones.**

- 2.5.1 Usted reconoce y acepta que: (a) después de recibir los Servicios de transporte, la aplicación móvil de Uber solicitará al Usuario que le valore a Usted y a los Servicios de transporte y, opcionalmente, que escriba sus observaciones u opinión sobre Usted y dichos Servicios de transporte; y (b) después de proporcionar Servicios de transporte, la Driver App le solicitará que proporcione una valoración del Usuario y, opcionalmente, que escriba sus observaciones u opinión sobre el Usuario. Usted deberá proporcionar su valoración y opinión de buena fe.
- 2.5.2 Usted reconoce que la Empresa desea que los Usuarios tengan acceso a unos servicios de alta calidad a través de la aplicación móvil de Uber. Para seguir teniendo acceso a la Driver App y los Servicios Uber, Usted debe mantener una valoración media por los Usuarios que exceda la valoración media mínima aceptable establecida por la Empresa para ese Territorio, que podrá ser actualizada de cuando en cuando por la Empresa a su exclusiva discreción ("*Valoración media mínima*"). Si su valoración media cayera por debajo de la Valoración media mínima, la Empresa le notificará este hecho y podría proporcionarle, a discreción de la Empresa, un período de tiempo limitado para aumentar su valoración media por encima de la Valoración media mínima. Si Usted no

aumenta su valoración media por encima de la Valoración media mínima dentro del plazo establecido (si procede), la Empresa se reserva el derecho a desactivar su acceso a la Driver App y los Servicios Uber. Además, Usted reconoce y acepta que su fallo repetido en aceptar las peticiones del Usuario de Servicios de transporte mientras Usted esté registrado en la Driver App generará una experiencia negativa para los Usuario de la aplicación móvil de Uber. Si no desea aceptar peticiones del Usuario de Servicios de transporte durante un período de tiempo, deberá cerrar sesión en la Driver App.

2.5.3 La Empresa y sus Afiliados se reservan el derecho a utilizar, compartir y mostrarle a Usted y al Usuario valoraciones y observaciones relacionadas de cualquier modo a la actividad comercial de la Empresa y sus Afiliados sin atribución a Usted o su autorización. Usted reconoce y acepta que la Empresa y sus Afiliados son distribuidores (sin ninguna obligación de verificación) y no publicadores de sus valoraciones y observaciones y las el Usuario, siempre que la Empresa y sus Afiliados se reserven el derecho a editar o borrar comentarios en caso de que dichos comentarios sean obscenos u objetables de otro modo, incluyan el nombre de un particular u otra información personal o violen cualquier ley de privacidad, otras leyes aplicables o políticas de contenidos de la Empresa o sus Afiliados.

## 2.6 Dispositivos.

2.6.1 La Empresa le anima a utilizar Su dispositivo para prestar los Servicios de transporte. De otro modo, la Empresa le proporcionará a petición previa los Dispositivos de la empresa y ofrecerá el plan de datos necesario para el operador de servicios inalámbricos de dichos Dispositivos siempre que la Empresa requiera que Usted reembolse los gastos asociados con dicho plan de datos de cada Dispositivo de la empresa y/o solicitará una fianza por cada Dispositivo de la empresa. Usted acepta que: (a) Los Dispositivos de la empresa solo pueden ser utilizados con el fin de permitir el acceso de Usted a los Servicios Uber; y (b) los Dispositivos de la empresa no pueden transferirse, prestarse, venderse ni proporcionarse de otro modo a ninguna otra parte distinta a Usted. Los Dispositivos de la empresa seguirán siendo propiedad de la Empresa, y al finalizar el presente Contrato o su rescisión o desactivación, Usted acepta devolver a la Empresa los Dispositivos de la empresa correspondientes en un plazo de diez (10) días. Usted acepta que si no devuelve a tiempo cualquiera de los Dispositivos de la empresa, o causa daños en ellos fuera del "desgaste normal de uso", ello tendrá como consecuencia la pérdida de las fianzas relacionadas.

2.6.2 Si Usted opta por utilizar Sus dispositivos: (i) Usted es responsable de la adquisición, el costo y el mantenimiento de Sus dispositivos, así como de cualquier plan de datos para operadores de redes inalámbricas; y (ii) la Empresa pondrá a disposición la Driver App para que sea instalada en Su dispositivo. La Empresa le otorga por el presente a Usted una licencia de uso personal no exclusiva y no transferible para instalar y utilizar la Driver App en Su dispositivo únicamente con el propósito de ofrecer Servicios de transporte. Usted se compromete a no ofrecer, distribuir o compartir, ni permitir la provisión, distribución o uso compartido de la Driver App (o los datos asociados a la misma) con terceros. Lo antedicho se traducirá en la inmediata rescisión, y Usted borrará y eliminará completamente la Driver App del Dispositivo proporcionado al conductor si Usted deja de ofrecer Servicios de transporte utilizando Su dispositivo. Usted acepta que: (i) el uso de la Driver App en Su dispositivo requiere un plan de datos activo con un proveedor de servicios inalámbricos asociado a Su dispositivo, cuyo plan

de datos será proporcionado por Usted y Usted asumirá los gastos correspondientes; y (ii) el uso de la Driver App en Su dispositivo como interfaz con los Servicios Uber podría consumir grandes cantidades de datos a través del plan de datos. La Empresa aconseja que Su dispositivo solo se utilice bajo un plan de datos con límites de uso de datos muy altos o ilimitados, y la Empresa no será responsable de ningún cargo, gasto o tasa por gastos por excedente de datos en ningún plan de datos.

- 2.7 **Servicios basados en la ubicación.** Usted reconoce y acepta que su información de geolocalización debe ser proporcionada a los Servicios Uber a través de un Dispositivo a fin de proporcionar Servicios de transporte. Usted reconoce y acepta que: (a) su información de geolocalización será controlada y localizada por los Servicios Uber cuando Usted esté registrado en la Driver App y disponible para recibir solicitudes de Servicios de transporte, o cuando preste Servicios de transporte; y (b) la ubicación aproximada de su Vehículo se mostrará al Usuario antes y durante la prestación de Servicios de transporte a dicho Usuario. Además, la Empresa y sus Afiliados podrán controlar, localizar y compartir información de geolocalización de Usted obtenida a través de la Driver App y del Dispositivo para salvaguardar la seguridad, para fines técnicos, de marketing y comerciales, incluidas la provisión y mejora de sus productos y servicios.

### 3. Usted y su Vehículo

- 3.1 **Sus requisitos.** Usted reconoce y acepta que, en todo momento, deberá: (a) ser titular y mantener (i) un carnet de conducir vigente con el nivel de certificación válido para utilizar su Vehículo, y (ii) todas las licencias, permisos, autorizaciones y autoridad aplicable a Usted que sean necesarios para prestar Servicios de transporte de pasajeros a terceras partes en el Territorio; (b) poseer el nivel de formación, pericia y experiencia adecuados para prestar Servicios de transporte de forma profesional con la debida habilidad, atención y diligencia; y (c) mantener alto nivel de profesionalidad, servicio y cortesía. Usted reconoce y acepta que puede estar sujeto a determinadas revisiones de antecedentes y registros de conducción de cuando en cuando para que esté autorizado a prestar Servicios de transporte y seguir siendo apto para ello. Usted reconoce y acepta que la Empresa se reserva el derecho, en cualquier momento y a exclusiva discreción de la Empresa, a desactivar o restringir de otro modo su acceso o uso de la Driver App o de los Servicios Uber si incumple los requisitos establecidos en el presente Contrato.
- 3.2 **Requisitos del vehículo.** Usted reconoce y acepta que su Vehículo, en todo momento, deberá: (a) estar correctamente registrado y disponer de la licencia correspondiente para operar como vehículo de transporte de pasajeros en el Territorio; (b) ser propiedad o estar arrendado por Usted o de otro modo en posesión legal suya; (c) ser apto para llevar a cabo los Servicios de transporte de pasajeros contemplados en el presente Contrato; y (d) ser mantenido en buen estado de funcionamiento, conforme a las normas de seguridad y mantenimiento del sector para un Vehículo de su tipo y cualquier norma o requisito adicional en el Territorio correspondiente, así como estar en un estado limpio e higiénico.
- 3.3 **Documentación.** A fin de asegurar su cumplimiento con todos los requisitos de los Apartados 3.1 y 3.2 anteriores, Usted debe proporcionar a la Empresa copias por escrito de todas estas licencias, permisos, autorizaciones, autoridad, registros y certificaciones previamente a la prestación de cualquier Servicio de transporte. Después, Usted debe enviar a la Empresa un justificante por escrito de todas estas licencias, permisos, autorizaciones, autoridad, registros y certificaciones, así como sus renovaciones en el momento correspondiente. La Empresa tendrá derecho, previo envío de la petición correspondiente, a examinar estas licencias, permisos,

autorizaciones, autoridad, registros y certificaciones de cuando en cuando, y si Usted no proporciona o renueva cualquiera de los documentos antedichos, ello constituirá un incumplimiento sustancial del presente Contrato. La Compañía se reserva el derecho de verificar de manera independiente su Documentación ocasionalmente tal como la Compañía lo considere pertinente, a su entera discreción.

#### 4. Términos financieros

- 4.1 **Cálculo de tarifa y Su pago.** Usted tiene derecho a cobrar una tarifa por cada Servicio de transporte realizado y prestado a un Usuario que haya sido obtenido a través de los Servicios Uber ("*Tarifa*"), donde dicha Tarifa se calculará basándose en una tarifa base más la distancia recorrida (según lo determine la Empresa utilizando los servicios basados en la ubicación activados a través del Dispositivo) y/o los importes por tiempo, según se detalla en [www.uber.com/cities](http://www.uber.com/cities) para el Territorio correspondiente ("*Cálculo de tarifa*"). Usted tiene derecho, asimismo, a cobrar al Usuario cualquier peaje, impuesto o tasa incurridos durante la prestación de los Servicios de transporte, si procede. Usted: (i) designa a la Empresa como su agente de cobros limitado exclusivamente al propósito de aceptar la Tarifa, los peajes aplicables y, según la región y/o si Usted lo solicita, los impuestos y tasas aplicables del Usuario en su nombre a través de la función de tramitación de pagos facilitada por los Servicios Uber; y (ii) acepta que el pago realizado por el Usuario a la Empresa deberá considerarse como el mismo que el pago realizado directamente por el Usuario a Usted. Además, las partes reconocen y aceptan que igual que sucede entre Usted y la Empresa, la Tarifa es un importe recomendado, y el propósito principal de la Tarifa acordada de antemano es actuar como el importe por defecto en caso de que Usted no negocie un importe distinto. Usted siempre tendrá derecho a: (i) cobrar una tarifa inferior a la Tarifa acordada de antemano; o bien, (ii) negociar, a petición Suya previa, una Tarifa inferior a la tarifa acordada de antemano (cada uno de los apartados (i) y (ii) del presente documento, denominados "*Tarifa negociada*"). La Empresa considerará todas estas peticiones realizadas por Usted de buena fe. La Empresa se compromete a enviarle o encargar a un tercero para que le envíe semanalmente: (a) la Tarifa menos la Tasa de servicio aplicable; (b) los peajes; y (c) según la región, ciertos impuestos y tasas complementarios. Si Usted lo ha acordado de forma separada, podrán descontarse otros importes de la Tarifa antes de que le sea enviada a Usted (*p. ej.*, pagos de financiación del vehículo, pagos de arrendamiento, tasas por uso de dispositivo móvil, etc.), donde el orden de dichas deducciones de la Tarifa será exclusivamente determinado por la Empresa (al igual que entre Usted y la Empresa).
- 4.2 **Cambios en el Cálculo de tarifa.** La Empresa se reserva el derecho a modificar el Cálculo de tarifa en cualquier momento a su propia discreción basándose en factores del mercado local, y la Empresa le notificará a Usted en caso de que dicha modificación tuviera como resultado un cambio en la Tarifa recomendada. El uso continuado de los Servicios Uber después de cualquiera de dichos cambios en el Cálculo de tarifa implica Su consentimiento para que se realicen dichos cambios.
- 4.3 **Ajuste de tarifa.** La Empresa se reserva del derecho de: (i) ajustar la Tarifa a un caso determinado de Servicios de transporte (*p. ej.*, Usted tomó una ruta poco eficiente, Usted no finalizó un servicio determinado de Servicios de transporte en la Driver App, se produjo un fallo técnico en los Servicios Uber, etc.); o bien, (ii) cancelar la Tarifa para un caso determinado de Servicios de transporte (*p. ej.*, se ha cobrado a un Usuario por Servicios de transporte que no se le prestaron, en caso de reclamación del Usuario, fraude, etc.). La decisión de la Empresa de reducir o cancelar la Tarifa en cualquier modo deberá llevarse a cabo de forma razonable.

- 4.4 **Tasa de servicio.** Como retribución de la prestación de los Servicios Uber por la Empresa, Usted acepta pagar a la Empresa una tasa de servicio por transacción de Servicios de transporte calculada en forma de porcentaje de la Tarifa (independientemente de cualquier Tarifa negociada), según se le proporciona por e-mail o electrónicamente de otro modo por la Empresa de cuando en cuando para el Territorio correspondiente ("*Tasa de servicio*"). A menos que las normativas vigentes en su Territorio lo requieran de otro modo, los impuestos se calcularán y cobrarán sobre la Tarifa, y la Empresa calculará la Tasa de servicio basándose en la Tarifa más dichos impuestos. La Empresa se reserva el derecho a modificar la Tasa de servicio en cualquier momento a discreción de la Empresa basándose en factores del mercado local, y la Empresa le notificará a Usted en caso de dicha modificación. Si la Empresa aumenta la Tasa de servicio, Usted tiene derecho a rescindir el Contrato de inmediato, sin previo aviso. El uso continuado de los Servicios Uber después de cualquiera de dichos cambios en el cálculo de la Tasa de servicio implica Su consentimiento para que se realicen dichos cambios.
- 4.5 **Costos de cancelación.** Usted reconoce y acepta que los Usuarios pueden optar por cancelar peticiones de Servicios de transporte que hayan sido aceptados por Usted a través de la Driver App en cualquier momento antes de Su llegada. Si un Usuario cancela una petición de Servicios de transporte aceptada, la Empresa podrá cobrar al Usuario una tasa de cancelación en nombre de Usted. Si se cobra, esta tasa de cancelación se considerará la Tarifa del Servicio de transporte cancelado con el propósito de enviársela a Usted de conformidad con las presentes disposiciones ("*Tasa de cancelación*"). Las partes reconocen y aceptan que como sucede entre Usted y la Empresa, esta Tasa de cancelación es un importe recomendado, y el propósito principal de dicha Tasa de cancelación es actuar como el importe por defecto en caso de que Usted no negocie un importe distinto. Usted siempre tendrá derecho a: (i) cobrar una tasa de cancelación inferior a la Tasa de cancelación; o bien, (ii) negociar, a petición Suya, una tasa de cancelación inferior a la Tasa de cancelación (cada uno de los apartados (i) y (ii) del presente documento, una "*Tasa de cancelación negociada*"). Si se cobra, la Tasa de cancelación (independientemente de cualquier Tasa de cancelación negociada) se considerará la Tarifa del Servicio de transporte cancelado con el propósito de enviársela a Usted de conformidad con las presentes disposiciones.
- 4.6 **Recibos.** Como parte de los Servicios Uber, la Empresa le ofrece un sistema para la entrega de recibos a Usuarios por los Servicios de transporte prestados. Cuando Usted finaliza los Servicios de transporte para un Usuario, la Empresa elabora el recibo correspondiente y emite dicho recibo al Usuario por e-mail en Su nombre. Estos recibos también se proporcionan a través de e-mail o del portal de Internet disponible para Usted en los Servicios Uber. Los recibos incluyen el desglose de los importes cobrados al Usuario por los Servicios de transporte y pueden incluir información específica sobre Usted, incluido su nombre, su información de contacto y su foto, así como un mapa de la ruta tomada por Usted. Cualquier corrección en el recibo de un Usuario por los Servicios de transporte prestados deberá enviarse a la Empresa por escrito en un plazo de tres (3) días hábiles a contar desde la fecha de finalización de dicho Servicio de transporte. Si no se realiza dicha notificación, la Empresa no se hará responsable de ningún error en el recibo ni de las correcciones realizadas en el recibo o por el nuevo cálculo o desembolso de la Tarifa.
- 4.7 **Ningún importe adicional.** Usted reconoce y acepta que, en beneficio mutuo de las partes, a través de la publicidad y el marketing, la Empresa y sus Afiliados podrán intentar atraer a nuevos Usuarios al servicio de Uber y aumentar el uso de la aplicación móvil de Uber por los Usuarios existentes. Usted reconoce y acepta que dicha publicidad o marketing no le otorga ningún

derecho a recibir ninguna retribución económica adicional más allá de los importes expresamente establecidos en el presente Contrato.

- 4.8 **Impuestos.** Usted reconoce y acepta que debe acatar lo siguiente: (a) cumplir con todas las obligaciones sobre registro fiscal y calcular y asumir las responsabilidades fiscales inherentes a la disposición de los Servicios de transporte tal como lo establezca la ley aplicable; y (b) proporcionarle a la Compañía toda la información fiscal relevante (incluido un número VAT que le pertenezca a usted, siempre y cuando dicho número VAT sea obligatorio en virtud de las leyes aplicables). Además, Usted reconoce y acepta que es responsable de los impuestos por sus propios ingresos resultantes de la prestación de los Servicios de transporte. Independientemente de cualquier disposición que establezca lo contrario en este Contrato, Uber puede, a su entera discreción, según las consideraciones legislativas y tributarias aplicables, cobrar y remitir impuestos inherentes a la prestación de los Servicios de transporte por parte del Cliente y/o proporcionar cualquier fiscal que el Cliente y/o el Conductor hayan proporcionado en virtud de los requisitos mencionados en la Sección 4.8 directamente a las autoridades tributarias gubernamentales pertinentes y/o a cualquier representante del Conductor, o de otra manera.

## 5. Derechos de propiedad; Licencia

- 5.1 **Otorgamiento de licencia.** Con sujeción a los términos y condiciones del presente Contrato, la Empresa le otorga por el presente una licencia no exclusiva, libre de derechos de autor, no transferible, no sublicenciable, intransferible, durante el período de vigencia del presente Contrato, para utilizar la Driver App en relación con la disposición establecida por Uber de los Servicios Uber únicamente para el propósito de ofrecer Servicios de transporte a Usuarios y localizar las Tarifas y Tasas resultantes. La Empresa, sus Afiliados y sus respectivos licenciatarios se reservan todos los derechos no expresamente otorgados a Usted.
- 5.2 **Restricciones.** Usted no deberá, ni deberá permitir a ninguna otra parte: (a) licenciar, sublicenciar, vender, revender, transferir, ceder, distribuir o entregar u ofrecer de otro modo a ninguna otra parte los Servicios Uber, la Driver App o cualquier otro Dispositivo de la empresa en ningún modo; (b) modificar o realizar tareas derivativas basadas en los Servicios Uber o la Driver App; (c) utilizar indebidamente los Servicios Uber o la Driver App, incluida la creación de "enlaces" de Internet a cualquier parte de los Servicios Uber o la Driver App, realizar integración "a través de marcos" o "mirroring" de cualquier parte de los Servicios Uber o la Driver App o cualquier otra página web o sistema; o realizar "copias de contenidos" u obtener indebidamente de otro modo datos de los Servicios Uber o la Driver App; (d) realizar ingeniería de inversión, descompilar, modificar o desensamblar los Servicios Uber o la Driver App, excepto en la medida permitida por la legislación aplicable; o bien, (e) enviar mensajes de spam o de otro modo duplicativos o no solicitados. Además, Usted no deberá ni permitirá a ninguna otra parte, acceder o utilizar los Servicios Uber o la Driver App para: (i) diseñar o crear un producto o servicio competitivo o sustancialmente similar; (ii) copiar o extraer funciones, funcionalidad o contenido de los mismos; (iii) lanzar o facilitar el lanzamiento en o en relación con los Servicios Uber un programa automatizado o script, incluidos web spiders, crawlers, robots, indexadores, bots, virus o gusanos, así como cualquier otro programa que pudiera realizar varias peticiones de servidor por segundo o perturbar o impedir indebidamente el funcionamiento y/o la ejecución de los Servicios Uber; o bien (iv) intentar obtener acceso no autorizado a los Servicios Uber o a sus sistemas o redes relacionados, todo excepto en la medida en que dichas acciones deban ser permitidas por la legislación holandesa.

- 5.3 **Titularidad.** Los Servicios Uber, la Driver App y los Datos de la empresa, incluidos todos los derechos de propiedad intelectual en el presente documento y los Dispositivos de la empresa son y seguirán siendo (entre Usted y la Empresa) la propiedad de la Empresa, sus Afiliados o sus respectivos licenciatarios. Ni este Contrato ni el uso que Usted haga de los Servicios Uber, la Driver App o los Datos de la empresa proporciona o le otorga ningún derecho: (a) sobre o en relación con los Servicios Uber, la Driver App o los Datos de la empresa, excepto en cuanto a la licencia limitada otorgada anteriormente; o bien (b) a utilizar o mencionar en cualquier modo a la Empresa, sus Afiliados o los nombres de empresa de sus respectivos licenciatarios, logotipos, nombres de producto y servicio, marcas comerciales, marcas de servicio u otros indicios de titularidad. Además, Usted reconoce los derechos de la Empresa en la familia de marcas comerciales y nombres UBER, incluido UBER, solos y en combinación con otras letras, puntuación, palabras, símbolos y/o diseños, el logotipo de UBER y EVERYONE'S PRIVATE DRIVER ("*Marcas y nombres comerciales de UBER*"). Usted acepta que no intentará registrar o reclamar la titularidad de otro modo sobre cualquiera de las Marcas y nombres comerciales de UBER, solos o en combinación con otras letras, puntuación, palabras, símbolos y/o diseños, o en cualquier marca o nombre similar que pudiera generar confusión.

## 6. Confidencialidad

- 6.1 Cada una de las partes reconoce y acepta que en el ejercicio del presente Contrato podría tener acceso o estar expuesta, ya sea de forma directa o indirecta, a información confidencial de la otra parte ("*Información confidencial*"). La Información confidencial incluye Datos de la empresa, ID del conductor, Información de usuario y el volumen de transacciones, planes de marketing y actividad comercial, información de actividad comercial, técnica, operativa y otra información no pública distinta de cada parte (ya se revele por escrito u oralmente) que dicha parte designe como información privada o confidencial o información que la otra parte conozca razonablemente que deba tratarse en confidencialidad.
- 6.2 Cada una de las partes reconoce y acepta que: (a) toda la Información confidencial deberá permanecer en propiedad exclusiva de la parte reveladora; (b) no debe utilizar la Información confidencial de la otra parte para ningún otro propósito excepto para el cumplimiento del presente Contrato; (c) no debe revelar Información confidencial de la otra parte a ninguna tercera parte, excepto a sus empleados, representantes, contratistas, agentes y proveedores de servicios ("*Personas autorizadas*") según sea necesario para operar conforme al presente Contrato, siempre que las Personas autorizadas estén vinculadas por escrito a las obligaciones de confidencialidad y no utilización de la Información confidencial de forma menos cuidadosa que la establecida en los términos del presente documento; y (d) deberá devolver o destruir toda la Información confidencial de la parte reveladora a la extinción del presente Contrato o a petición de la otra parte (con sujeción a la legislación aplicable y en relación con la Empresa, sus requisitos internos de conservación de registros).
- 6.3 Sin perjuicio de lo antedicho, la Información confidencial no incluirá ninguna información en la medida en que: (a) sea o se convierta en dominio público a través de ningún acto u omisión por parte de la parte receptora; (b) sea poseída por la parte receptora antes de la fecha de este Contrato sin ninguna obligación de confidencialidad; (c) sea revelada a la parte receptora por una tercera parte que no esté sujeta a ninguna obligación de confidencialidad en relación a la misma; o bien, (d) deba ser revelada conforme a la legislación vigente, por orden de un tribunal, medida cautelar u orden de una autoridad gubernamental, siempre que la parte receptora notifique a la parte reveladora de ello y conceda a la parte reveladora una oportunidad razonable para contestar o limitar dicha revelación requerida.

7. **Privacidad.** Con sujeción a todas las legislaciones aplicables, la Empresa puede proporcionar a una tercera parte cualquier información (incluidos datos personales y cualquier Dato de la empresa) sobre Usted establecida aquí si: (a) se produce una reclamación, disputa o conflicto, incluido un accidente, entre Usted y un Usuario; (b) es necesario hacer valer los términos del Contrato; (c) es obligatorio, a exclusiva discreción de la Empresa o de cualquier Afiliado, por la legislación o reglamento aplicable; (d) es necesario, a exclusiva discreción de la Empresa o de cualquier Afiliado para (1) velar por la seguridad, los derechos, la propiedad o protección de la Empresa, de los Servicios Uber o de cualquier tercera parte, (2) detectar, prevenir o abordar de otro modo el fraude, la seguridad o los problemas técnicos, y/o (3) impedir o detener una actividad que la Empresa o cualquiera de sus Afiliados, a su única discreción, considere que es o pudiera constituir un riesgo de ser ilegal, no ética o enjuiciable desde un punto de vista legal; o bien (e) se establece o requiere, a entera discreción de Uber o cualquier Afiliado, para conformar un seguro o para cualquier otro fin en relación a la capacidad del Cliente y/o el Conductor de cualificar, o continuar cumpliendo los requisitos, para hacer uso de los Servicios de Uber. Usted entiende que la Empresa podrá retener sus datos personales con fines de cumplimiento legal, reglamentario, de seguridad y con otros fines necesarios con posterioridad a la extinción del presente Contrato. Sus datos personales se enviarán directamente y serán procesados por Uber, actuando en su capacidad de controlador de datos de dichos datos personales. La Empresa procesa datos personales (incluidos los mencionados en el Apartado 2.7 anterior) de conformidad con su política de privacidad ubicada en [www.uber.com/legal](http://www.uber.com/legal).

## 8. Seguros

- 8.1 Antes de iniciar su actividad comercial con la Empresa, Usted acepta obtener la cobertura requerida por el Apartado 8.2 a continuación por su propia cuenta y cargo. Usted acepta examinar las condiciones de dicha cobertura para asegurarse de que proporciona los importes de cobertura requeridos por el Apartado 8.2 mientras Usted utilice un Vehículo para prestar Servicios de transporte. En cuanto a la relación entre Usted y la Empresa, es su exclusiva responsabilidad informar a su aseguradora del uso que Usted hace de su Vehículo mientras presta los Servicios de transporte.
- 8.2 Usted acepta mantener durante el período de vigencia del presente Contrato en todos los Vehículos operados por Usted con arreglo al presente Contrato una póliza de seguros de responsabilidad de automóvil que ofrezca cobertura frente a lesiones físicas y daños a la propiedad para Usted, sus pasajeros y terceras partes a niveles de cobertura que cumplan los requisitos mínimos para operar un vehículo de pasajeros privado en las carreteras públicas dentro del Territorio. Esta cobertura también debe incluir cualquier otro tipo de seguro para la operación de un vehículo a motor exigido por la ley en el Territorio a la que un asegurado no pueda renunciar. Usted acepta entregar a la Empresa y a sus Afiliados una copia de la póliza de seguros, declaraciones de la póliza, justificante de la tarjeta de identificación de la póliza de seguros y justificante de pago de la póliza requeridos en el presente Apartado 8.2 previa petición. Además, Usted debe informar a la Empresa por escrito de la cancelación de cualquier póliza de seguros exigida por la Empresa. La Empresa no tendrá derecho a controlar su selección o mantenimiento de la póliza. Su nombre debe figurar como asegurado o conductor individual a quien se cobrará una prima en base a la póliza de seguros requerida en el presente Apartado 8.2 en todo momento.
- 8.3 Usted acepta mantener durante el período de vigencia del presente Contrato una póliza de seguros para la compensación de trabajadores u otra póliza de seguros para los accidentes laborales (o el equivalente local) según lo establecido por cualquier legislación aplicable en el

Territorio (siempre que lo antedicho no influya en el entendimiento mutuo entre Usted y la Empresa para la que Usted es un autónomo independiente [incluido desde un punto de vista laboral y de la seguridad social]). Si así lo permite la legislación aplicable, Usted puede optar por asegurarse frente a daños contra la propiedad industrial manteniendo un seguro de accidentes laborales en lugar de un seguro para compensación de trabajadores. Además, si así lo permite la legislación aplicable, Usted puede optar por no asegurarse frente a daños contra la propiedad industrial en absoluto, pero esto lo llevará a cabo bajo su propio riesgo.

- 8.4 Usted comprende y reconoce que su póliza de seguros privada para vehículo de pasajeros podría no proporcionar gastos por responsabilidad, integrados, por colisión, pagos médicos, protección de lesiones físicas de responsabilidad objetiva, conductores no asegurados, conductores con seguro insuficiente u otros tipos de cobertura mientras Usted presta cualquier Servicio de transporte con arreglo al presente Contrato. Si tiene alguna duda en relación al ámbito de aplicación de su seguro, es Su responsabilidad (no de la Empresa) resolverla con su(s) aseguradora(s).
- 8.5 La Empresa podrá mantener durante el período de vigencia del presente Contrato un seguro relacionado con su prestación de Servicios de transporte según lo determine la Empresa a su razonable discreción, siempre que la Empresa y sus Afiliados no deban proporcionarle ninguna cobertura de seguros específica por cualquier pérdida incurrida a Usted o su Vehículo. Si la Empresa ofreciera un seguro en relación con la prestación de Usted de Servicios de transporte, la Empresa podrá cancelar dicha cobertura a su exclusiva discreción en cualquier momento. Usted debe notificar de inmediato a la Empresa sobre cualquier accidente que pudiera producirse durante la prestación de Servicios de transporte y colaborar y proporcionar toda la información necesaria relacionada al mismo.

#### 9. Declaraciones y garantías; Casos de exclusión

- 9.1 **Por Usted.** Por el presente, declara y garantiza que Usted: (a) tiene todo el poder y autoridad para celebrar el presente Contrato y cumplir sus obligaciones aquí establecidas; (b) no ha celebrado, y durante el período de vigencia no celebrará, ningún contrato que le impida cumplir el presente Contrato; y (c) cumplirá todas las legislaciones aplicables en su ejecución del presente Contrato, incluida la titularidad y el cumplimiento de todos los permisos, licencias, registros u otras autorizaciones gubernamentales necesarios para la prestación de (i) Servicios de transporte utilizando los Vehículos de conformidad con el presente Contrato, y (ii) Servicios de transporte de pasajeros a terceras partes en el Territorio en general.
- 9.2 **Exención de garantías.** La Empresa y sus Afiliados prestan, y Usted acepta, los Servicios Uber, la Driver App y los Dispositivos de la empresa "tal cual" y "según disponibilidad". La Empresa y sus Afiliados no declaran ni garantizan que su acceso o uso de los Servicios Uber, la Driver App o los Dispositivos de la empresa: (a) se producirá de forma ininterrumpida o sin errores; o bien, (b) resulte en cualquier petición de Servicios de transporte. La Empresa y sus Afiliados funcionan como un servicio de captación de clientes sobre demanda y exclusivamente como servicio relacionado y no realiza ninguna declaración ni otorga garantía con respecto a los actos u omisiones de los Usuarios quienes puedan solicitar o recibir Sus Servicios de transporte conforme a los términos aquí establecidos, y la Empresa y sus Afiliados no controlan ni evalúan de otro modo a los Usuarios. Mediante el uso de los Servicios Uber y la Driver App, Usted reconoce y acepta que Usted puede ser presentado a una tercera parte (incluidos Usuarios) que pueda constituir un peligro o riesgo para Usted o a otra tercera parte. Le recomendamos que tome las medidas de precaución razonables con respecto a las interacciones con terceras partes conocidas en relación con el uso de los Servicios Uber o la Driver App. Sin perjuicio de la

designación de la Empresa como agente de cobros limitado para Usted con la finalidad de aceptar pagos de Usuarios en Su nombre según lo establecido en el Apartado 4 anterior, la Empresa y sus Afiliados renuncian expresamente toda responsabilidad por cualquier acto u omisión por parte de Usted, cualquier Usuario u otra tercera parte.

- 9.3 **Ninguna garantía de servicio.** La Empresa y sus Afiliados no garantizan la disponibilidad o el tiempo de actividad de los Servicios Uber o la Driver App. Usted reconoce y acepta que los Servicios Uber o la Driver App podrían estar fuera de servicio en cualquier momento y por cualquier motivo (P. EJ., debido a un mantenimiento programado o fallo de red). Además, los Servicios Uber o la Driver App pueden estar sujetos a limitaciones, retrasos u otros problemas inherentes al uso de Internet y la comunicación electrónica, y la Empresa y sus Afiliados no se hacen responsables de ninguna demora, fallos de entrega u otros daños, responsabilidades o pérdidas resultantes de dichos problemas.

#### 10. Indemnización.

- 10.1 **Generalidades.** Usted debe indemnizar, defender (a discreción de la Empresa) y eximir de responsabilidad a la Empresa y sus Afiliados y responsables, directores, empleados, agentes, sucesores y cesionarios respectivos de y frente a cualquier y todas las responsabilidades, gastos (incluidas tasas legales), daños, penalizaciones, multas, aportaciones a la seguridad social e impuestos derivados de y relacionados con: (a) el incumplimiento de Sus declaraciones, garantías u obligaciones de conformidad con el presente Contrato; o bien, (b) una reclamación por una tercera parte (incluidos los Usuarios, reguladores y autoridades gubernamentales) directa o indirectamente relacionados con la disposición de los Servicios de transporte o el uso de los Servicios Uber.
- 10.2 **Indemnización fiscal.** Usted cumplirá todas sus obligaciones de acuerdo con las leyes fiscales y de seguridad social hasta donde corresponda según el presente Contrato. Usted deberá indemnizar a la Empresa por cualquier responsabilidad, obligación, imposición, reclamación y sanción en materia fiscal que le sea impuesta a Usted o a la Empresa como resultado del incumplimiento por su parte de alguna obligación fiscal. En concreto, y como mínimo, dichos impuestos u obligaciones incluyen impuestos, salarios u otras obligaciones o retenciones (incluyendo cualquier impuesto sobre los rendimientos de trabajo, primas de seguro sociales o primas de seguro de empleado) que resulten en caso de que la relación descrita en el presente Contrato sea considerada, en contra de la intención de las partes, como un contrato laboral entre la Empresa y Usted por parte de la legislación o de la autoridad fiscal o de seguridad social holandesa o de cualquier otro país.
11. **Límites de responsabilidad.** Ni la Empresa ni sus Afiliados serán responsables conforme al presente Contrato o en relación a él por cualquiera de los siguientes aspectos, ya sea basándose en el Contrato, agravio u otro fundamento legal, incluso si una parte ha sido avisada de la posibilidad de dichos daños: (i) cualquier daño incidental, punitivo, especial, ejemplar, resultante o cualquier otro tipo de daño indirecto; o bien (ii) daños a Su propiedad o a la de cualquier tercera parte o pérdida o inexactitud de datos, o bien, pérdida de actividades comerciales, ingresos, beneficios, uso u otra ventaja económica. Excepto en cuanto a las obligaciones de la Empresa de pagar importes adeudados a Usted de conformidad con el Apartado 4 anterior, aunque con sujeción a las limitaciones u otras disposiciones contenidos en el presente Contrato que sean aplicables aquí, en ningún caso la responsabilidad de la Empresa o sus Afiliados con arreglo al presente Contrato excederá el importe de las Tasas de servicio realmente abonadas o adeudadas a la Empresa por las presentes disposiciones en el período de seis (6) meses inmediatamente precedentes al acontecimiento que haya dado lugar a dicha reclamación.

Usted reconoce y acepta que cualquier reclamación que Usted tenga o pretenda tener ante la Empresa y/o sus Afiliados deberá notificarse a la Empresa y/o a sus Afiliados en un plazo de un (1) año a contar desde el/los acontecimiento(s) que dio/dieron lugar a dicha reclamación y que Usted perderá todos los derechos en relación a dicha reclamación si no actúa de este modo. Estas limitaciones no suponen ninguna limitación de responsabilidad que no pueda excluirse bajo la legislación aplicable.

## 12. Plazo y resolución o rescisión

12.1 **Plazo.** El presente Contrato comenzará en la fecha en la que el Contrato se ha ejecutado por Usted (electrónicamente o de otro modo) y seguirá teniendo vigencia hasta su fecha de extinción conforme a lo establecido en el presente Contrato.

12.2 **Rescisión.** Cada una de las partes podrá rescindir este Contrato: (a) sin necesidad de presentar ningún motivo con siete (7) días de preaviso a la otra parte; (b) inmediatamente, sin preaviso, por incumplimiento sustancial del presente Contrato por la otra parte; o bien (c) de inmediato, sin preaviso, en caso de concurso de acreedores o declaración de insolvencia de la otra parte, o cuando la otra parte envíe o presente una solicitud de suspensión de pagos (o cualquier otra actuación o acontecimiento similar) ante la parte rescindidora. Además, la Empresa podrá rescindir este Contrato o desactivar su ID del conductor de inmediato, sin preaviso, si Usted deja de estar capacitado conforme a la legislación aplicable o a las normas y políticas de la Empresa o de sus Afiliados para prestar Servicios de transporte o bien para operar el Vehículo, o según lo establecido de otro modo en el presente Contrato.

12.3 **Efecto de la rescisión.** A partir de la fecha de extinción del Contrato, Usted deberá: (a) devolver sin demora a la Empresa todos los Dispositivos de la empresa; y (b) borrar y eliminar completamente la Driver App de cualquiera de Sus dispositivos. Las obligaciones de pago pendientes y los Apartados 1, 2.3, 2.5.3, 4.7, 4.8, 5.3, 6, 7, 9, 10, 11, 12.3, 13, 14 y 15 seguirán teniendo vigencia posteriormente a la rescisión del presente Contrato.

## 13. Relación de las Partes

13.1 Excepto en lo expresamente dispuesto en el presente documento en relación a la Empresa actuando como agente de cobros de pago limitado exclusivamente para el propósito de cobrar los adeudos de Usuarios en Su nombre, la relación entre las partes conforme al presente Contrato es exclusivamente la de contratistas independientes. Las partes acuerdan expresamente que: (a) este Contrato no es un contrato laboral, ni genera ninguna relación de empleador-empleado (incluido desde la perspectiva del derecho laboral, derecho fiscal o derecho de la seguridad social) entre la Empresa y Usted; y (b) no existirá ninguna relación de empresa conjunta, asociación comercial o relación de agente entre la Empresa y Usted.

13.2 Usted no tiene ninguna autoridad para vincular a la Empresa o a sus Afiliados, y Usted se compromete a no considerarse como empleado, agente ni representante autorizado de la Empresa o sus Afiliados. Cuando, por implicación de la legislación vigente o de otro modo, Usted sea considerado como empleado, agente o representante de la Empresa, Usted se compromete y conviene eximir, defender (a discreción de la Empresa) y exonerar de toda responsabilidad a la Empresa y a sus Afiliados ante cualquier reclamación presentada por cualquier persona, entidad, organismo regulador o autoridad gubernamental basándose en dicha implicación de empleo, agencia o relación de representación.

- 13.3 Usted reconoce y acepta expresamente que al aceptar los términos y condiciones del presente Contrato, Usted pretende prestar Servicios de transporte de forma no incidental y, como tal, la Empresa le considerará a Usted como persona con obligación de tributar de conformidad con toda la legislación fiscal aplicable con respecto al IVA e impuestos indirectos.

#### 14. Otras condiciones

- 14.1 **Modificación.** La Empresa se reserva el derecho a modificar los términos y condiciones del presente Contrato en cualquier momento, con vigencia a partir de la fecha de publicación de una versión actualizada del presente Contrato en el portal de Internet disponible para Usted en los Servicios Uber. La Empresa se reserva el derecho a modificar cualquier información a la que se haga referencia en los enlaces del presente Contrato de cuando en cuando. Usted reconoce y acepta por el presente que, al hacer uso de los Servicios Uber o descargar, instalar o utilizar la Driver App, Usted está sujeto a cualquier modificación o adición futuras al presente Contrato, información de referencia en los enlaces contenidos en él, o documentos incorporados en él, incluido en relación a los Cálculos de tarifa. El uso continuado de los Servicios Uber o de la Driver App después de cualquiera de esos cambios implica Su consentimiento para que se realicen dichos cambios.
- 14.2 **Condiciones complementarias.** Las Condiciones complementarias pueden aplicarse al uso que Usted haga de los Servicios Uber, como el uso de las políticas o las condiciones relacionadas con determinadas funciones y funcionalidad, que podrán ser modificadas de cuando en cuando ("*Condiciones complementarias*"). Usted puede recibir determinadas Condiciones complementarias de cuando en cuando. Las Condiciones complementarias se incorporan al presente Contrato y deben considerarse como parte del mismo. Las Condiciones complementarias prevalecen sobre el presente Contrato en caso de conflicto.
- 14.3 **Divisibilidad.** Si cualquier disposición del presente Contrato se considerara ilegal, nula o anulable, ya sea en su totalidad o en parte, de conformidad con cualquier legislación, dicha disposición o parte de la misma se considerará que no forma parte del presente Contrato, aunque la legalidad, validez y aplicabilidad del resto de disposiciones del presente Contrato no se verá afectada. En ese caso, las partes deberán reemplazar dicha (parte de) disposición ilegal, nula o anulable por una (parte de) disposición legal, válida y aplicable que posea, en la medida de lo posible, un efecto similar al que tenía la (parte de la) disposición ilegal, nula o anulable, dados los contenidos y el propósito del presente Contrato.
- 14.4 **Cesión.** Usted no tiene derecho a ceder o transferir este Contrato ni ninguno de sus derechos u obligaciones conforme a las presentes disposiciones, ya sea en su totalidad o en parte, sin consentimiento previo de la Empresa. La Empresa puede ceder o transferir este Contrato o cualquiera de sus obligaciones con respecto a él, ya sea en su totalidad o en parte, conforme al presente Contrato, de cuando en cuando y sin consentimiento ni notificación. Si la Empresa optara por ello, Usted tendrá derecho a rescindir este Contrato de inmediato, sin necesidad de aviso previo.
- 14.5 **Contrato íntegro.** Este Contrato, incluida la introducción y todas las Condiciones complementarias, constituyen el contrato íntegro y el entendimiento entre las partes en relación con el objeto del Contrato y sustituye y anula todos los contratos o acuerdos anteriores o contemporáneos en relación con dicho objeto del Contrato. En este Contrato, las palabras "incluido/a/os/as" e "incluye/n" significa "incluido, de forma enunciativa aunque no limitativa". El prefacio forma parte del presente Contrato.

- 14.6 **Ningún tercer beneficiario.** Usted reconoce que no hay terceros beneficiarios para este Contrato. Ningún aspecto contenido en el presente Contrato está previsto ni deberá interpretarse como que genere ningún derecho de tercer beneficiario.
- 14.7 **Notificaciones.** Cualquier notificación enviada por la Empresa a Usted con arreglo al presente Contrato será entregada por e-mail a la dirección de e-mail asociada a Su cuenta o mediante publicación en el portal de Internet disponible para Usted en los Servicios Uber. Cualquier notificación entregada por Usted a la Empresa con arreglo al presente Contrato será entregada contactando a la Empresa a través del apartado "Contacto" de la página web <http://partners.uber.com>. Puede que sea necesario realizar notificaciones adicionales específicas de Territorio de cuando en cuando.
15. **Legislación aplicable; Arbitraje.** Salvo que se especifique lo contrario en el presente Contrato, el presente Contrato se regirá e interpretará exclusivamente en virtud de la legislación de los Países Bajos, con exclusión de sus normas sobre conflicto de leyes. La Convención de Viena sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías de 1980 (CISG) no se aplicará. Cualquier disputa, conflicto o controversia, del tipo que sea, que resulte del presente Contrato o esté en relación con el mismo, incluyendo sin limitación las relativas a su validez, interpretación y exigibilidad, deberán someterse forzosamente a procedimiento de solución en virtud de los Reglamentos de la Cámara de Comercio Internacional ("*Reglamentos de Mediación de la CCI*"). Si dicha disputa no fuese solucionada en un plazo de sesenta (60) días desde la fecha en la que se formalice la solicitud de Mediación en virtud de los Reglamentos de Mediación de la CCI, se hará referencia a la disputa y se solucionará exclusiva y definitivamente mediante arbitraje en virtud de los Reglamentos de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional ("*Reglamentos de Arbitraje de la CCI*"). Las disposiciones del Árbitro de Emergencia de los Reglamentos de la CCI no se aplicarán. La disputa será resuelta por un (1) árbitro nombrado a tal fin en virtud de los Reglamentos de la CCI. El lugar de celebración del arbitraje será Ámsterdam, Países Bajos. La lengua del arbitraje será el inglés. La existencia y contenido de los procedimientos de mediación y arbitraje, incluidos los documentos e informes presentados por las partes, la correspondencia de y a la CCI, la correspondencia del mediador y la correspondencia, pedidos y galardones emitidos por el único árbitro deberán permanecer en estricta confidencialidad y no deberán ser revelados a ninguna tercera parte sin el consentimiento expreso por escrito de la otra parte a menos que: (i) la revelación a la tercera parte sea razonablemente necesaria para llevar a cabo la mediación o arbitraje; y (ii) la tercera parte acepte incondicionalmente por escrito estar sujeta a la obligación de confidencialidad estipulada en el presente documento.

Al pulsar "Acepto" o firmar a continuación (ya que podría requerirlo por la legislación vigente), Usted reconoce expresamente que ha leído, entendido y tomado las medidas necesarias para sopesar cuidadosamente las consecuencias del presente Contrato, que Usted acepta cumplir con a los términos y condiciones del presente Contrato y que Usted es legalmente competente para celebrar el presente Contrato con la Empresa.

Su Firma: \_\_\_\_\_

Nombre: \_\_\_\_\_

Fecha \_\_\_\_\_

**RASIER OPERATIONS B.V.**

**SERVICES AGREEMENT**

Last update: September 3, 2015

This Services Agreement ("*Agreement*") constitutes a legal agreement between you, an individual ("*you*") and Rasier Operations B.V., a private limited liability company ("*Company*") established in The Netherlands, having its offices at Vijzelstraat 68-78, 4<sup>th</sup> floor, 1017 HL, Amsterdam, The Netherlands, registered at the Amsterdam Chamber of Commerce under number 59888261.

Company provides lead generation to independent providers of peer-to-peer ("*P2P*") passenger transportation services using the Uber Services (which are used by Company under license from Uber B.V. ("*Uber*") and as defined below). The Uber Services enable an authorized transportation provider to seek, receive and fulfill requests for transportation services from an authorized user of Uber's mobile applications. You desire to enter into this Agreement for the purpose of accessing and using the Uber Services.

**You acknowledge and agree that Company is a technology services provider that does not provide transportation services.**

In order to use the Uber Services, you must agree to the terms and conditions that are set forth below. Upon your execution (electronic or otherwise) of this Agreement, you and Company shall be bound by the terms and conditions set forth herein.

**1. Definitions**

- 1.1 "*Affiliate*" means an entity that, directly or indirectly, controls, is under the control of, or is under common control with a party, where control means having more than fifty percent (50%) of the voting stock or other ownership interest, the majority of the voting rights of such entity, the ability of such entity to ensure that the activities and business of that Affiliate are conducted in accordance with the wishes of that entity or the right to receive the majority of the income of that Affiliate on any distribution by it of all of its income or the majority of its assets on a winding up.
- 1.2 "*City Addendum*" means an addendum or supplemental information to this Agreement setting forth additional Territory-specific terms, as made available and as updated by Company from time to time.
- 1.3 "*Company Data*" means all data related to the access and use of the Uber Services hereunder, including all data related to Users (including User Information), all data related to the provision of Transportation Services via the Uber Services and the Driver App, and the Driver ID.
- 1.4 "*Company Device*" means a mobile device owned or controlled by Company that is provided to you solely for your use of the Driver App to provide Transportation Services and for no other purpose whatsoever.
- 1.5 "*Device*" means a Company Device or Your Device, as the case may be.
- 1.6 "*Driver App*" means the mobile application provided by Company that enables transportation providers to access the Uber Services for the purpose of seeking, receiving and fulfilling on-

demand requests for transportation services by Users, as may be updated or modified from time to time.

- 1.7 *"Driver ID"* means the identification and password key assigned by Company to you that enables you to use and access the Driver App.
- 1.8 *"Fare"* has the meaning set forth in Section 4.1.
- 1.9 *"Service Fee"* has the meaning set forth in Section 4.4.
- 1.10 *"Territory"* means the city or metro areas outside of the United States and Mainland China in which you are enabled by the Driver App to receive requests for Transportation Services.
- 1.11 *"Tolls"* means any applicable road, bridge, ferry, tunnel and airport charges and fees, including inner-city congestion, environmental or similar charges as reasonably determined by the Uber Services based on available information.
- 1.12 *"Transportation Services"* means your provision of P2P passenger transportation services to Users via the Uber Services in the Territory using the Vehicle.
- 1.13 *"Uber Services"* mean Uber's electronic services rendered via a digital technology platform, being on-demand intermediary and related services (used by Company under license from Uber) that enable transportation providers to seek, receive and fulfil on-demand requests for transportation services by Users seeking transportation services; such Uber Services include access to the Driver App and Uber's related software, websites, payment services as described in Section 4 below, and related support services systems, as may be updated or modified from time to time.
- 1.14 *"User"* means an end user authorized by Uber to use the Uber mobile application for the purpose of obtaining Transportation Services offered by Company's transportation provider customers.
- 1.15 *"User Information"* means information about a User made available to you in connection with such User's request for and use of Transportation Services, which may include the User's name, pick-up location, contact information and photo.
- 1.16 *"Vehicle"* means your vehicle that: (a) meets the then-current Company requirements for a vehicle on the Uber Services; and (b) Company authorizes for your use for the purpose of providing Transportation Services.
- 1.17 *"Your Device"* means a mobile device owned or controlled by you: (a) that meets the then-current Company specifications for mobile devices as set forth at [www.uber.com/byod-devices](http://www.uber.com/byod-devices); and (b) on which the Driver App has been installed as authorized by Company solely for the purpose of providing Transportation Services.

## 2. Use of the Uber Services

- 2.1 **Driver IDs.** Uber will issue you a Driver ID to enable you to access and use the Driver App on a Device in accordance with this Agreement. You agree that you will maintain your Driver ID in confidence and not share your Driver ID with any third party. You will immediately notify Company of any actual or suspected breach or improper use or disclosure of your Driver ID or the Driver App.
- 2.2 **Provision of Transportation Services.** When the Driver App is active, User requests for Transportation Services may appear to you via the Driver App if you are available and in the vicinity of the User. If you accept a User's request for Transportation Services, the Uber Services

will provide you with certain User Information via the Driver App, including the User's first name and pickup location. In order to enhance User satisfaction with the Uber mobile application and your Transportation Services, it is recommended that you wait at least ten (10) minutes for a User to show up at the requested pick-up location. You will obtain the destination from the User, either in person upon pickup or from the Driver App if the User elects to enter such destination via Uber's mobile application. You acknowledge and agree that once you have accepted a User's request for Transportation Services, Uber's mobile application may provide certain information about you to the User, including your first name, contact information, photo and location, and your Vehicle's make and license plate number. You shall not contact any Users or use any User's personal data for any reason other than for the purposes of fulfilling Transportation Services. As between Company and you, you acknowledge and agree that: (a) you shall be solely responsible for determining the most effective, efficient and safe manner to perform each instance of Transportation Services; and (b) except for the Uber Services or any Company Devices (if applicable), you shall provide all necessary equipment, tools and other materials, at your own expense, necessary to perform Transportation Services.

2.3 **Your Relationship with Users.** You acknowledge and agree that your provision of Transportation Services to Users creates a legal and direct business relationship between you and the User, to which Company is not a party. Company is not responsible or liable for the actions or inactions of a User in relation to you, your activities or your Vehicle. You shall have the sole responsibility for any obligations or liabilities to Users or third parties that arise from your provision of Transportation Services. You acknowledge and agree that you are solely responsible for taking such precautions as may be reasonable and proper (including maintaining adequate insurance that meets the requirements of all applicable laws) regarding any acts or omissions of a User or third party. You acknowledge and agree that Company may release your contact and/or insurance information to a User upon such User's reasonable request. You acknowledge and agree that, unless specifically consented to by a User, you may not transport or allow inside your Vehicle individuals other than a User and any individuals authorized by such User, during the performance of Transportation Services for such User. You acknowledge and agree that all Users should be transported directly to their specified destination, as directed by the applicable User, without unauthorized interruption or unauthorized stops.

2.4 **Your Relationship with Company.** You acknowledge and agree that Company's provision to you of the Driver App and the Uber Services creates a legal and direct business relationship between Company and you. Company does not, and shall not be deemed to, direct or control you generally or in your performance under this Agreement specifically, including in connection with your provision of Transportation Services, your acts or omissions, or your operation and maintenance of your Vehicle. You retain the sole right to determine when and for how long you will utilize the Driver App or the Uber Services. You retain the option, via the Driver App, to attempt to accept or to decline or ignore a User's request for Transportation Services via the Uber Services, or to cancel an accepted request for Transportation Services via the Driver App, subject to Company's then-current cancellation policies. You will not: (a) display Company's or any of its Affiliates' names, logos or colors on any Vehicle(s); or (b) wear a uniform or any other clothing displaying Company's or any of its Affiliates' names, logos or colors. The foregoing does not apply if you and Company have agreed otherwise or if so required by law. You acknowledge and agree that you have complete discretion to provide services or otherwise engage in other business or employment activities. For the sake of clarity, you understand that you retain the complete right to: (i) use other software application services in addition to the Uber Services; and (ii) engage in any other occupation or business. Company retains the right to, at any time at

Company's sole discretion, deactivate or otherwise restrict you from accessing or using the Driver App or the Uber Services in the event of a violation of this Agreement, your disparagement of Company or any of its Affiliates, your act or omission that causes harm to Company's or its Affiliates' brand, reputation or business as determined by Company in its sole discretion. Company also retains the right to deactivate or otherwise restrict you from accessing or using the Driver App or the Uber Services for any other reason at the sole and reasonable discretion of Company.

## 2.5 Ratings.

- 2.5.1 You acknowledge and agree that: (a) after receiving Transportation Services, a User will be prompted by Uber's mobile application to provide a rating of you and such Transportation Services and, optionally, to provide comments or feedback about you and such Transportation Services; and (b) after providing Transportation Services, you will be prompted by the Driver App to provide a rating of the User and, optionally, to provide comments or feedback about the User. You shall provide your ratings and feedback in good faith.
- 2.5.2 You acknowledge that Company desires that Users have access to high-quality services via Uber's mobile application. In order to continue to receive access to the Driver App and the Uber Services, you must maintain an average rating by Users that exceeds the minimum average acceptable rating established by Company for your Territory, as may be updated from time to time by Company in its sole discretion ("*Minimum Average Rating*"). In the event your average rating falls below the Minimum Average Rating, Company will notify you and may provide you, in Company's discretion, a limited period of time to raise your average rating above the Minimum Average Rating. If you do not increase your average rating above the Minimum Average Rating within the time period allowed (if any), Company reserves the right to deactivate your access to the Driver App and the Uber Services. Additionally, you acknowledge that your repeated failure to accept User requests for Transportation Services while you are logged in to the Driver App creates a negative experience for Users of Uber's mobile application. If you do not wish to accept User requests for Transportation Services for a period of time, you will log off of the Driver App.
- 2.5.3 Company and its Affiliates reserve the right to use, share and display your and User ratings and comments in any manner in connection with the business of Company and its Affiliates without attribution to you or your approval. You acknowledge and agree that Company and its Affiliates are distributors (without any obligation to verify) and not publishers of your and User ratings and comments, provided that Company and its Affiliates reserve the right to edit or remove comments in the event that such comments include obscenities or other objectionable content, include an individual's name or other personal information, or violate any privacy laws, other applicable laws or Company's or its Affiliates' content policies.

## 2.6 Devices.

- 2.6.1 Company encourages you to use Your Device in providing the Transportation Services. Otherwise, Company will supply you upon request with Company Devices and provide the necessary wireless data plan for such Devices, provided that Company will require reimbursement from you for the costs associated with the wireless data plan of each Company Device and/or request a deposit for each Company Device. You agree that: (a)

Company Devices may only be used for the purpose of enabling your access to the Uber Services; and (b) Company Devices may not be transferred, loaned, sold or otherwise provided in any manner to any party other than you. Company Devices shall at all times remain the property of Company, and upon termination of this Agreement or your termination or deactivation, you agree to return to Company the applicable Company Devices within ten (10) days. You agree that failure to timely return any Company Devices, or damage to Company Devices outside of "normal wear and tear," will result in the forfeiture of related deposits.

- 2.6.2 If you elect to use Your Devices: (i) you are responsible for the acquisition, cost and maintenance of Your Devices as well as any necessary wireless data plan; and (ii) Company shall make available the Driver App for installation on Your Device. Company hereby grants you a personal, non-exclusive, non-transferable user right to install and use the Driver App on Your Device solely for the purpose of providing Transportation Services. You agree to not provide, distribute or share, or enable the provision, distribution or sharing of, the Driver App (or any data associated therewith) with any third party. The foregoing right shall immediately terminate and you will delete and fully remove the Driver App from the Driver-Provided Device in the event that you cease to provide Transportation Services using Your Device. You agree that: (i) use of the Driver App on Your Device requires an active data plan with a wireless carrier associated with Your Device, which data plan will be provided by you at your own expense; and (ii) use of the Driver App on Your Device as an interface with the Uber Services may consume very large amounts of data through the data plan. Company advises that Your Device should only be used under a data plan with unlimited or very high data usage limits, and Company shall not be responsible or liable for any fees, costs, or overage charges associated with any data plan.
- 2.7 **Location Based Services.** You acknowledge and agree that your geo-location information must be provided to the Uber Services via a Device in order to provide Transportation Services. You acknowledge and agree that: (a) your geo-location information will be monitored and tracked by the Uber Services when you are logged into the Driver App and available to receive requests for Transportation Services or when you are providing Transportation Services; and (b) the approximate location of your Vehicle will be displayed to the User before and during the provision of Transportation Services to such User. In addition, Company and its Affiliates may monitor, track and share your geo-location information obtained by the Driver App and Device for safety, security, technical, marketing and commercial purposes, including to provide and improve their products and services.

### 3. You and Your Vehicle

- 3.1 **Your Requirements.** You acknowledge and agree that at all times, you shall: (a) hold and maintain (i) a valid driver's license with the appropriate level of certification to operate your Vehicle, and (ii) all licenses, permits, approvals and authority applicable to you that are necessary to provide passenger transportation services to third parties in the Territory; (b) possess the appropriate and current level of training, expertise and experience to provide Transportation Services in a professional manner with due skill, care and diligence; and (c) maintain high standards of professionalism, service and courtesy. You acknowledge and agree that you may be subject to certain background and driving record checks from time to time in order to qualify to provide, and remain eligible to provide, Transportation Services. You acknowledge and agree that Company reserves the right, at any time in Company's sole

discretion, to deactivate or otherwise restrict you from accessing or using the Driver App or the Uber Services if you fail to meet the requirements set forth in this Agreement.

3.2 **Vehicle Requirements.** You acknowledge and agree that your Vehicle shall at all times be: (a) properly registered and licensed to operate as a passenger transportation vehicle in the Territory; (b) owned or leased by you, or otherwise in your lawful possession; (c) suitable for performing the passenger transportation services contemplated by this Agreement; and (d) maintained in good operating condition, consistent with industry safety and maintenance standards for a Vehicle of its kind and any additional standards or requirements in the applicable Territory, and in a clean and sanitary condition.

3.3 **Documentation.** To ensure your compliance with all requirements in Sections 3.1 and 3.2 above, you must provide Company with written copies of all such licenses, permits, approvals, authority, registrations and certifications prior to your provision of any Transportation Services. Thereafter, you must submit to Company written evidence of all such licenses, permits, approvals, authority, registrations and certifications as they are renewed. Company shall, upon request, be entitled to review such licenses, permits, approvals, authority, registrations and certifications from time to time, and your failure to provide or maintain any of the foregoing shall constitute a material breach of this Agreement. Company reserves the right to independently verify your Documentation from time to time in any way Company deems appropriate in its reasonable discretion.

#### 4. Financial Terms

4.1 **Fare Calculation and Your Payment.** You are entitled to charge a fare for each instance of completed Transportation Services provided to a User that are obtained via the Uber Services ("*Fare*"), where such Fare is calculated based upon a base fare amount plus distance (as determined by Company using location-based services enabled through the Device) and/or time amounts, as detailed at [www.uber.com/cities](http://www.uber.com/cities) for the applicable Territory ("*Fare Calculation*"). You are also entitled to charge User for any Tolls, taxes or fees incurred during the provision of Transportation Services, if applicable. You: (i) appoint Company as your limited payment collection agent solely for the purpose of accepting the Fare, applicable Tolls and, depending on the region and/or if requested by you, applicable taxes and fees from the User on your behalf via the payment processing functionality facilitated by the Uber Services; and (ii) agree that payment made by User to Company shall be considered the same as payment made directly by User to you. In addition, the parties acknowledge and agree that as between you and Company, the Fare is a recommended amount, and the primary purpose of the pre-arranged Fare is to act as the default amount in the event you do not negotiate a different amount. You shall always have the right to: (i) charge a fare that is less than the pre-arranged Fare; or (ii) negotiate, at your request, a Fare that is lower than the pre-arranged Fare (each of (i) and (ii) herein, a "*Negotiated Fare*"). Company shall consider all such requests from you in good faith. Company agrees to remit, or cause to be remitted, to you on at least a weekly basis: (a) the Fare less the applicable Service Fee; (b) the Tolls; and (c) depending on the region, certain taxes and ancillary fees. If you have separately agreed, other amounts may be deducted from the Fare prior to remittance to you (*e.g.*, vehicle financing payments, lease payments, mobile device usage charges, etc.), the order of any such deductions from the Fare to be determined exclusively by Company (as between you and Company).

4.2 **Changes to Fare Calculation.** Company reserves the right to change the Fare Calculation at any time in Company's discretion based upon local market factors, and Company will provide you with notice in the event of such change that would result in a change in the recommended Fare.

Continued use of the Uber Services after any such change in the Fare Calculation shall constitute your consent to such change.

- 4.3 **Fare Adjustment.** Company reserves the right to: (i) adjust the Fare for a particular instance of Transportation Services (*e.g.*, you took an inefficient route, you failed to properly end a particular instance of Transportation Services in the Driver App, technical error in the Uber Services, etc.); or (ii) cancel the Fare for a particular instance of Transportation Services (*e.g.*, User is charged for Transportation Services that were not provided, in the event of a User complaint, fraud, etc.). Company's decision to reduce or cancel the Fare in any such manner shall be exercised in a reasonable manner.
- 4.4 **Service Fee.** In consideration of Company's provision of the Uber Services, you agree to pay Company a service fee on a per Transportation Services transaction basis calculated as a percentage of the Fare (regardless of any Negotiated Fare), as provided to you via email or otherwise made available electronically by Company from time to time for the applicable Territory ("*Service Fee*"). Unless regulations applicable to your Territory require otherwise, taxes will be calculated and charged on the Fare, and Company shall calculate the Service Fee based on the Fare inclusive of such taxes. Company reserves the right to change the Service Fee at any time in Company's discretion based upon local market factors, and Company will provide you with notice in the event of such change. If Company increases the Service Fee, you have the right to terminate the Agreement immediately, without notice. Continued use of the Uber Services after any such change in the Service Fee calculation shall constitute your consent to such change.
- 4.5 **Cancellation Charges.** You acknowledge and agree that Users may elect to cancel requests for Transportation Services that have been accepted by you via the Driver App at any time prior to your arrival. In the event that a User cancels an accepted request for Transportation Services, Company may charge the User a cancellation fee on your behalf. If charged, this cancellation fee shall be deemed the Fare for the cancelled Transportation Services for the purpose of remittance to you hereunder ("*Cancellation Fee*"). The parties acknowledge and agree that as between you and Company, this Cancellation Fee is a recommended amount, and the primary purpose of such Cancellation Fee is to act as the default amount in the event you do not negotiate a different amount. You shall always have the right to: (i) charge a cancellation fee that is less than the Cancellation Fee; or (ii) negotiate, at your request, a cancellation fee that is lower than the Cancellation Fee (each of (i) and (ii) herein, a "*Negotiated Cancellation Fee*"). If charged, the Cancellation Fee (regardless of any Negotiated Cancellation Fee) shall be deemed the Fare for the cancelled Transportation Services for the purpose of remittance to you hereunder.
- 4.6 **Receipts.** As part of the Uber Services, Company provides you a system for the delivery of receipts to Users for Transportation Services rendered. Upon your completion of Transportation Services for a User, Company prepares an applicable receipt and issues such receipt to the User via email on your behalf. Such receipts are also provided to you via email or the online portal available to you through the Uber Services. Receipts include the breakdown of amounts charged to the User for Transportation Services and may include specific information about you, including your name, contact information and photo, as well as a map of the route you took. Any corrections to a User's receipt for Transportation Services must be submitted to Company in writing within three (3) business days after the completion of such Transportation Services. Absent such a notice, Company shall not be liable for any mistakes in or corrections to the receipt or for recalculation or disbursement of the Fare.

4.7 **No Additional Amounts.** You acknowledge and agree that, for the mutual benefit of the parties, through advertising and marketing, Company and its Affiliates may seek to attract new Users to Uber and to increase existing Users' use of Uber's mobile application. You acknowledge and agree such advertising or marketing does not entitle you to any additional monetary amounts beyond the amounts expressly set forth in this Agreement.

4.8 **Taxes.** You acknowledge and agree that you are required to: (a) complete all tax registration obligations and calculate and remit all tax liabilities related to your provision of Transportation Services as required by applicable law; and (b) provide Company with all relevant tax information (including a valid VAT number belonging to you, if obtaining a VAT number is required of you by applicable law). You further acknowledge and agree that you are responsible for taxes on your own income arising from the performance of Transportation Services. Notwithstanding anything to the contrary in this Agreement, Company may in its reasonable discretion based on applicable tax and regulatory considerations, collect and remit taxes resulting from your provision of Transportation Services and/or provide any of the relevant tax information you have provided pursuant to the foregoing requirements in this Section 4.8 directly to the applicable governmental tax authorities on your behalf or otherwise.

## 5. Proprietary Rights; License

5.1 **License Grant.** Subject to the terms and conditions of this Agreement, Company hereby grants you a non-exclusive, royalty-free, non-transferable, non-sublicensable, non-assignable license, during the term of this Agreement, to use the Driver App in connection with the provision by Uber of the Uber Services solely for the purpose of providing Transportation Services to Users and tracking resulting Fares and Fees. All rights not expressly granted to you are reserved by Company, its Affiliates and their respective licensors.

5.2 **Restrictions.** You shall not, and shall not allow any other party to: (a) license, sublicense, sell, resell, transfer, assign, distribute or otherwise provide or make available to any other party the Uber Services, Driver App or any Company Device in any way; (b) modify or make derivative works based upon the Uber Services or Driver App; (c) improperly use the Uber Services or Driver App, including creating Internet "links" to any part of the Uber Services or Driver App, "framing" or "mirroring" any part of the Uber Services or Driver App on any other websites or systems, or "scraping" or otherwise improperly obtaining data from the Uber Services or Driver App; (d) reverse engineer, decompile, modify, or disassemble the Uber Services or Driver App, except as allowed under applicable law; or (e) send spam or otherwise duplicative or unsolicited messages. In addition, you shall not, and shall not allow any other party to, access or use the Uber Services or Driver App to: (i) design or develop a competitive or substantially similar product or service; (ii) copy or extract any features, functionality, or content thereof; (iii) launch or cause to be launched on or in connection with the Uber Services an automated program or script, including web spiders, crawlers, robots, indexers, bots, viruses or worms, or any program which may make multiple server requests per second, or unduly burden or hinder the operation and/or performance of the Uber Services; or (iv) attempt to gain unauthorized access to the Uber Services or its related systems or networks, all except to the extent such actions must be allowed under Dutch law.

5.3 **Ownership.** The Uber Services, Driver App and Company Data, including all intellectual property rights therein, and the Company Devices are and shall remain (as between you and Company) the property of Company, its Affiliates or their respective licensors. Neither this Agreement nor your use of the Uber Services, Driver App or Company Data conveys or grants to you any rights: (a) in or related to the Uber Services, Driver App or Company Data, except for the limited license

granted above; or (b) to use or reference in any manner Company's, its Affiliates', or their respective licensors' company names, logos, product and service names, trademarks, service marks or other indicia of ownership. Additionally, you acknowledge Company's rights in the UBER family of trademarks and names, including UBER, alone and in combination with other letters, punctuation, words, symbols and/or designs, the UBER Logo and EVERYONE'S PRIVATE DRIVER ("*UBER Marks and Names*"). You agree that you will not try to register or otherwise claim ownership in any of the UBER Marks and Names, alone or in combination with other letters, punctuation, words, symbols and/or designs, or in any confusingly similar mark or name.

## 6. Confidentiality

- 6.1 Each party acknowledges and agrees that in the performance of this Agreement it may have access to or may be exposed to, directly or indirectly, confidential information of the other party ("*Confidential Information*"). Confidential Information includes Company Data, Driver IDs, User Information, and the transaction volume, marketing and business plans, business, financial, technical, operational and such other non-public information of each party (whether disclosed in writing or verbally) that such party designates as being proprietary or confidential or of which the other party should reasonably know should be treated as confidential.
- 6.2 Each party acknowledges and agrees that: (a) all Confidential Information shall remain the exclusive property of the disclosing party; (b) it shall not use Confidential Information of the other party for any purpose except in furtherance of this Agreement; (c) it shall not disclose Confidential Information of the other party to any third party, except to its employees, officers, contractors, agents and service providers ("*Permitted Persons*") as necessary to perform under this Agreement, provided Permitted Persons are bound in writing to obligations of confidentiality and non-use of Confidential Information no less protective than the terms hereof; and (d) it shall return or destroy all Confidential Information of the disclosing party upon the termination of this Agreement or at the request of the other party (subject to applicable law and, with respect to Company, its internal record-keeping requirements).
- 6.3 Notwithstanding the foregoing, Confidential Information shall not include any information to the extent it: (a) is or becomes part of the public domain through no act or omission on the part of the receiving party; (b) was possessed by the receiving party prior to the date of this Agreement without an obligation of confidentiality; (c) is disclosed to the receiving party by a third party having no obligation of confidentiality with respect thereto; or (d) is required to be disclosed pursuant to law, court order, subpoena or governmental authority, provided the receiving party notifies the disclosing party thereof and provides the disclosing party a reasonable opportunity to contest or limit such required disclosure.
7. **Privacy.** Subject to all applicable laws, Company may provide to a third party any information (including personal data and any Company Data) about you provided hereunder if: (a) there is a complaint, dispute or conflict, including an accident, between you and a User; (b) it is necessary to enforce the terms of the Agreement; (c) it is required, in Company's or any Affiliate's sole discretion, by applicable law or regulation; (d) it is necessary, in Company's or any Affiliate's sole discretion, to (1) protect the safety, rights, property or security of Company, the Uber Services or any third party, (2) detect, prevent or otherwise address fraud, security or technical issues, and/or (3) prevent or stop activity which Company or any of its Affiliates, in their sole discretion, consider to be, or to pose a risk of being, illegal, unethical, or legally actionable; or (e) it is required or necessary, in Company's or any Affiliate's sole discretion, for insurance or other purposes related to your ability to qualify, or remain qualified, to use the Uber Services. You understand that Company may retain your personal data for legal, regulatory, safety and other necessary purposes after this Agreement is terminated.

Your personal data will be directly transferred to and processed by Uber, acting in its capacity as data controller of such personal data. Company processes personal data (including that referenced in Section 2.7 above) in accordance with its privacy policy located at [www.uber.com/legal](http://www.uber.com/legal).

## 8. Insurance

- 8.1 Prior to doing business with Company you agree to obtain the coverage required by Section 8.2 below at your sole cost and expense. You agree to review the terms and conditions of such coverage to ensure that it provides the amounts of coverage required by Section 8.2 while you are using a Vehicle to provide Transportation Services. As between you and Company, it is your sole responsibility to inform your insurer of the use of your Vehicle while providing Transportation Services.
- 8.2 You agree to maintain during the term of this Agreement on all Vehicles operated by you under this Agreement automobile liability insurance that provides protection against bodily injury and property damage to yourself, your passengers and third parties at levels of coverage that satisfy the minimum requirements to operate a private passenger vehicle on the public roads within the Territory. This coverage must also include any other insurance required by law for the operation of a motor vehicle in the Territory that may not be waived by an insured. You agree to provide Company and its Affiliates a copy of the insurance policy, policy declarations, proof of insurance identification card and proof of premium payment for the insurance policy required in this Section 8.2 upon request. Furthermore, you must provide Company with written notice of cancellation of any insurance policy required by Company. Company shall have no right to control your selection or maintenance of your policy. You must be a named insured or individually rated driver, for which a premium is charged, on the insurance policy required in this Section 8.2 at all times.
- 8.3 You agree to maintain during the term of this Agreement workers' compensation insurance or other occupational accident injury insurance (or the local equivalent) as required by any applicable law in the Territory (provided that the foregoing shall have no impact on the mutual understanding between you and Company that you are a self-employed individual (including from a labour and social security perspective)). If permitted by applicable law, you may choose to insure yourself against industrial injuries by maintaining occupational accident insurance in place of workers' compensation insurance. Furthermore, if permitted by applicable law, you may choose not to insure yourself against industrial injuries at all, but do so at your own risk.
- 8.4 You understand and acknowledge that your private passenger automobile insurance policy may not afford liability, comprehensive, collision, medical payments, first or third party no fault personal injury protection, uninsured motorist, underinsured motorist or other coverage while you provide for any Transportation Services you provide pursuant to this Agreement. If you have any questions or concerns about the scope or applicability of your own insurance coverage, it is your responsibility, not Company's, to resolve them with your insurer(s).
- 8.5 Company may maintain during the term of this Agreement insurance related to your provision of Transportation Services as determined by Company in its reasonable discretion, provided that Company and its Affiliates are not required to provide you with any specific insurance coverage for any loss to you or your Vehicle. Should Company procure insurance related to your provision of Transportation Services, Company may cancel such coverage at its sole discretion at any time. You are required to promptly notify Company of any accidents that occur while providing Transportation Services and to cooperate and provide all necessary information related thereto.

## 9. Representations and Warranties; Disclaimers

- 9.1 **By You.** You hereby represent and warrant that: (a) you have full power and authority to enter into this Agreement and perform your obligations hereunder; (b) you have not entered into, and during the term will not enter into, any agreement that would prevent you from complying with this Agreement; and (c) you will comply with all applicable laws in your performance of this Agreement, including holding and complying with all permits, licenses, registrations and other governmental authorizations necessary to provide (i) Transportation Services using the Vehicles pursuant to this Agreement, and (ii) passenger transportation services to third parties in the Territory generally.
- 9.2 **Disclaimer of Warranties.** Company and its Affiliates provide, and you accept, the Uber Services, Driver App and the Company Devices on an "as is" and "as available" basis. Company and its Affiliates do not represent, warrant or guarantee that your access to or use of the Uber Services, Driver App or the Company Devices: (a) will be uninterrupted or error free; or (b) will result in any requests for Transportation Services. Company and its Affiliates function as an on-demand lead generation and related service only and make no representations, warranties or guarantees as to the actions or inactions of the Users who may request or receive Transportation Services from you, and Company and its Affiliates do not screen or otherwise evaluate Users. By using the Uber Services and Driver App, you acknowledge and agree that you may be introduced to a third party (including Users) that may pose harm or risk to you or other third parties. You are advised to take reasonable precautions with respect to interactions with third parties encountered in connection with the use of the Uber Services or Driver App. Notwithstanding Company's appointment as the limited payment collection agent of you for the purpose of accepting payment from Users on your behalf as set forth in Section 4 above, Company and its Affiliates expressly disclaim all liability for any act or omission of you, any User or other third party.
- 9.3 **No Service Guarantee.** Company and its Affiliates do not guarantee the availability or uptime of the Uber Services or Driver App. You acknowledge and agree that the Uber Services or Driver App may be unavailable at any time and for any reason (*e.g.*, due to scheduled maintenance or network failure). Further, the Uber Services or Driver App may be subject to limitations, delays, and other problems inherent in the use of the internet and electronic communications, and Company and its Affiliates are not responsible for any delays, delivery failures or other damages, liabilities or losses resulting from such problems.

## 10. Indemnification.

- 10.1 **Generally.** You shall indemnify, defend (at Company's option) and hold harmless Company and its Affiliates and their respective officers, directors, employees, agents, successors and assigns from and against any and all liabilities, expenses (including legal fees), damages, penalties, fines, social security contributions and taxes arising out of or related to: (a) your breach of your representations, warranties or obligations under this Agreement; or (b) a claim by a third party (including Users, regulators and governmental authorities) directly or indirectly related to your provision of Transportation Services or use of the Uber Services.
- 10.2 **Tax Indemnity.** You shall comply with all of your obligations under tax and social security laws to the extent applicable to this Agreement. You shall indemnify Company from all tax liabilities, duties, levies, claims and penalties that may be imposed on you or on Company as a result of your failure to comply with any of your tax obligations. In particular, but without limitation to the foregoing, such taxes or duties shall include taxes, wages or other duties or withholdings

(including any wage tax, social insurance premiums or employee insurance premiums) arising in the event that the relationship described in this Agreement, contrary to the intention and meaning of the parties, should be held to be an employment agreement between the Company and you by the Dutch fiscal or social security authority or the fiscal or social security authority of any other country.

11. **Limits of Liability.** Company and its Affiliates shall not be liable under or related to this Agreement for any of the following, whether based on contract, tort or any other legal theory, even if a party has been advised of the possibility of such damages: (i) any incidental, punitive, special, exemplary, consequential, or other indirect damages of any type or kind; or (ii) your or any third party's property damage, or loss or inaccuracy of data, or loss of business, revenue, profits, use or other economic advantage. Except for Company's obligations to pay amounts due to you pursuant to Section 4 above, but subject to any limitations or other provisions contained in this agreement which are applicable thereto, in no event shall the liability of Company or its Affiliates under this Agreement exceed the amount of Service Fees actually paid to or due to Company hereunder in the six (6) month period immediately preceding the event giving rise to such claim.

You acknowledge and agree that any and all claims you have or purport to have against Company and/or its Affiliates should be notified to Company and/or its Affiliates within one (1) year after the event(s) that gave rise to such claim and that you forfeit all rights in respect of that claim if you fail to do so. These limitations do not purport to limit liability that cannot be excluded under applicable law.

## 12. Term and Termination

- 12.1 **Term.** This Agreement shall commence on the date that the Agreement is executed by you (electronically or otherwise) and shall continue until terminated as set forth herein.
- 12.2 **Termination.** Either party may terminate this Agreement: (a) without cause at any time upon seven (7) days prior notice to the other party; (b) immediately, without notice, for the other party's material breach of this Agreement; or (c) immediately, without notice, in the event of the insolvency or bankruptcy of the other party, or upon the other party's filing or submission of request for suspension of payment (or similar action or event) against the terminating party. In addition, Company may terminate this Agreement or deactivate your Driver ID immediately, without notice, with respect to you in the event you no longer qualify, under applicable law or the standards and policies of Company and its Affiliates, to provide Transportation Services or to operate the Vehicle, or as otherwise set forth in this Agreement.
- 12.3 **Effect of Termination.** Upon termination of the Agreement, you shall: (a) promptly return to Company all Company Devices; and (b) immediately delete and fully remove the Driver App from any of Your Devices. Outstanding payment obligations and Sections 1, 2.3, 2.5.3, 4.7, 4.8, 5.3, 6, 7, 9, 10, 11, 12.3, 13, 14 and 15 shall survive the termination of this Agreement.

## 13. Relationship of the Parties

- 13.1 Except as otherwise expressly provided herein with respect to Company acting as the limited payment collection agent solely for the purpose of collecting payment from Users on your behalf, the relationship between the parties under this Agreement is solely that of independent contractors. The parties expressly agree that: (a) this Agreement is not an employment agreement, nor does it create an employment relationship (including from a labour law, tax law or social security law perspective), between Company and you; and (b) no joint venture, partnership, or agency relationship exists between Company and you.

- 13.2 You have no authority to bind Company or its Affiliates and you undertake not to hold yourself out as an employee, agent or authorized representative of Company or its Affiliates. Where, by implication of mandatory law or otherwise, you may be deemed an employee, agent or representative of Company, you undertake and agree to indemnify, defend (at Company's option) and hold Company and its Affiliates harmless from and against any claims by any person, entity, regulators or governmental authorities based on such implied employment, agency or representative relationship.
- 13.3 You expressly acknowledge and agree that by agreeing to the terms and conditions of this Agreement you intend to perform Transportation Services in a non-incident manner and, as such, Company will consider you to be a taxable person in accordance with all applicable VAT and indirect tax legislation.

#### 14. Miscellaneous Terms

- 14.1 **Modification.** Company reserves the right to modify the terms and conditions of this Agreement at any time, effective upon publishing an updated version of this Agreement on the online portal available to you on the Uber Services. Company reserves the right to modify any information referenced at hyperlinks from this Agreement from time to time. You hereby acknowledge and agree that, by using the Uber Services, or downloading, installing or using the Driver App, you are bound by any future amendments and additions to this Agreement, information referenced at hyperlinks herein, or documents incorporated herein, including with respect to Fare Calculations. Continued use of the Uber Services or Driver App after any such changes shall constitute your consent to such changes.
- 14.2 **Supplemental Terms.** Supplemental terms may apply to your use of the Uber Services, such as use policies or terms related to certain features and functionality, which may be modified from time to time ("*Supplemental Terms*"). You may be presented with certain Supplemental Terms from time to time. Supplemental Terms are in addition to, and shall be deemed a part of, this Agreement. Supplemental Terms shall prevail over this Agreement in the event of a conflict.
- 14.3 **Severability.** If any provision of this Agreement is held to be illegal, invalid or unenforceable, in whole or in part, under any law, such provision or part thereof shall to that extent be deemed not to form part of this Agreement but the legality, validity and enforceability of the remainder of this Agreement shall not be affected. In that event, the parties shall replace the illegal, invalid or unenforceable (part of the) provision with a (part of a) provision that is legal, valid and enforceable and that has, to the greatest extent possible, a similar effect as the illegal, invalid or unenforceable (part of the) provision, given the contents and purpose of this Agreement.
- 14.4 **Assignment.** You may not assign or transfer this Agreement or any of your rights or obligations hereunder, in whole or in part, without the prior written consent of Company. Company may assign or transfer this Agreement or any or all of its rights or obligations hereunder, in whole or in part, under this Agreement without consent or notification. Should the Company do so, you have the right to terminate this Agreement immediately, without prior notice.
- 14.5 **Entire Agreement.** This Agreement, including the recitals and all Supplemental Terms, constitutes the entire agreement and understanding of the parties with respect to its subject matter and replaces and supersedes all prior or contemporaneous agreements or undertakings regarding such subject matter. In this Agreement, the words "including" and "include" mean "including, but not limited to." The recitals form a part of this Agreement.

- 14.6 **No Third Party Beneficiaries.** You acknowledge that there are no third party beneficiaries to this Agreement. Nothing contained in this Agreement is intended to or shall be interpreted to create any third party beneficiary claims.
- 14.7 **Notices.** Any notice delivered by Company to you under this Agreement will be delivered by email to the email address associated with your account or by posting on the online portal available to you on the Uber Services. Any notice delivered by you to Company under this Agreement will be delivered by contacting Company at <http://partners.uber.com> in the "Contact Us" section. Additional Territory-specific notices may be required from time to time.
15. **Governing Law; Arbitration.** Except as otherwise set forth in this Agreement, this Agreement shall be exclusively governed by and construed in accordance with the laws of The Netherlands, excluding its rules on conflicts of laws. The Vienna Convention on the International Sale of Goods of 1980 (CISG) shall not apply. Any dispute, conflict or controversy, howsoever arising out of or broadly in connection with or relating to this Agreement, including those relating to its validity, its construction or its enforceability, shall be first mandatorily submitted to mediation proceedings under the International Chamber of Commerce Mediation Rules ("*ICC Mediation Rules*"). If such dispute has not been settled within sixty (60) days after a request for mediation has been submitted under such ICC Mediation Rules, such dispute can be referred to and shall be exclusively and finally resolved by arbitration under the Rules of Arbitration of the International Chamber of Commerce ("*ICC Arbitration Rules*"). The ICC Rules' Emergency Arbitrator provisions are excluded. The dispute shall be resolved by one (1) arbitrator to be appointed in accordance with the ICC Rules. The place of arbitration shall be Amsterdam, The Netherlands. The language of the arbitration shall be English. The existence and content of the mediation and arbitration proceedings, including documents and briefs submitted by the parties, correspondence from and to the ICC, correspondence from the mediator, and correspondence, orders and awards issued by the sole arbitrator, shall remain strictly confidential and shall not be disclosed to any third party without the express written consent from the other party unless: (i) the disclosure to the third party is reasonably required in the context of conducting the mediation or arbitration proceedings; and (ii) the third party agrees unconditionally in writing to be bound by the confidentiality obligation stipulated herein.

By clicking "I accept" or signing below (as such may be required by applicable law), you expressly acknowledge that you have read, understood, and taken steps to thoughtfully consider the consequences of this Agreement, that you agree to be bound by the terms and conditions of the Agreement, and that you are legally competent to enter into this Agreement with Company.

Your Signature: \_\_\_\_\_

Name: \_\_\_\_\_

Date: \_\_\_\_\_

Santiago a catorce de julio de dos mil quince

VISTOS, OIDOS Y CONSIDERANDO

**PRIMERO:** Que ha comparecido **RONALD ANDRES THOMPSON CUÑADO** cédula de identidad 10.076.362-1 domiciliado en Los Abogados 4640 Macul e interpone demanda en procedimiento de aplicación general por declaración de relación laboral, despido injustificado, nulidad de despido y cobro de prestaciones en contra de **UBER CHILE SPA** RUT 76.270.707-1 representada por César Martínez Pinzón ambos con domicilio en Avenida Vitacura 2939 piso 10 comuna de Vitacura.

Denuncia subterfugio laboral y señala que la demandada es una empresa de transporte de pasajeros (taxi) que se encuentra presente en más de 55 países y en más de 200 ciudades alrededor del mundo, es una filial de UBER INTERNATIONAL HOLDING BV, una sociedad de responsabilidad limitada constituida en Holanda, el registro de la marca UBER en el Instituto Nacional de Propiedad Intelectual fue hecho a nombre de UBER TECHNOLOGIES INC sociedad domiciliada en San Francisco EEUU.

La empresa es de transporte de pasajeros (taxi) que se vale de una aplicación para celulares inteligentes o Smart pone para los usuarios o consumidores soliciten dicho taxi. Los usuarios al momento de inscribirse deben hacer ingresando sus datos personales y los de su tarjeta de crédito ya que los cargos se realizan directamente en ella. Cuando la empresa recibe la solicitud se envía un chofer, al finalizar el viaje el pasajero se baja, sin pasarle dinero alguno al chofer ya que la empresa lo cobra directo en la tarjeta.

Semana a semana la empresa le hace una liquidación de lo ganado a cada chofer cuya remuneración dependerá del tiempo trabajado, el horario (si es AM o PM) los días (festividades tiene bonos adicionales) Dicha liquidación es enviada mediante sistema electrónico, la remuneración es pagada los lunes de cada semana mediante

depósitos bancarios realizados por dos personas que desconoce el rol que juegan en la empresa, son Marcela Ávila y la empresa Chile Moto EIRL.

Indica que la empresa llama a sus trabajadores como socios, tratando de hacerles creer constantemente que no son empleados de la compañía, sino que realizan una prestación de servicios mediante contrato de honorarios. Señala que lo irregular es que nunca se le ha escriturado un contrato de trabajo y mucho menos de honorarios y lo más grave es que nunca se le ha solicitado boleta de honorarios y nunca se le ha emitido boleta a terceros.

Si bien es efectivo que una serie de personas jurídicas pueden ser propiedad de un grupo de personas, como en el presente caso y que exista entre ellos una conexión en las actividades productivas que realizan, no necesariamente constituiría un abuso de la personalidad jurídica ya que para que ésta proceda es necesario que exista una instrumentalización de la estructura jurídica de las sociedades para perpetrar un fraude a la ley o a terceros que en este caso sería a los trabajadores afectados de estas sociedades y que se puede concretar en derecho laboral mediante la aplicación del subterfugio laboral. Luego cita jurisprudencia. Concluye que la empresa demandada ha ocultado la verdadera identidad del empleo atomizando pagos. Si bien es efectivo que al momento del despido era trabajador de UBER y por lo tanto al ser la única empleadora de acuerdo, debería ser la única responsable en responder de los pagos de las indemnizaciones, dista bastante de ser lo que efectivamente sucede en los hechos y que lo hacen denunciar el subterfugio ya que se puede desprender de que el grupo de personas que son demandados, en particular la persona natural: lo único que pretende es disfrazar al real empleador, ocultar su verdadero patrimonio y más grave aún, obviar toda obligación laboral existente con sus trabajadores.

Indica que comenzó a trabajar el 21 de febrero de 2014 para la cumplir la función de chofer, su labor consistía en manejar un vehículo para transportar

pasajeros a los destinos que se le indicaran en cada ocasión, es decir realizaba funciones de taxista.

Explica de nuevo en que consiste la aplicación y el hecho que al pasajero se le cobra a través de su tarjeta de crédito. Los usuarios solicitan un vehículo con chofer a la empresa y casi al instante a los choferes más cercanos al lugar, la aplicación funciona con sistema GPS, les aparece un mensaje en su Smart pone que le indica que un pasajero solicitó el servicio, el chofer de acuerdo a su disponibilidad puede tomar o no el pedido.

Se les cobra por metros recorridos ya que no se cuenta con taxímetro, el que se calcula mediante el GPS, al momento de finalizar un viaje el chofer debe indicar en su aplicación que el viaje ha concluido, en unos minutos al pasajero le llega una especie de correo electrónico una especie de comprobante de pago (no boleta o factura) indicándole el valor por la distancia recorrida.

Para entrar a trabajar se debe postular mediante la página web cumplir una serie de requisitos y disponer de un vehículo propio, el cual se debe poner a disposición de la empresa. Una vez que es aceptado se concurre a una capacitación donde se les enseña a usar la aplicación, se les hace entrega de un teléfono celular de la empresa con dicha aplicación y se les explica la forma de pago.

La remuneración es variable y depende de múltiples factores siendo el principal la cantidad de horas trabajadas a la semana, horario AM PM (trabajar de noche genera un pago extra) el número de viajes realizados, etc pero nunca la remuneración dice relación con la cantidad de metros o distancia recorrida, cuestión que si es relevante para el cálculo del valor del servicio que se les cobra a los usuarios. Indica que la suya ascendió a dos millones de pesos.

En cuanto al despido. La forma de asignar trabajo a los choferes es mediante la aplicación y el 16 de enero tuvo problemas para iniciar sesión en la aplicación por lo que no podía trabajar, es por eso que se dirigió a las oficinas de UBER a solucionar el

problema, cuando llegó se le informa de manera verbal que el motivo por el cual no puede acceder era que no se había conectado por parte de la empresa y estaba despedido. Se le pidió entregara el celular, no se extendió finiquito no se le pagó los días 10 a 14 de enero de 2015.

Solicita en definitiva se declare:

- 1.- La existencia de un subterfugio por parte de las demandadas a fin de hacerlas indistintamente responsables frente a las obligaciones laborales y previsionales.
- 2.- En virtud de lo anterior se condene a la demandada al pago de una multa a beneficio fiscal de 150 UTM o lo que se estime por el tribunal.
- 3.- Al pago de:
  - a) Los días trabajados en enero de 2015 \$500.00.
  - b) La suma de \$2.000.000 por concepto de indemnización sustitutiva del aviso previo.
  - c) Feriado proporcional por la suma de \$1.246.672.
  - d) Bonos adeudados por \$2.000.000
  - e) Que se declare la nulidad del despido más el pago de las cotizaciones adeudadas en AFC, Banmédica y AFP.  
Intereses, reajustes y costas.

**SEGUNDO:** La demandada contesta. Niega la existencia de relación laboral y conforme el artículo 446 del CT la demanda carecería de peticiones concretas pues no solicita la declaración de relación laboral ni tampoco la declaración de despido injustificado. Luego en una ampliación de la demanda solicita para el subterfugio la incorporación de dos empresas más pero aquello no cumple el estándar del artículo 446 N°5 tampoco solicita la declaración de co empleadores ni de unidad económica y basa su argumentación en una normativa que no se encuentra vigente, incumpléndose en consecuencia el principio de incongruencia.

Niega los hechos descritos en la demanda y señala que la empresa es una sociedad por acciones constituida legalmente en Chile que se encarga de prestar

soporte a los socios de UBER INTERNATIONAL HOLDING BV esto es a quienes suscriben acuerdos con UBER INTERNATIONAL BV y por lo cual dicha sociedad les permite acceder a los servicios de conexión que la aplicación de UBER brinda, con quienes requieren trasladarse de un lugar a otro como ocurría en el caso del actor en adelante los socios.

UBER TECHNOLOGIES INC es una sociedad constituida legalmente en el extranjero que ni siquiera posee domicilio en Chile que es dueña del software, el cual es utilizado por UBER INTERNATIONAL BV (constituida en Holanda sin domicilio en Chile).

En concreto HOLDING es la sociedad que presta servicios a los socios de la compañía (dentro de los cuales estaba el demandante) los cuales consisten en poner a su disposición dicho software o aplicación para ser descargados en dispositivos móviles individuales. A través de la aplicación los terceros independientes prestadores de servicios de transporte privados de pasajeros según se define en el DL 80 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones pueden acceder a información que les permite conectarse con pasajeros que busquen trasladarse de un lugar a otro. En consecuencia y a diferencia de lo que señala el actor es UBER INTERNATIONAL que le presta un servicio a los socios y a los clientes y no viceversa. La aplicación consiste en poner a disposición de ambos, socios y clientes una plataforma que les permite conectarse mutuamente, es decir el software que administra dicha sociedad actúa tan solo como una herramienta de intermediación, por lo cual cobra una suma de dinero a los socios. Así los socios pueden ser conductores que ejercen como trabajadores independientes y/o empresarios que contratan conductores para prestar servicios en calidad de transportistas. Por lo tanto los socios son terceros prestadores de servicios que, utilizando las herramientas tecnológicas de UBER para acceder a un mercado de clientes que en uso de la misma aplicación buscan transportistas dispuestos a satisfacer su necesidad de trasladarse.

Por lo que UBER INTERNATIONAL no proporciona ninguna clase de servicio de transporte a los clientes del socio, no es transportista, no está constituida como empresa de transporte y no cuenta con vehículos destinados a prestar dicho servicio, por lo que no requiere autorización de la SEREMI de Transporte, ni menos aún inscribirse en el Registro Nacional de Transporte Público de Pasajeros.

Para utilizar el software el cliente debe descargar la aplicación y registrarse en la misma suscribiendo un contrato para tal efecto. Al registrarse se le exige facilitar cierta información tal como su teléfono móvil y los datos de su tarjeta de crédito, tras ello se crea una cuenta a la que podrá acceder con clave.

La aplicación permite al cliente enviar una solicitud de servicio a los socios, al hacerlo se dirige una señal al más cercano y tal como lo afirmó el demandante tiene la exclusiva libertad de aceptarlo o no, si acepta le llega una notificación al cliente, entregando información del socio, incluyendo su nombre número de patente y datos de contacto del chofer, realizado el traslado el socio da por finalizada el servicio en la aplicación procediendo la empresa a generar el cobro y cargo en la tarjeta de crédito el cual asciende al 20% de lo pagado al socio por el cliente. El socio puede conectarse cuando quiere e incluso puede estar varios días sin conectarse lo que no genera consecuencias.

UBER INTERNATIONAL ofrece a terceros independientes que cuenten con determinados vehículos de transporte de pasajeros pertenecer a la base de datos de la aplicación y pasar a ser socios de UBER, para ello exige la inscripción previa de estos en la página web <https://partners.uber.com/drive/> donde se requiere el llenado de un formulario de inscripción, con el envío del formulario el interesado declara aceptar los términos y condiciones de UBER, su política de privacidad y entender que la UBER es una plataforma de reservaciones electrónicas no una empresa de transporte, el conjunto de acuerdos que se aceptan por los socios, son convenciones que enmarcan el comportamiento comercial de ambas partes. Transcribe la cláusula.

Formado el consentimiento UBER le otorga a cada socio un derecho limitado, revocable, no exclusivo, libre de cánones no transferible y no cedible a utilizar la aplicación, en calidad de conductor, mientras la relación comercial se mantenga vigente, con el objeto exclusivo de tener acceso limitado a la plataforma de oferta del servicio de conducción para y en beneficio de los clientes, además entrega periódicamente información relevante para la prestación de los servicios, tales como las rutas y horarios más demandados por los clientes, eventos masivos etc. Como contraprestación los socios pagan un 20% de comisión de lo que cada cliente les paga a los socios por el servicio prestado.

Por el uso de la plataforma los socios aceptan que UBER establezca tarifas máximas de cobro (pudiendo libremente establecer tarifas inferiores) y se establece una tarifa estándar calculada sobre el tiempo transcurrido de viaje y la distancia recorrida, más la tarifa eventual por paso en pódicos de autopistas o peajes. LA tarifa puede sufrir variaciones por la demanda del servicio, la hora y el día en que se requiere.

El pago se hace a través de la tarjeta de crédito del cliente, UBER actuando como mandatario del socio procede al cobro de la misma y semanalmente se liquidan los pagos, efectuando el cálculo de los ingresos percibidos, descontando la comisión por el uso de la plataforma y pagando a cada socio lo que corresponda rindiendo cuenta de la gestión.

Reitera que la empresa no tiene giro de transporte los que lo prestan son los socios, lo que hace es facilitar la plataforma que permite contactar a un proveedor del servicio con un usuario.

Indica que el uso de la aplicación le permite a los socios acceder a un mercado exclusivo formado por personas que buscan seguridad en el transporte y viajes con estándares de comodidad, pues al descargar la aplicación el cliente tiene los datos básicos del chofer que ha aceptado el viaje, noción aproximada de la tarifa a cobrar,

pago solo vía tarjeta de crédito, se accede a un mapa la posición geográfica del auto del socio en tiempo real con tecnología GPS y se sabe el tipo de vehículo que lo recogerá que es de un estándar superior. Luego se exhiba en la otra serie de ventajas para los socios el servicio.

Reitera que no hay relación laboral, pues no existe exclusividad, no hay horario, podía aceptar o no los requerimientos, no fue instruido en la forma de hacer el servicio, ni la forma en que el demandante prestaba sus servicios, a pesar de proponer tarifas, el socio es libre de rebajarlas. No existen pago de UBER a los choferes es un reintegro por el monto cobrado por este de sus servicios, descontada la comisión. Excepcionalmente en algunas ocasiones ha ofrecido a todos los socios incentivos monetarios menores por completar un determinado número de viajes o por mantenerse a disposición de los clientes en ciertas épocas del año, estrategia que responde a alentar la disponibilidad de choferes en ciertas y determinadas épocas del año, lo que resulta necesaria para mantener la confianza del público en la aplicación, lo anterior se explica por la falta de servicios subordinados, pues de lo contrario bastaría en el ejercicio de las potestades administrativas fijar turnos de trabajo para que los choferes quedaran obligados a prestar servicios esos días o bien establecer un mínimo de viajes que debieran ser aceptados, los que razonablemente debieran ser el 100%.

Se entrega en comodato a los socios, un equipo GPS, un teléfono celular el cual solo permite acceder a la aplicación UBER, lo que se justifica en la necesidad de que cuenten con medios seguros aprobados por la organización.

Analiza la teoría de los actos propios. Luego indica que la relación comercial terminó el 8 de enero de 2015. En subsidio de lo anterior opone excepción de caducidad ya que la separación se produjo en la fecha antes referida y la demanda se presentó fuera del plazo de 60 días.

Luego señala que en caso que se determinara que hubo relación laboral no puede existir deuda previsional y cita jurisprudencia. Controvierte la base cálculo para eventuales indemnizaciones y no existe deuda por ingresos de enero del año 2015.

**TERCERO:** En audiencia preparatoria, la excepción de caducidad queda para definitiva. Conciliación no se produce y se fijan como hechos a probar:

- 1) Existencia de relación laboral entre el demandante y Uber Chile Spa. En caso afirmativo, fecha de inicio de la misma y labores desempeñadas por el demandante.
- 2) En el caso de que se acredite la relación laboral, remuneración pactada y efectivamente percibida por el demandante.
- 3) Fecha de término de la relación habida entre el demandante y Uber Chile Spa. y forma de término de la misma.
- 4) Efectividad de adeudar Uber Chile Spa. al actor las siguientes prestaciones:
  - a. Feriado proporcional.
  - b. Bonos demandados.
  - c. Días trabajados en el mes de enero de 2015.
- 5) Estado de pago de las cotizaciones previsionales del demandante.
- 6) Efectividad de concurrir los presupuestos de hecho que alega el demandante para que se configure el subterfugio alegado por él, en relación al artículo 507 del Código del Trabajo.

**CUARTO:** En audiencia de juicio se incorpora:

#### **Demandante-documental**

- 1) Correo electrónico enviado por Ronald Thompson a Uber de fecha 16 de diciembre de 2014, con respuesta por parte de Uber de fecha 31 de diciembre de 2014.
- 2) Correo electrónico enviado por, según firma, Cesar Uber Santiago a Ronald Thompson, de fecha 14 de octubre de 2014.

- 3) Correo electrónico enviado por, según firma, Cesar Uber Santiago a Ronald Thompson, de fecha 09 de octubre de 2014.
- 4) Correo electrónico enviado por, según firma, Cesar Uber Santiago a Ronald Thompson, de fecha 22 de septiembre de 2014.
- 5) Correo electrónico enviado por, según firma, Cesar Uber Santiago a Ronald Thompson, de fecha 15 de septiembre de 2014.
- 6) Correo electrónico enviado por, según firma, Cesar Uber Santiago a Ronald Thompson, de fecha 08 de septiembre de 2014.
- 7) Correo electrónico enviado por, según firma, Cesar Uber Santiago a Ronald Thompson, de fecha 1 de septiembre de 2014.
- 8) Correo electrónico enviado por, según firma, Cesar Uber Santiago a Ronald Thompson, de fecha 18 de agosto de 2014.
- 9) Correo electrónico enviado por, según firma, Cesar Uber Santiago a Ronald Thompson, de fecha 11 de agosto de 2014.
- 10) Correo electrónico enviado por, según firma, Cesar Uber Santiago a Ronald Thompson, de fecha 04 de agosto de 2014.
- 11) Correo electrónico enviado por, según firma, Cesar Uber Santiago a Ronald Thompson, de fecha 27 de junio de 2014.
- 12) Correo electrónico enviado por, según firma, Cesar Uber Santiago a Ronald Thompson, de fecha 18 de junio de 2014.
- 13) Correo electrónico enviado por, según firma, María Gerente Uber Santiago a Ronald Thompson, de fecha 19 de mayo de 2014.
- 14) Correo electrónico enviado por Uber Santiago a Ronald Thompson, de fecha 23 de abril de 2014.
- 15) Correo electrónico enviado por Uber Santiago a Ronald Thompson, de fecha 18 de abril de 2014.
- 16) Correo electrónico enviado por Uber Santiago a Ronald Thompson, de fecha

14 de abril de 2014.

- 17) Correo electrónico enviado por Uber Santiago a Ronald Thompson, de fecha 09 de abril de 2014.
- 18) Correo electrónico enviado por, según firma, Sol de Uber a Ronald Thompson, de fecha 03 de marzo de 2014.
- 19) Correo electrónico enviado por Uber Santiago a Ronald Thompson, de fecha 01 de marzo de 2014.
- 20) Correo electrónico enviado por, según firma, Sol y Uber Santiago a Ronald Thompson, de fecha 28 de febrero de 2014.
- 21) Resumen de pago correspondiente a la semana que termina el día 06 de octubre de 2014
- 22) Resumen de pago correspondiente a la semana que termina el día 13 de octubre de 2014
- 23) Resumen de pago correspondiente a la semana que termina el día 20 de octubre de 2014
- 24) Resumen de pago correspondiente a la semana que termina el día 27 de octubre de 2014
- 25) Resumen de pago correspondiente a la semana (pie termina el día 03 de noviembre de 2014
- 26) Resumen de pago correspondiente a la semana que termina el día 17 de noviembre de 2014
- 27) Resumen de pago correspondiente a la semana que termina el día 24 de noviembre de 2014
- 28) Resumen de pago correspondiente a la semana que termina el día 01 de Diciembre de 2014
- 29) Resumen de pago correspondiente a la semana que termina el día 08 de Diciembre de 2014

- 30) Resumen de pago correspondiente a la semana que termina el día 15 de Diciembre de 2014
- 31) Resumen de pago correspondiente a la semana que termina el día 22 de Diciembre de 2014
- 32) Resumen de pago correspondiente a la semana que termina el día 29 de Diciembre de 2014
- 33) Resumen de pago correspondiente a la semana que termina el día 05 de Enero de 2014
- 34) Fallo N°16715 de aceptación parcial a registro de marca de fecha 07 de octubre de 2014, emitido por el instituto nacional de propiedad intelectual.
- 35) Edición On line del Diario La tercera, página 48 de fecha 11 de diciembre de 2014.
- 36) Correo electrónico enviado por Equipo Uber Santiago a Ronald Thompson, de fecha 12 de enero de 2015.

**Testimonial** de Carlos Rubilar y de Luis Reyes, quienes legalmente juramentados prestaron declaración como consta en el registro de audio.

**Oficio** se incorpora respuesta del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

**Demandada-documental**

- 1) Impresión de "Condiciones para el socio".
- 2) Impresión de dos correos intercambiados entre Guillermo Del Castillo y Cristian Vásquez, ambos de fecha 25 de mayo de 2015, asunto: Aceptación de condiciones por parte de Ronald Thompson", que consta de 3 páginas incluyendo un archivo adjunto.
- 3) Impresión que consta de 24 páginas y que contiene las conexiones del demandante a la aplicación, junto al detalle de fecha, hora y tarifa.
- 4) Impresión de calendario que refleja los días en los cuales el actor se conectó a la aplicación, en base al documento anterior.

- 5) 33 impresiones de documentos denominados "Ronald Thompson: resumen de pago", que abarcan desde semana que termina el 19 de mayo de 2014 a semana que termina el 12 de enero de 2015, ambas inclusive.
- 6) 9 impresiones de documentos denominados "Payment Statement"(Declaración de pago) de fechas 3 de marzo de 2014, 10 de marzo de 2014, 17 de marzo de 2014, 24 de marzo de 2014, 31 de marzo de 2014, 7 de abril de 2014, 14 de abril de 2014, 21 de abril de 2014 y 28 de abril de 2014. En todos los casos se adjunta la respectiva traducción.
- 7) 7 facturas impresas de fechas 3 de marzo de 2014, 10 de marzo de 2014, 31 de marzo de 2014, 7 de abril de 2014, 14 de abril de 2014, 21 de abril de 2014, 28 de abril de 2014, emanadas de Uber V.B. para Thompson Consorcio.
- 8) Impresión de 8 correos, asunto: información para esta semana, electrónicos enviados por César Martínez a [sociossantiago@uber.com](mailto:sociossantiago@uber.com) de fechas 5 de septiembre 2014, 14 de octubre 2014, 23 de octubre 2014, 7 de noviembre 2014, 5 de diciembre 2014, 23 de diciembre 2014, 30 de diciembre 2014 y 6 de enero de 2015.
- 9) Impresión de registro de datos y actividad del actor entre 25 de abril de 2014 y 8 de enero de 2015, que consta de 2 páginas, junto a su respectiva traducción.
- 10) Impresión de dos correos electrónicos de fecha 29 de agosto de 2014, asunto: ahora si acordarse el bono por el socio nuevo Erik, intercambiados entre el actor y don César Martínez.
- 11) Impresión de correo electrónico de fecha 3 de septiembre de 2014, asunto: sé la calificación porque me lo dicen - lo anoto al lado del valor - saludos, enviado por el actor a don César Martínez.
- 12) Impresión de correo electrónico de fecha 24 de septiembre de 2014, asunto: perfil gerente Uber Chile - favor responder, enviado por el actor a don César Martínez.

- 13) Impresión obtenida de la página web de Sil respecto a la situación tributaria de Thompson Consorcio Inmobiliario e Inversiones Spa.
- 14) Impresión obtenida de la página web de SSI respecto a la situación tributaria de don Ronald Thompson Cuñado.
- 15) Impresión obtenida en [www.facebook.com](http://www.facebook.com) de Thompson Consorcio Inmobiliario e Inversiones Spa que consta de 2 páginas.

**Testimonial** de Guillermo Castillo; Paula Andrade, Carlos Ancamilla y de Juan Antonio Jara Elgueda quienes legalmente juramentados prestaron declaración conforme consta en el registro de audio.

**Otros medios de prueba** que se tenga a la vista página web [www.uber.com](http://www.uber.com) y <https://partners.uber.com/drive/>

Que se tenga a la aplicación desde teléfono móvil.

**QUINTO:** Respecto a la existencia de la relación laboral.

Siendo de carga de la demandante acreditar lo anterior, aquello no se ha logrado. En efecto, conforme la prueba rendida se tiene que en la especie existe una especie de comunidad de choferes, que cuentan con permiso para realizar transporte privado de pasajeros, y se unen a la empresa ya sea como personas naturales o jurídicas con sus propios vehículos, empresa que por otra parte les facilita el soporte tecnológico que permite captar clientes a través de una aplicación en el celular a fin de movilizarlos de un lado a otro, aplicación que igualmente debe ser descargado por el usuario del sistema. Entre las partes se firma un documento denominado “condiciones para el socio” en el que se estipulan una serie de derechos y obligaciones entre las partes y las condiciones del servicio, como asimismo el término.

La tarifa se determina por kilómetro recorrido y distancia y la fija la demandada, no obstante y de acuerdo a lo declarado por el testigo Ancamilla en algunas ocasiones por equivocación o término anticipado del recorrido se ha desconectado y vuelto a conectar para fijar un precio menor.

El pago por el servicio se descuenta de la tarjeta de crédito del cliente. Por la cantidad de viajes se paga un porcentaje semanal a cada chofer, lo que se informa como dan cuenta los correos incorporados. Esto es los conductores no reciben dinero directamente.

Conforme lo han reseñado los testigos, tienen absoluta libertad para conectarse o desconectarse al sistema como asimismo aceptar o no la solicitud.

Conforme se observó en audiencia de juicio a través del funcionamiento de la aplicación hecha por el testigo Guillermo Del Castillo, efectivamente al cliente al momento en que un chofer acepta la solicitud, le llega un correo o notificación en que se le informa el nombre del conductor con su foto, por su parte al conductor le llega una señal en su celular de la solicitud, pudiendo aceptar o no.

No usan uniforme a pesar de los dichos del testigo Rubilar.

También ha quedado acreditado que no existe desvinculación alguna al conductor que no se conecta como afirmó el mismo testigo en su declaración y lo afirmó el demandante en su libelo al explicar las causas de su supuesto despido. De hecho el actor, de acuerdo a las planillas incorporadas por la demandada en la audiencia, los meses previos al término de los servicios no estuvo en servicios todos los días del mes así por ejemplo, mayo 4 días, junio 11 días, julio 15, diciembre 12 días, es decir un promedio de 14 días al mes. Esto mismo permite corroborar lo que su propio testigo declaró en audiencia más los testigos de la demandada que el término de los servicios se debió a un reclamo efectuado por una cliente, hecho absolutamente disímil con su argumentación, cuestión que le resta credibilidad a toda su argumentación en contra de la empresa demandada.

Efectivamente existen bonos o incentivos a los conductores que se conecten en fechas claves, como los partidos de la Copa América o navidad u otros eventos, lo cual no lo califica como rasgos de laboralidad, ni la circunstancia que un determinado viaje sea a cuenta de la empresa. No hay que perder de vista que el centro operador

de la aplicación es la demandada quien tiene el mismo interés en obtener su porcentaje que los propios conductores, de hecho no existe sanción alguna, que podría ser un antecedente relevante al momento de analizar este tipo de relación, para quien y a pesar de los incentivos no se encuentre conectado ni acepte un llamado.

Que la aplicación cuente con nombre y foto del conductor tampoco es un antecedente a considerar pues finalmente es un modo de resguardo para quien toma el servicio, esto es identificar quien lo transporta y de hecho esta identificación permitió el reclamo en contra del actor.

Si la empresa está o no amparada por la ley y si al gremio de taxistas esta aplicación les ha significado desventajas, es un hecho que no es parte de esta causa por lo que el tribunal no se pronunciará.

El hecho que la base de datos después de tres meses sin conexión por parte de un conductor se sanee esto es se lo saque de la misma, tampoco es indicio de sanción alguna pues como ha relatado el testigo Guillermo del Castillo, si quiere vuelve, no hay exclusividad y no existe antecedente o documento o declaración alguna que pueda rebatir esta afirmación.

El único documento que podría ser indiciario de las pretensiones del actor es aquel correo electrónico que establece como obligatorio un mínimo de 30 horas semanales de conducción, no obstante aquello, no se ha acreditado sanción alguna por su incumplimiento y la denominada "lista negra" salvo los dichos del testigo, no tiene existencia en los hechos.

En consecuencia no se encuentra configurada subordinación alguna entre las partes, estos es, no existen antecedentes que la empresa ejerza poder sobre el actor y que el mismo se ejerza a través de directrices que en caso de incumplimiento sean sancionables o castigadas y la circunstancia, omitida por el demandante, que los servicios fueron desconectados, previa conversación con él, frente al reclamo de un

cliente, no es más que la consecuencia de un mal servicio, que la empresa como dueño del software tiene la absoluta libertad de elegir con qué otro independiente lo comparte, al igual que el conductor tiene la libertad de aceptar o no una solicitud o incluso de conectarse.

De conformidad a lo expuesto, se rechaza la demanda con costas por estimar que el demandante carece de motivo plausible de litigar al omitir información en cuanto a la forma en que se terminaron sus servicios para la empresa.

Se omite pronunciamiento respecto a la excepción de caducidad por inoficioso con lo resuelto al igual que la solicitud de subterfugio.

**SEXTO:** Que la prueba ha sido analizada conforme las reglas de la sana crítica y el restante material probatorio en nada altera lo resuelto precedentemente.

Y teniendo presente lo dispuesto en los artículos 7, 8, 453 y siguientes del Código del Trabajo se resuelve:

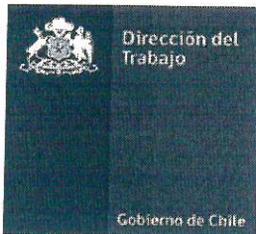
I.- Que se rechaza la demanda interpuesta en todas sus partes.

II.- Que se condena en costas al demandante en la suma de \$150.000.

Regístrese y archívese en su oportunidad

RIT O-1388-2015

Dictado por Yelica Marianella Montenegro Galli Jueza Titular de este Segundo Juzgado de Letras del trabajo de Santiago.



**S/K (1353) 2016  
K 5346 (1356) 2016  
DEPARTAMENTO JURÍDICO  
UNIDAD DE DICTÁMENES E INFORMES  
EN DERECHO**

*Jurídico*

**ORD.:**

6165 /

**MAT.:**

La determinación de la naturaleza jurídica del vínculo que une a la empresa Uber con los conductores que operan en su plataforma tecnológica y, en particular, si se trata de una relación laboral o no, exige la calificación y ponderación de hechos en un procedimiento de confrontación probatoria, cuyo conocimiento necesariamente está entregado a los Tribunales de Justicia, por lo que no resulta jurídicamente procedente que esta Dirección se pronuncie de modo genérico sobre el particular. Esto, sin perjuicio de los antecedentes recabados y el análisis efectuado en el cuerpo del presente informe.

**ANT.:**

- 1) Instrucciones de 26.12.2016, del Director del Trabajo.
- 2) Instrucciones de 04.11.2016, de Jefe de Departamento Jurídico.
- 3) Informe de fiscalización investigativa N° 1322.2016.2785.1.6, de 28.07.2016.
- 4) Pase N° 1441 de 10.06.2016, de Jefe (S) Departamento de Inspección
- 5) Pase N° 161 de 02.06.2016, de Jefe de Departamento Jurídico Dirección del Trabajo
- 6) Oficios N° 82/TT/2016 de 19.05.2016 y N° 129/TT/2016 de 25.05.2016, de doña Ana María Jaramillo Fuenzalida, Secretaria Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado
- 7) Pases N° 770 de 25.05.2016, N° 773 de 25.05.2016 y N° 822 de 27.05.2016, de Jefe de Gabinete Director del Trabajo.
- 8) Providencias N° 87/E7497 de 20.05.2016 y N° 89/E7796 de 24.05.2016, de Jefe de Gabinete Ministra del Trabajo y Previsión Social

9) Memorándums N° INPR2016- 22914-87-E7497 de 16 de mayo de 2016 y N° INPR2016-23862-89-E7796 de 20.05.2016, ambos de doña Carmen López Machuca, coordinadora área institucional Dirección de Gestión y Correspondencia Presidencia de la República

10) Presentaciones de 11.05.2016, de don Luis Contreras Peñaloza, don Héctor Sandoval Gallegos, don Luis Reyes Castro y don Ernesto Morales Moreno en representación de de Fesicor, Conatacoch, Confenatach y AGMTC, respectivamente.

**SANTIAGO,**

29 Mayo 2016

**DE : DIRECTOR DEL TRABAJO**

**A : HONORABLE SENADOR MANUEL ANTONIO MATTA ARAGAY  
PRESIDENTE COMISIÓN DE TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES  
SENADO DE CHILE  
transen@senado.cl**

Mediante los antecedentes 6) y 10), la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado de Chile y representantes de Federación Cordillera Fesicor; Confederación Nacional de Taxis Colectivos de Chile; Asociación Gremial Metropolitana AGMTC y Confederación Nacional de Taxis de Chile, han solicitado un pronunciamiento jurídico relativo a la operación en el país de servicios de transporte remunerado que utilizan plataformas tecnológicas, en particular, con respecto a la empresa Uber, a fin de determinar la naturaleza jurídica del vínculo contractual que existiría entre tal compañía y los conductores.

Al respecto, cabe considerar que el desarrollo de las telecomunicaciones en Chile ha favorecido el uso masivo de dispositivos telefónicos "inteligentes", en los que resulta posible instalar aplicaciones capaces de coordinar eficientemente el transporte de personas, a través de la utilización de las redes de datos y los sistemas de geo-posicionamiento.

Así entonces, hoy resultan familiares los nombres de aplicaciones como SaferTaxi, EasyTaxi y Uber, todas destinadas a facilitar el transporte de personas por medio de la utilización de una herramienta electrónica que permite requerir públicamente dicho servicio, obteniendo información anticipada sobre las características del viaje, tales como el nombre del conductor o número de placa patente del vehículo.

Sin embargo, el servicio prestado por Uber se diferencia de otras aplicaciones en el sentido que no interrelaciona pasajeros con conductores de servicios de taxis básicos (actividad específicamente regulada), si no que convoca a conductores para que, en sus vehículos particulares, efectúen el servicio de transporte.

De tal modo, teniendo en cuenta lo anterior se ha solicitado un pronunciamiento de este Servicio en orden a calificar la naturaleza jurídica del vínculo que une a la Empresa Uber con los conductores, para definir en particular si dicho nexo revestiría el carácter de relación laboral. Sobre el particular, se ha estimado necesario referirse en primer término al contexto y condiciones en que se desarrolla la actividad.

### **I.- El trabajo en tiempos del GIG ECONOMY.**

*Gig economy* podría traducirse como la economía de los pequeños encargos, y usualmente se manifiesta en dos formas de trabajo: "crowdwork" y "trabajo bajo demanda vía apps"<sup>1</sup>.

De manera general, el Crowdwork consiste en la ejecución de una serie de tareas, a través de una plataforma virtual, en que se ponen en contacto un número indeterminado de personas a través de internet, permitiendo una oferta y posibilidad de contratación global.

En tanto que el "trabajo bajo demanda vía apps", consiste en la ejecución de tareas tradicionalmente asociadas a un oficio, tales como transporte de pasajeros, limpieza de casa u oficinas, envío de correspondencia, o trabajos administrativos, que son ofrecidas al público y sus requerimientos canalizados por la misma empresa que gestiona la aplicación, y que a la vez interviene en la fijación de estándares mínimos de calidad del servicio, en la selección de las personas que ejecutarán las tareas y en la gestión general de la fuerza laboral.

### **II.- La relación de la empresa Uber con sus conductores.**

A fin de conocer las condiciones y circunstancias en que los conductores de Uber prestan sus servicios, se desarrolló una fiscalización investigativa, instancia en la que el representante de la empresa en Chile, don Carlos Schaff, indicó que no se reconoce relación laboral ni civil con los denominados socios conductores. Agrega que los servicios prestados por la empresa consisten en marketing y administración principalmente con respecto a terceros.

Por su parte, el fiscalizador actuante, recabó información por diversos medios, referente al sistema de funcionamiento de Uber y el servicio prestado por los conductores, puntualizando que:

---

<sup>1</sup> De Stefano, Valerio. (2016) The rise of the "just-in-time-workforce": On-demand work, crowdwork and labour protection in the "gig-economy". *Conditions of Work and Employment Series N° 71*. Geneva, Switzerland: International Labour Office.

1.- Las personas que contactan a Uber y que cumplan con los requisitos, se inscriben y una vez que son seleccionados, reciben una capacitación para uso de software o aplicación electrónica en teléfono inteligente.

2.- A estas personas se les denomina "socios", los cuales ponen a disposición de la empresa Uber Chile SpA su tiempo y su vehículo.

3.- El sistema electrónico, software o aplicación electrónica, permite a un cliente enviar una solicitud de servicio de transporte. Esta solicitud es recibida por el "socio" más cercano a la ubicación del cliente quien puede aceptar o rechazar la asignación.

4.- Si el "socio conductor" acepta la solicitud de servicio de transporte, se dirige al lugar, se identifica, identifica al cliente y procede a su traslado.

5.- Una vez efectuado el servicio, el cliente paga con tarjeta de crédito (actualmente la empresa ha habilitado una forma de pago en efectivo), y el conductor recibe el pago por los servicios efectuados a través de depósitos electrónicos semanales.

Por último, el fiscalizador informa que la empresa Uber Chile Spa no cuenta con vehículos, ya que estos son de propiedad de los conductores, con quienes no se suscriben contratos de trabajo ni de prestación de servicios.

Adicionalmente, es posible señalar que Uber mantiene información en internet sobre la forma en que opera su servicio, y en particular respecto a su relación con los conductores.<sup>2</sup>

Además, ha sido posible acceder al contrato de servicios que la empresa Uber ofrece, instrumento que permanece disponible para consulta en la ficha electrónica virtual a la que cada conductor puede ingresar mediante nombre de usuario y contraseña.

Así entonces, se puede evidenciar que no obstante indicar el representante legal de Uber, en su declaración, que no se suscribe contrato con los conductores, la empresa mantiene un estatuto con derechos y obligaciones, el que debe ser aceptado por el socio para poder operar en la plataforma.

En síntesis, el socio conductor adhiere a un catálogo de obligaciones de diversa índole, tales como las que se expresan en los siguientes párrafos extractados:

---

<sup>2</sup> <http://www.sociosuber.cl/#!chile-home-uber-abc/hlida>, web revisada el día 10.08.2016.

- "Para aumentar la satisfacción del Usuario con la aplicación móvil de Uber y sus Servicios de transporte se recomienda que espere al menos diez (10) minutos para que un Usuario se presente en la ubicación de recogida solicitada...".

- "Deberá proporcionar todo el equipamiento necesario, herramientas y otros materiales, asumiendo los gastos correspondientes, conforme precise para prestar los Servicios de transporte...".

- "La Empresa retiene el derecho, en cualquier momento a la exclusiva discreción de la Empresa, a desactivarle o restringirle de otro modo el derecho de utilizar o acceder a la Driver App o los Servicios Uber en caso de incumplimiento del presente Contrato, de su descrédito a la Empresa o a cualquiera de sus Afiliados, de su acto u omisión que cause daños y perjuicios a la marca, la reputación o la actividad comercial de la Empresa o de sus Afiliados según lo determine la Empresa a su única discreción. La Empresa se reserva asimismo el derecho de desactivar o restringir de otro modo el acceso o uso de la Driver App o los Servicios Uber por cualquier otro motivo a la única y razonable discreción de la Empresa...".

- "La Empresa desea que los Usuarios tengan acceso a unos servicios de alta calidad a través de la aplicación móvil de Uber. Para seguir teniendo acceso a la Driver App y los Servicios Uber, Usted debe mantener una valoración media por los Usuarios que exceda la valoración media mínima aceptable establecida por la Empresa para ese Territorio, que podrá ser actualizada de cuando en cuando por la Empresa a su exclusiva discreción ("Valoración media mínima"). Si su valoración media cayera por debajo de la Valoración media mínima, la Empresa le notificará este hecho y podría proporcionarle, a discreción de la Empresa, un período de tiempo limitado para aumentar su valoración media por encima de la Valoración media mínima. Si Usted no aumenta su valoración media por encima de la Valoración media mínima dentro del plazo establecido (si procede), la Empresa se reserva el derecho a desactivar su acceso a la Driver App y los Servicios Uber. Además, Usted reconoce y acepta que su fallo repetido en aceptar las peticiones del Usuario de Servicios de transporte mientras Usted esté registrado en la Driver App generará una experiencia negativa para los Usuario de la aplicación móvil de Uber. Si no desea aceptar peticiones del Usuario de Servicios de transporte durante un período de tiempo, deberá cerrar sesión en la Driver App...".

- "Usted reconoce y acepta que: (a) su información de geolocalización será controlada y localizada por los Servicios Uber cuando Usted esté registrado en la Driver App y disponible para recibir solicitudes de Servicios de transporte, o cuando preste Servicios de transporte; y (b) la ubicación aproximada de su Vehículo se mostrará al Usuario antes y durante la prestación de Servicios de transporte a dicho Usuario. Además, la Empresa y sus Afiliados podrán controlar, localizar y compartir información de geolocalización de Usted obtenida a través de la Driver App y del Dispositivo para

*salvaguardar la seguridad, para fines técnicos, de marketing y comerciales, incluidas la provisión y mejora de sus productos y servicios...”.*

*- “Usted reconoce y acepta que, en todo momento, deberá: (a) ser titular y mantener (i) un carnet de conducir vigente con el nivel de certificación válido para utilizar su Vehículo, y (ii) todas las licencias, permisos, autorizaciones y autoridad aplicable a Usted que sean necesarios para prestar Servicios de transporte de pasajeros a terceras partes en el Territorio; (b) poseer el nivel de formación, pericia y experiencia adecuados para prestar Servicios de transporte de forma profesional con la debida habilidad, atención y diligencia; y (c) mantener alto nivel de profesionalidad, servicio y cortesía. Usted reconoce y acepta que puede estar sujeto a determinadas revisiones de antecedentes y registros de conducción de cuando en cuando para que esté autorizado a prestar Servicios de transporte y seguir siendo apto para ello. Usted reconoce y acepta que la Empresa se reserva el derecho, en cualquier momento y a exclusiva discreción de la Empresa, a desactivar o restringir de otro modo su acceso o uso de la Driver App o de los Servicios Uber si incumple los requisitos establecidos en el presente Contrato...”.*

*- “La Empresa se reserva el derecho a modificar el Cálculo de tarifa en cualquier momento a su propia discreción basándose en factores del mercado local, y la Empresa le notificará a Usted en caso de que dicha modificación tuviera como resultado un cambio en la Tarifa recomendada. El uso continuado de los Servicios Uber después de cualquiera de dichos cambios en el Cálculo de tarifa implica su consentimiento para que se realicen dichos cambios...”.*

*- “Como retribución de la prestación de los Servicios Uber por la Empresa, Usted acepta pagar a la Empresa una tasa de servicio por transacción de Servicios de transporte calculada en forma de porcentaje de la Tarifa (independientemente de cualquier Tarifa negociada), según se le proporciona por e-mail o electrónicamente de otro modo por la Empresa de cuando en cuando para el Territorio correspondiente (“Tasa de servicio”). A menos que las normativas vigentes en su Territorio lo requieran de otro modo, los impuestos se calcularán y cobrarán sobre la Tarifa, y la Empresa calculará la Tasa de servicio basándose en la Tarifa más dichos impuestos. La Empresa se reserva el derecho a modificar la Tasa de servicio en cualquier momento a discreción de la Empresa basándose en factores del mercado local, y la Empresa le notificará a Usted en caso de dicha modificación. Si la Empresa aumenta la Tasa de servicio, Usted tiene derecho a rescindir el Contrato de inmediato, sin previo aviso. El uso continuado de los Servicios Uber después de cualquiera de dichos cambios en el cálculo de la Tasa de servicio implica Su consentimiento para que se realicen dichos cambios...”.*

*- “Usted debe indemnizar, defender (a discreción de la Empresa) y eximir de responsabilidad a la Empresa y sus Afiliados y responsables,*

*directores, empleados, agentes, sucesores y cesionarios respectivos de y frente a cualquier y todas las responsabilidades, gastos (incluidas tasas legales), daños, penalizaciones, multas, aportaciones a la seguridad social e impuestos derivados de y relacionados con: (a) el incumplimiento de Sus declaraciones, garantías u obligaciones de conformidad con el presente Contrato; o bien, (b) una reclamación por una tercera parte (incluidos los Usuarios, reguladores y autoridades gubernamentales) directa o indirectamente relacionados con la disposición de los Servicios de transporte o el uso de los Servicios Uber...”.*

Así las cosas, de lo antecedentes tenidos a la vista, resulta posible advertir que:

1.- La empresa Uber SpA, administradora en Chile de la aplicación Uber, se define como un intermediador de servicios o gestor de una base de datos que une a requirentes de transporte y conductores, no obstante, en toda comunicación pública, Uber informa sobre las características de su servicio de transporte, en las que busca destacar la alta calidad y eficiencia en su uso, exigiendo a sus colaboradores parámetros de comportamiento acordes a dicho objetivo.

Uber desarrolla campañas de marketing en que hace oferta pública de traslados gratuitos o con tarifa rebajada para captar nuevos pasajeros, asumiendo directamente el costo de dichos traslados.

De esta forma, para el pasajero resulta irrelevante la identidad del conductor que concurrirá a su llamado –la asignación la efectúa la aplicación en razón de la proximidad geográfica-, en tanto el servicio brindado se corresponda con las características anunciadas por la empresa. Incluso la evaluación que realiza el pasajero al término del viaje, se enfoca al cumplimiento de los parámetros que Uber ha establecido.

2.- Por otra parte, se puede sostener que para la empresa Uber, las características personales de sus conductores son elevadas a la categoría de esenciales.

La empresa efectúa un proceso de selección en que se evalúan antecedentes privados tales como la hoja de vida del conductor y certificado de antecedentes, características de idoneidad que por cierto deben ser mantenidas durante la vigencia del vínculo.

Al conductor Uber, se le exige poseer el nivel de formación, pericia y experiencia adecuados para prestar servicios de transporte de forma profesional, con la debida habilidad, atención y diligencia, y mantener alto nivel de profesionalidad, servicio y cortesía. Además, se le compromete a aceptar la verificación periódica de tales condiciones o aptitudes.

3.- Respecto a la retribución por los servicios, ésta se encuentra determinada por el pago semanal que la empresa realiza mediante depósito a

los conductores, en función del número de viajes que han sido efectuados, menos el porcentaje que Uber unilateralmente fija como gestor del negocio.

4.- Por último, conforme a la estructura de derechos y obligaciones a que adhiere el conductor, ésta se manifiesta en ciertas condiciones preestablecidas, referidas a la forma y oportunidad en que han de prestarse los servicios, por ejemplo:

- Mediante la aplicación la empresa puede “sugerir” la ruta más eficiente, pero en caso que el trabajador utilice una ruta distinta, la tarifa igualmente es calculada por la empresa en razón de la ruta que “sugirió”.

- El conductor puede aceptar o rechazar solicitudes de traslado, no obstante, si mantiene activada la aplicación y rechaza tres llamados en una hora se podría proceder a su desconexión.

- El conductor puede desconectarse de la aplicación cuando lo desee, pero antes de que lo haga, la aplicación le envía mensajes del tipo “¿Está seguro que desea desconectarse? La demanda es alta en su zona. Gane más dinero, no se detenga”.<sup>3</sup>

Pues bien, sin perjuicio del análisis previo efectuado en torno a las características y condiciones generales del nexo entre la empresa Uber y los conductores que prestan el servicio, en lo que se refiere a la determinación específica sobre si dicho vínculo puede ser calificado como relación laboral, tal definición dependerá de la comprobación fáctica en cada caso particular, de la concurrencia de los elementos que la configuran, asunto que corresponde conocer en forma privativa a los tribunales de justicia y, en consecuencia, no es posible emitir un pronunciamiento de carácter genérico al respecto.

### III.- Conclusión.

En consecuencia, sobre la base de las disposiciones legales citadas, y consideraciones formuladas, cúpleme informar a Ud. que la determinación de la naturaleza jurídica del vínculo que une a la empresa Uber con los conductores que operan en su plataforma tecnológica y, en particular, si se trata de una relación laboral o no, exige la calificación y ponderación de hechos en un procedimiento de confrontación probatoria, cuyo conocimiento necesariamente está entregado a los Tribunales de Justicia, por lo que no resulta jurídicamente procedente que esta Dirección

<sup>3</sup> Rosenblat, Alex; Stark, Luke (2015, 15 de Octubre) Uber’s Drivers: Information Asymmetries and Control in Dynamic Work. Trabajo preparado para el Centro de Estudios de Política Europea. [http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2686227](http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2686227)

se pronuncie de modo genérico sobre el particular. Esto, sin perjuicio de los antecedentes recabados y análisis efectuado en el cuerpo del presente informe.

Saluda a Vuestra Señoría,

  
**CHRISTIAN MELIS VALENCIA**  
**ABOGADO**  
**DIRECTOR DEL TRABAJO**

  
**JFCC/SEP/PRC**  
**Distribución:**  
-Jurídico  
-Partes  
-Control

**PROYECTO DE LEY QUE MODERNIZA LA LEGISLACIÓN SOBRE TRANSPORTE REMUNERADO DE PASAJEROS, BOLETÍN Nº 10937-15.  
COMISION DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, CÁMARA DE DIPUTADOS DE CHILE.**

**Proyecto de ley**

**TÍTULO I**

**DE LAS PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS REGULADAS EN LA PRESENTE LEY**

**Artículo 1.-** La presente ley tiene por objeto regular las entidades operadoras de plataformas tecnológicas que intermedien el encuentro entre oferta y demanda de servicios de transporte remunerado de pasajeros prestados con taxis o con los vehículos a los que se refiere el artículo 4, por las calles y caminos del territorio nacional.

**Artículo 2.-** Para los efectos de la presente ley, se entenderá por “entidades operadoras de plataformas tecnológicas que intermedien el encuentro entre oferta y demanda de transporte remunerado de pasajeros” (en adelante “plataformas tecnológicas”) las entidades que operen, administren o proporcionen cualquier sistema, aplicación, tecnología o mecanismo, de carácter informático, que permita acceder a un servicio de transporte remunerado de pasajeros prestado con taxis o con vehículos a los que se refiere el artículo 4.

Las plataformas tecnológicas que operen con los vehículos a que se refiere el artículo 4 sólo podrán prestar servicios en la medida que se transporte a uno o más pasajeros individualizados en forma predeterminada y desde un origen hasta un destino preestablecido.

Las plataformas tecnológicas de carácter colectivo, esto es, aquéllas donde: a) exista un trazado preestablecido; b) se recoja a distintos pasajeros sin relación entre sí durante un mismo viaje o recorrido; o c) en general, se transporte colectivamente en forma remunerada a personas, sólo podrán operar con taxis inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, en su modalidad taxi colectivo.

Las plataformas tecnológicas que operen con taxis inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros podrán utilizar aplicaciones que actúen como mecanismo de cobro, distintas del taxímetro. En los casos en que la tarifa se encuentre regulada, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establecerá los parámetros para la determinación de la tarifa que se cobre mediante el uso de tales aplicaciones. Con todo, las tarifas que se cobren mediante el uso de estas aplicaciones podrán ser inferiores a las reguladas.

**Artículo 3.-** Créase el “Registro de Plataformas Tecnológicas”, en adelante el “Registro”, a cargo de la Subsecretaría de Transportes. En este Registro deberán inscribirse todas las entidades que operen, administren o proporcionen plataformas tecnológicas en los términos dispuestos en los artículos 1 y 2 de la presente ley.

El Registro contendrá los antecedentes que identifiquen a los representantes de tales plataformas tecnológicas, tales como nombre completo o razón social, cédula nacional de identidad o rol único tributario y domicilio; la dirección de correo electrónico para efectos de recibir las notificaciones; así como toda otra información relevante para la habilitación de la prestación del servicio y para la aplicación de esta ley, tales como los datos requeridos para la fiscalización y control.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, mediante decreto supremo, regulará las condiciones y el procedimiento de inscripción en el referido Registro.

Proyecto de ley

TÍTULO II

DE LAS PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS QUE NO OPEREN CON TAXIS Y DE LA DETERMINACIÓN DE PRECIOS

**Artículo 4.-** Las plataformas tecnológicas que no operen con taxis sólo podrán prestar servicios con vehículos que reúnan elevados niveles de confort y tecnología, de conformidad con las características técnicas, de calidad y demás requisitos que determine, mediante reglamento, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Dichas plataformas tecnológicas deberán, además de cumplir con las exigencias a que se refiere el inciso segundo del artículo 2, poseer, a lo menos, las siguientes funcionalidades:

- a) Permitir al pasajero conocer el posible recorrido y costo aproximado del viaje antes de su inicio.
- b) Contar con un mecanismo para determinar la tarifa.
- c) Permitir una evaluación del viaje en línea.
- d) Contar con tecnologías de geolocalización.

En ningún caso estos vehículos podrán recoger pasajeros en la vía pública si éstos no han concertado una reserva previa, mediante las referidas plataformas tecnológicas. La reserva nunca podrá realizarse al abordar el vehículo o una vez iniciado el viaje. Asimismo, sus conductores no podrán, bajo circunstancia alguna, solicitar o aceptar pagos en efectivo.

**Artículo 5.-** Los conductores de los vehículos a que se refiere el artículo 4 deberán poseer licencia profesional clase A-1, A-2 o A-3 o licencia clase A-1 otorgada con anterioridad al 8 de marzo de 1997, con su control vigente y no registrar en su certificado de antecedentes para fines especiales anotaciones relativas a los delitos previstos en los artículos 141 y 142 del párrafo 3 del título III; en los párrafos 5 y 6 del título VII y los artículos 433, 436 y 438 del párrafo 2 del título IX, todos del libro II del Código Penal, ni los delitos previstos en los artículos 193, 195 y 196 del párrafo 1 del título XVII de la ley Nº 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley Nº 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia.

Los representantes de las plataformas tecnológicas inscritas en el Registro a que se refiere el artículo 3 deberán verificar el cumplimiento de estos requisitos al momento de adscribir vehículos a sus plataformas tecnológicas.

**Artículo 6.-** Las plataformas tecnológicas a que se refiere este título sólo podrán operar en la medida que paguen un valor que internalice los costos por la producción de externalidades negativas que generen. Dicho valor será determinado por el Panel de Expertos del artículo 14 de la ley Nº 20.378, que Crea el subsidio nacional para el transporte público de pasajeros, en función de la cantidad de kilómetros efectivamente recorridos por los vehículos que se encuentren adscritos a las respectivas plataformas tecnológicas, dentro del plazo que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones mediante el reglamento a que se refiere el artículo siguiente.

**PROYECTO DE LEY QUE MODERNIZA LA LEGISLACIÓN SOBRE TRANSPORTE REMUNERADO DE PASAJEROS, BOLETÍN Nº 10937-15.  
COMISION DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, CÁMARA DE DIPUTADOS DE CHILE.**

**Proyecto de ley**

**Artículo 7.-** Para efectos de lo previsto en el artículo anterior, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, mediante reglamento suscrito también por el Ministro o Ministra de Hacienda, establecerá los factores para el cálculo del valor, los períodos de cobro y el procedimiento para su pago. Para la determinación del valor se tomarán en consideración especialmente los siguientes factores: niveles de congestión, capacidad de la infraestructura existente y niveles de oferta y demanda por estos servicios. Considerando, entre otros, los referidos factores, el Panel de Expertos estará facultado para determinar, condicionar o eximir, en su caso, del pago en determinados períodos de tiempo, horarios y zonas de aplicación.

El Panel de Expertos también podrá establecer, con carácter intransferible, la cantidad máxima de kilómetros que dentro de un plazo determinado podrán recorrer los vehículos de que trata este título en caso de congestión vehicular o contaminación ambiental, todo lo anterior sobre la base de las condiciones y los requisitos que, al efecto, establezca el reglamento las que en cualquier caso deberán contemplar la realización de concursos públicos.

Los recursos provenientes del pago del valor que efectúen las plataformas tecnológicas a que se refiere este título ingresarán al Fondo para la Innovación del Transporte Remunerado de Pasajeros que crea el artículo 18.

**TÍTULO III**

**DEL CONTROL, INHABILIDADES, SANCIONES Y EL PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO**

**Artículo 8.-** Para efectos de la aplicación, controles y fiscalización de esta ley, las plataformas tecnológicas deberán registrar y mantener a disposición de los Inspectores Fiscales y Carabineros de Chile la información sobre kilómetros recorridos, vehículos, conductores, los lugares de recogida y bajada de pasajeros, hora y duración de los viajes, hora de reserva, precio cobrado y evaluación del viaje.

Toda otra información que las plataformas tecnológicas recaben deberá ser adecuada, pertinente y no excesiva en relación con el ámbito y las finalidades explícitas y legítimas para las que se hayan obtenido e informado al pasajero. La información que recaben concerniente a personas naturales, identificadas o identificables, deberá, además, adecuarse a lo dispuesto en la ley Nº 19.628, sobre Protección de la Vida Privada.

**Artículo 9.-** El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones tendrá acceso a la información indicada en el inciso primero del artículo precedente y demás antecedentes que le permitan verificar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en la presente ley, para lo cual podrá realizar o encargar auditorías a las plataformas tecnológicas. El reglamento determinará la forma, condiciones de seguridad y frecuencia con la que dicha información deberá ser remitida. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones sólo podrá utilizar la información para los fines antedichos, estándole prohibido, en consecuencia, tratar la información para fines diversos a los señalados.

**Artículo 10.-** La constatación por parte de Carabineros de Chile o de Inspectores Fiscales de la conducción de taxis en cualquiera de sus modalidades o de vehículos a que se refiere el artículo 4, por un conductor que registre condenas por la comisión de cualquiera de los delitos señalados en el artículo 5 de la presente ley, será causal de cancelación de oficio por parte del Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones del vehículo en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, sin derecho a reemplazo, cuando el conductor sea a la vez el propietario del vehículo, o, en el

**PROYECTO DE LEY QUE MODERNIZA LA LEGISLACIÓN SOBRE TRANSPORTE REMUNERADO DE PASAJEROS, BOLETÍN Nº 10937-15.  
COMISION DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, CÁMARA DE DIPUTADOS DE CHILE.**

**Proyecto de ley**

caso de los vehículos a que se refiere el artículo 4, de la aplicación de una multa a beneficio fiscal de 1.000 unidades tributarias mensuales a la plataforma tecnológica responsable. A su vez, el conductor será sancionado con la suspensión de la licencia para conducir vehículos motorizados por el término de 12 meses.

Cuando el propietario del vehículo inscrito en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros sea una persona distinta a la del conductor condenado por alguno de los referidos delitos, el vehículo mantendrá su inscripción en el referido Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, sin perjuicio de sancionarse con la indicada suspensión de licencia al conductor.

**Artículo 11.-** Procederá la cancelación de la inscripción de un vehículo como taxi en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, sin derecho a reemplazo, cuando un fiscalizador constate que el taxímetro del mismo ha sido adulterado de cualquier forma o cuando exista un cobro distinto a la tarifa regulada o, en los casos en que ésta no se encuentre regulada, a la convenida. Esta cancelación se practicará de conformidad al procedimiento sancionatorio establecido en el artículo 16.

**Artículo 12.-** Las plataformas tecnológicas que no se encuentren inscritas en el Registro, o que encontrándose registradas no cumplan con los requisitos, condiciones o exigencias que al efecto se establezcan serán sancionadas, de conformidad al procedimiento establecido en el artículo 16, con una multa a beneficio fiscal no inferior a 100 ni superior a 10.000 unidades tributarias mensuales. Asimismo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá cancelar la autorización y ordenar a los operadores de servicios de telecomunicaciones el bloqueo del Domain Name System, DNS, de la plataforma infractora.

**Artículo 13.-** Las plataformas tecnológicas que operen con los vehículos a que se refiere el artículo 4, respecto de las cuales se constate el no pago del valor que exige la presente ley serán sancionadas, de conformidad al procedimiento establecido en el artículo 16, con una multa a beneficio fiscal no inferior a 100 ni superior a 10.000 unidades tributarias mensuales. En caso de reincidencia en el período de un año serán, además, canceladas del Registro, con prohibición de volver a inscribirse dentro de un plazo de 2 años contado desde que se haya practicado la cancelación.

**Artículo 14.-** Si se constatare que las plataformas tecnológicas que operen vehículos a que se refiere el artículo 4 han pagado un valor menor al efectivamente recorrido por los vehículos asociados o los kilómetros excedieran el máximo adquirido, en caso que éste haya sido limitado por el Panel de Expertos, el representante de la plataforma tecnológica deberá obligatoriamente pagar por los kilómetros efectivamente recorridos al doble del valor que se haya fijado originalmente. La reincidencia en esta conducta dentro del plazo de 6 meses contado desde que se verifique el pago de un precio equivalente al doble del que se haya fijado, será sancionada, además, con multa de 100 unidades tributarias mensuales, de conformidad al procedimiento sancionatorio establecido en el artículo 16.

**PROYECTO DE LEY QUE MODERNIZA LA LEGISLACIÓN SOBRE TRANSPORTE REMUNERADO DE PASAJEROS, BOLETÍN Nº 10937-15.  
COMISION DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, CÁMARA DE DIPUTADOS DE CHILE.**

**Proyecto de ley**

**Artículo 15.-** El Juez de Policía Local decretará, por un plazo de 90 hasta 180 días, la suspensión de la licencia al conductor de un vehículo que se encuentre realizando servicios de transporte remunerado de pasajeros sin estar debidamente inscrito en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros o, en el caso de vehículos a que se refiere el artículo 4, sin estar adscrito a una plataforma tecnológica registrada de conformidad al artículo 3. En caso de reincidir en esta conducta dentro del plazo de 12 meses contado desde la aplicación de la respectiva sanción, el Juez de Policía Local decretará la suspensión por un plazo no inferior a 180 días.

En estos casos, se procederá, además, al retiro del vehículo de circulación por parte de Carabineros de Chile o Inspectores Fiscales, poniéndolos a disposición del tribunal competente en los lugares habilitados por las municipalidades para tal efecto.

Con todo, no se aplicará la suspensión de licencia a los conductores que, habiendo solicitado al Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones correspondiente la inscripción del vehículo en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, se encuentren a la espera de la entrega del certificado de inscripción respectivo.

**Artículo 16.-** Sin perjuicio de las sanciones que corresponda aplicar a los Juzgados de Policía Local, la Subsecretaría de Transportes aplicará las sanciones administrativas dispuestas en la presente ley previo procedimiento administrativo, que se iniciará con la formulación de los cargos y la notificación al afectado para que presente sus descargos. El plazo conferido para presentar los descargos será de diez días contado desde la fecha de notificación.

En caso que el afectado solicite en sus descargos rendir prueba, se fijará al efecto un término probatorio que no podrá ser superior a diez días. La prueba rendida será apreciada de acuerdo a las reglas de la sana crítica.

La resolución que se dicte deberá pronunciarse sobre cada una de las alegaciones y defensas del afectado y, mediante resolución fundada, aplicará la sanción, sobreseimiento o absolverá, según corresponda. La referida resolución deberá dictarse dentro de los treinta días siguientes a la evacuación de la última diligencia ordenada en el expediente.

Para la determinación de las sanciones establecidas, se considerarán, entre otras, las siguientes circunstancias:

- a) El beneficio económico obtenido con motivo de la infracción.
- b) La intencionalidad en la comisión de la infracción y el grado de participación.
- c) La conducta anterior del infractor.

En contra de la resolución que aplique una sanción, podrá deducirse por escrito, dentro de los cinco días hábiles siguientes a su notificación, recurso de reposición y, en subsidio, recurso jerárquico. Dentro de los treinta días hábiles siguientes, el Subsecretario de Transportes se pronunciará sobre la reposición. Rechazada total o parcialmente la reposición, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones conocerá del recurso jerárquico interpuesto subsidiariamente.

El afectado por la resolución que resuelve la reposición o el recurso jerárquico podrá reclamar de su legalidad ante la Corte de Apelaciones de Santiago. La apelación deberá ser fundada e interponerse dentro de los diez días siguientes a la notificación de la resolución. Para su agregación a la tabla, vista y fallo, se regirá por las reglas aplicables al recurso de protección. El Ministro deberá elevar los autos a la Corte dentro de quinto día de interpuesto el recurso. La resolución de la Corte de Apelaciones no será susceptible de recurso alguno.

**PROYECTO DE LEY QUE MODERNIZA LA LEGISLACIÓN SOBRE TRANSPORTE REMUNERADO DE PASAJEROS, BOLETÍN Nº 10937-15.  
COMISION DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, CÁMARA DE DIPUTADOS DE CHILE.**

**Proyecto de ley**

Vencido el plazo para impugnar o resueltos los recursos interpuestos, las resoluciones que establezcan infracciones y determinen multas tendrán mérito ejecutivo y se harán efectivas de acuerdo con los artículos 434 y siguientes del Código de Procedimiento Civil.

Las notificaciones que se efectúen por parte de la autoridad a los interesados, en los procesos sancionatorios referidos en este artículo, se realizarán a la dirección de correo electrónico, que registren los representantes de las plataformas tecnológicas, las que para todos los efectos legales, se entenderán practicadas al día hábil siguiente de su despacho.

Las infracciones previstas en esta ley prescribirán a los tres años de cometidas, plazo que se interrumpirá con la notificación de la formulación de cargos por los hechos constitutivos de éstas. Del mismo modo, las multas prescribirán en el plazo de tres años desde la fecha de la respectiva resolución sancionatoria que quede firme.

En lo no previsto por este artículo, se aplicarán supletoriamente las normas establecidas en la ley Nº 19.880, que Establece bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la Administración del Estado.

**Artículo 17.-** Los actos y contratos que celebren los pasajeros mediante las plataformas tecnológicas, se regirán por lo dispuesto en la ley Nº 19.496, que Establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores.

**TÍTULO IV**

**DEL FONDO PARA LA INNOVACIÓN DEL TRANSPORTE REMUNERADO DE PASAJEROS**

**Artículo 18.-** Créase el Fondo para la innovación del transporte remunerado de pasajeros (en adelante “el Fondo”), a cargo de la Subsecretaría de Transportes, cuyo objeto será apoyar la ejecución de acciones para el mejoramiento del transporte remunerado de pasajeros regulado por esta ley y que estará constituido por los recursos provenientes del pago del valor a que se refiere el artículo 6 y determinado conforme a lo dispuesto en el artículo 7, ambos del título II de la presente ley.

Con cargo al Fondo se podrán realizar programas que permitan:

1. Renovar vehículos que presten servicios de transporte de taxis por otros que incorporen tecnologías más eficientes y mejoras en seguridad.
2. Incorporar tecnologías en los taxis que permitan un uso más eficiente del espacio vial y mejorar las condiciones de accesibilidad y movilidad.
3. Retribuir la adquisición de inscripciones de taxis en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, cuando corresponda.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso anterior, con cargo a los recursos del Fondo podrán financiarse los gastos propios de administración de éste a fin de garantizar su adecuado funcionamiento.

Mediante uno o más decretos supremos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscritos además por el Ministro o Ministra de Hacienda, se regulará la operación, condiciones, destino y distribución de los recursos del Fondo.

Dichos decretos deberán establecer los criterios y mecanismos de distribución de los recursos entre los diversos proyectos que podrán involucrar más de una región; la forma a través de la cual se priorizarán y definirán los proyectos que serán financiados con los recursos del Fondo; la fórmula de cálculo para la distribución, los valores máximos de retribución por la adquisición de inscripciones y los casos en que sea procedente efectuar esta operación,

**PROYECTO DE LEY QUE MODERNIZA LA LEGISLACIÓN SOBRE TRANSPORTE REMUNERADO DE PASAJEROS, BOLETÍN Nº 10937-15.  
COMISION DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, CÁMARA DE DIPUTADOS DE CHILE.**

<b>Proyecto de ley</b>
<p>y demás normas necesarias para su funcionamiento. La retribución se efectuará mediante concurso público que convoque el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en caso de estimarse procedente.</p> <p>Los propietarios de taxis que reciban, de acuerdo al numeral 3, una retribución por la adquisición de inscripciones, quedarán impedidos de vender, transmitir o ceder los derechos de inscripción en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros.</p>

<u>TEXTO LEGAL VIGENTE</u>	<u>PROYECTO DE LEY</u>
	<p><b>TÍTULO V</b></p> <p><b>OTRAS DISPOSICIONES</b></p>
<p><b>Ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia.</b></p>	<p><b>Artículo 19.-</b> Introdúcense la siguientes modificaciones a la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia:</p>
<p><b>Artículo 2.-</b> Para todos los efectos de esta ley, las palabras o frases que se indican a continuación, tendrán el siguiente significado:</p> <p><b>40)</b> Taxi: Automóvil destinado públicamente al transporte de personas;</p>	<p><b>1)</b> Reemplázase, en el número <b>40)</b> de su <b>artículo 2</b>, la palabra “Automóvil” por “Automóvil o station wagon con capacidad para transportar hasta 6 pasajeros, excluido el conductor,”.</p>
	<p><b>2)</b> Modifícase su <b>artículo 12</b> del siguiente modo:</p>
<p><b>Artículo 12.-</b> Existirán licencias de conductor profesionales, Clase A; no profesionales, Clase B y C; y especiales, Clase D, E y F.</p> <p><b>Clase A</b> <b>LICENCIA PROFESIONAL</b></p>	<p><b>a)</b> Intercálase entre la palabra “taxis” y el punto y aparte que se encuentra en la definición “Clase A-1” del acápite LICENCIA PROFESIONAL, la siguiente frase: “o vehículos a que se refiere el artículo 4 de la ley que moderniza la legislación sobre transporte remunerado de pasajeros”.</p>

**PROYECTO DE LEY QUE MODERNIZA LA LEGISLACIÓN SOBRE TRANSPORTE REMUNERADO DE PASAJEROS, BOLETÍN Nº 10937-15.  
COMISION DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, CÁMARA DE DIPUTADOS DE CHILE.**

<u>TEXTO LEGAL VIGENTE</u>	<u>PROYECTO DE LEY</u>
<p>Habilita para conducir vehículos de transporte de pasajeros, vehículos de carga, ambulancias y carrobombas, pudiendo ser de las siguientes Clases:</p> <p><b>Para el transporte de personas:</b></p> <p><b>Clase A-1:</b> Para conducir taxis.</p> <p><b>Clase A-2:</b> Para conducir indistintamente taxis, ambulancias o vehículos motorizados de transporte público y privado de personas con capacidad de diez a diecisiete asientos, excluido el conductor.</p> <p><b>Clase A-3:</b> Para conducir indistintamente taxis, vehículos de transporte remunerado de escolares, ambulancias o vehículos motorizados de transporte público y privado de personas sin limitación de capacidad de asientos.</p> <p><b>Para el transporte de carga:</b></p> <p><b>Clase A-4:</b> Para conducir vehículos simples destinados al transporte de carga cuyo Peso Bruto Vehicular sea superior a 3.500 kilogramos.</p> <p><b>Clase A-5:</b> Para conducir todo tipo de vehículos motorizados, simples o articulados, destinados al transporte de carga cuyo Peso Bruto Vehicular sea superior a 3.500 kilogramos.</p> <p><b>Clase B y C</b></p> <p><b>LICENCIA NO PROFESIONAL</b></p> <p><b>Clase B:</b> Para conducir vehículos motorizados de tres o más ruedas para el transporte particular de personas, con capacidad de hasta nueve asientos, excluido el del conductor, o de carga cuyo peso bruto vehicular sea de hasta 3.500 kilogramos, tales como automóviles, motocoups, camionetas, furgones y furgonetas. Estos vehículos sólo podrán arrastrar un remolque cuyo peso no sea superior a la tara de la unidad motriz y siempre que el peso combinado no exceda de 3.500 kilos.</p>	<p>b) Intercálase entre la palabra “taxis” y la coma, contenidas en la definiciones “Clase A-2” y “Clase A-3”, ambas del acápite LICENCIA PROFESIONAL, la siguiente frase: “o vehículos a que se refiere el artículo 4 de la ley que moderniza la legislación sobre transporte remunerado de pasajeros”.</p>

**PROYECTO DE LEY QUE MODERNIZA LA LEGISLACIÓN SOBRE TRANSPORTE REMUNERADO DE PASAJEROS, BOLETÍN Nº 10937-15.  
COMISION DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, CÁMARA DE DIPUTADOS DE CHILE.**

<u>TEXTO LEGAL VIGENTE</u>	<u>PROYECTO DE LEY</u>
<p><b>Clase C:</b> Para conducir vehículos motorizados de dos o tres ruedas, con motor fijo o agregado, como motocicletas, motonetas, bicimotos y otros similares.</p> <p><b>Clase D, E y F</b> <b>LICENCIA ESPECIAL</b></p> <p><b>Clase D:</b> Para conducir maquinarias automotrices como tractores, sembradoras, cosechadoras, bulldozer, palas mecánicas, palas cargadoras, aplanadoras, grúas, motoniveladoras, retroexcavadoras, traíllas y otras similares.</p> <p><b>Clase E:</b> Para conducir vehículos a tracción animal, como carretelas, coches, carrozas y otros similares.</p> <p><b>Clase F:</b> Para conducir vehículos motorizados de las Fuerzas Armadas, Carabineros de Chile, Policía de Investigaciones de Chile, de Gendarmería de Chile y Bomberos de Chile.</p> <p>El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establecerá, mediante Reglamento, los cursos, exigencias y requisitos especiales que deberá exigir la Academia Nacional de Bomberos a sus postulantes, para otorgarles el certificado que los habilite para solicitar la licencia de conductor clase F.</p> <p>Los conductores que posean Licencia Profesional estarán habilitados para guiar vehículos cuya conducción requiera Licencia de la Clase B.</p> <p>Para conducir vehículos distintos de los que habilita la clase de licencia obtenida, será preciso someterse a los exámenes correspondientes para obtener una nueva licencia, la que reemplazará a la anterior e indicará las clases que comprende.</p> <p>Para efecto de esta ley, la capacidad de asientos y el peso bruto vehicular, serán los definidos por el fabricante para el respectivo modelo de vehículo. Tratándose de vehículos que presten servicios de transporte remunerado de</p>	

**PROYECTO DE LEY QUE MODERNIZA LA LEGISLACIÓN SOBRE TRANSPORTE REMUNERADO DE PASAJEROS, BOLETÍN Nº 10937-15.  
COMISION DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, CÁMARA DE DIPUTADOS DE CHILE.**

<u>TEXTO LEGAL VIGENTE</u>	<u>PROYECTO DE LEY</u>
<p>escolares, la capacidad de asientos será aquella que resulte de aplicar el reglamento de transporte remunerado de escolares, establecido mediante decreto supremo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.</p>	
<p><b>Artículo 75.-</b> Los vehículos motorizados según tipo y clase estarán provistos, además, de los siguientes elementos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.- Vidrios de seguridad que permitan una perfecta visibilidad desde y hacia el interior del vehículo. Prohíbense los vidrios oscuros o polarizados, salvo los que se contemplen en el Reglamento.</li> <li>Prohíbese la colocación en ellos de cualquier objeto que impida la plena visual;</li> <li>2.- Limpiaparabrisas;</li> <li>3.- Espejo interior regulable, que permita al conductor una retrovisual amplia.</li> <li>Tratándose de los vehículos de carga, de movilización colectiva o de características que hagan imposible la retrovisual desde el interior del mismo, llevarán dos espejos laterales externos;</li> <li>4.- Velocímetro;</li> <li>5.- Parachoques delantero y trasero adecuados y proporcionados, que no excedan al ancho del vehículo;</li> <li>6.- Extintor de incendio;</li> <li>7.- Dispositivos para casos de emergencia que cumplan con los requisitos que el reglamento determine;</li> <li>8.- Rueda de repuesto en buen estado y los elementos necesarios para el reemplazo, salvo en aquellos casos que determine el reglamento;</li> </ol>	<p><b>2)</b> Modifícase el <b>artículo 75</b> del siguiente modo:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>a)</b> Intercálase en su inciso segundo, entre las expresiones “cualquiera sea su modalidad,” y “la responsabilidad”, la siguiente expresión: “o vehículos a que se refiere el artículo 4 de la ley que moderniza la legislación sobre transporte remunerado de pasajeros,”.</li> <li><b>b)</b> Intercálase en su inciso cuarto, entre la palabra “modalidades” y el punto y aparte, la siguiente expresión “, o en vehículos a que se refiere el artículo 4 de la ley que moderniza la legislación sobre transporte remunerado de pasajeros”.</li> </ol>

**PROYECTO DE LEY QUE MODERNIZA LA LEGISLACIÓN SOBRE TRANSPORTE REMUNERADO DE PASAJEROS, BOLETÍN Nº 10937-15.  
COMISION DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, CÁMARA DE DIPUTADOS DE CHILE.**

<u>TEXTO LEGAL VIGENTE</u>	<u>PROYECTO DE LEY</u>
<p>9.- Botiquín que contenga elementos de primeros auxilios y dos cuñas de seguridad, en los vehículos de carga, de locomoción colectiva y de transporte de escolares, y</p> <p>10.- Cinturones de seguridad para los asientos delanteros.</p> <p>El uso de cinturón de seguridad será obligatorio para los ocupantes de los asientos delanteros. Igual obligación regirá para los ocupantes de asientos traseros de vehículos livianos, definidos por el decreto supremo Nº 211, de 1991, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, cuyo año de fabricación sea 2002 o posterior. En los servicios de transporte de pasajeros en taxis, cualquiera sea su modalidad, la responsabilidad del uso del cinturón de seguridad recae en el pasajero, salvo que dicho elemento no funcione, en cuyo caso será imputable a su propietario.</p> <p>Se prohíbe el traslado de menores de doce años en los asientos delanteros en automóviles, camionetas, camiones y similares, excepto en aquellos de cabina simple.</p> <p>Los conductores serán responsables del uso obligatorio de sistema de retención infantil para niños de hasta 8 años, inclusive, o estatura de 135 centímetros y 33 kilogramos de peso que viajen en los asientos traseros de los vehículos livianos, de acuerdo a las exigencias y el calendario que fijará el reglamento. Asimismo, este reglamento establecerá las categorías de los sistemas de retención infantil, de acuerdo a la edad, peso y estatura de los menores. Se exceptúan de esta obligación, los servicios de transporte de pasajeros en taxis, en cualquiera de sus modalidades.</p> <p>Los vehículos de transporte escolar deberán estar equipados con cinturón de seguridad para todos sus pasajeros y su uso será obligatorio en todos los vehículos cuyo año de fabricación sea 2007 en adelante.</p> <p>Las mismas obligaciones establecidas en el inciso anterior regirán para los minibuses cuyo año de fabricación sea 2012 en adelante.</p>	

**PROYECTO DE LEY QUE MODERNIZA LA LEGISLACIÓN SOBRE TRANSPORTE REMUNERADO DE PASAJEROS, BOLETÍN Nº 10937-15.  
COMISION DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, CÁMARA DE DIPUTADOS DE CHILE.**

<u>TEXTO LEGAL VIGENTE</u>	<u>PROYECTO DE LEY</u>
<p>Los buses que presten servicios de transporte interurbano público o privado de pasajeros deberán estar equipados con cinturón de seguridad en todos sus asientos. Su uso será obligatorio para el pasajero, salvo que dicho elemento no funcione, en cuyo caso la infracción a esta obligación será imputable al propietario del vehículo. Esta obligación será exigible a los buses que presten servicios de transporte público interurbano de pasajeros cuyo año de fabricación sea 2008 en adelante. En los buses de transporte privado interurbano de pasajeros dichas exigencias serán aplicables en vehículos cuyo año de fabricación sea 2012 o posterior. Sin perjuicio de lo anterior, su uso será obligatorio en todos aquellos vehículos que dispongan de cinturón de seguridad, cualquiera sea su año de fabricación, pudiendo el conductor del vehículo solicitar el descenso del pasajero que se niegue a usarlo, además de la multa a que se expone el pasajero.</p>	
<p><b>Artículo 194.-</b> El que sin tener la licencia de conducir requerida, maneje un vehículo para cuya conducción se requiera una licencia profesional determinada, será castigado con presidio menor en su grado mínimo a medio.</p> <p>El que, a cualquier título que sea, explote un vehículo de transporte público de pasajeros, de taxi, de transporte remunerado de escolares o de carga y, contrate, autorice o permita en cualquier forma que dicho vehículo sea conducido por quien carezca de la licencia de conducir requerida o que, teniéndola, esté suspendida o cancelada, será sancionado con multa de cinco a diez unidades tributarias mensuales.</p>	<p><b>4)</b> Intercálase en el inciso segundo del <b>artículo 194</b>, entre las expresiones “remunerado de escolares” y “o de carga”, la siguiente expresión: “, o vehículos a que se refiere el artículo 4 de la ley que moderniza la legislación sobre transporte remunerado de pasajeros”.</p>

**PROYECTO DE LEY QUE MODERNIZA LA LEGISLACIÓN SOBRE TRANSPORTE REMUNERADO DE PASAJEROS, BOLETÍN Nº 10937-15.  
COMISION DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, CÁMARA DE DIPUTADOS DE CHILE.**

<u>TEXTO LEGAL VIGENTE</u>	<u>PROYECTO DE LEY</u>
<p><b>Ley Nº 20.378 que crea un SUBSIDIO NACIONAL PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS</b></p> <p><b>Artículo 14.-</b> Créase un Panel de Expertos, en adelante "el Panel", que tendrá las siguientes funciones:</p> <p><b>a)</b> Determinar trimestralmente el ajuste de tarifas del sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto, requerido para mantener el valor real de éstas, de acuerdo a la metodología que será establecida en un reglamento emitido a través del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, el que también será suscrito por el Ministro de Hacienda. Dicha metodología deberá dar cuenta de las variaciones de los costos del sistema de transporte público remunerado de pasajeros, de forma de no incrementar la diferencia entre costos e ingresos del sistema. Sin perjuicio de lo anterior, si la variación de costos aplicable al ajuste de tarifas supera un valor límite, según lo dispuesto para estos efectos en el mismo reglamento antes señalado, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones podrá solicitar al Panel de Expertos la determinación de un incremento adicional de tarifas.</p> <p><b>b)</b> Proponer sobre la base de estudios técnicos, modificaciones a la metodología a que se refiere el literal anterior. Cualquier modificación a dicha metodología, deberá contar con el informe favorable de este Panel.</p> <p><b>c)</b> Determinar trimestralmente para el sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto, el nivel de tarifas que permita anualmente financiar el sistema dado el monto del subsidio a que se refiere la letra a) del artículo 3°.</p> <p><b>d)</b> Evaluar los procesos de determinación de las tarifas en las bases de licitación de uso de vías y servicios complementarios, de haberlos,</p>	<p><b>Artículo 20.-</b> Agreganse las siguientes letras <b>g), h) e i), nuevas, al inciso primero del artículo 14 de la ley Nº 20.378 que crea un SUBSIDIO NACIONAL PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS:</b></p> <p><b>g)</b> Determinar el valor que deberán pagar las plataformas tecnológicas que intermedien el encuentro entre oferta y demanda de servicios de transporte remunerado de pasajeros, con vehículos a que se refiere el artículo 4 de la ley que moderniza la legislación sobre transporte remunerado de pasajeros, conforme los factores que defina el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.</p> <p><b>h)</b> Determinar la cantidad de kilómetros que estarán disponibles para ser adquiridos por las plataformas tecnológicas a que se refiere el literal anterior, en caso de congestión o contaminación ambiental.</p> <p><b>i)</b> Determinar, condicionar o eximir, en su caso, del pago que deberán efectuar las plataformas tecnológicas a que se refiere el literal g) en determinados períodos de tiempo, horarios y zonas de aplicación, considerando especialmente los siguientes factores: niveles de congestión, capacidad de la infraestructura existente y niveles de oferta y demanda por estos servicios.</p>

**PROYECTO DE LEY QUE MODERNIZA LA LEGISLACIÓN SOBRE TRANSPORTE REMUNERADO DE PASAJEROS, BOLETÍN Nº 10937-15.  
COMISION DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, CÁMARA DE DIPUTADOS DE CHILE.**

<u>TEXTO LEGAL VIGENTE</u>	<u>PROYECTO DE LEY</u>
<p>propuestos por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, e informar si ellas se ajustan a los criterios definidos en la ley.</p> <p><b>e)</b> Pronunciarse sobre otros requerimientos de opinión o asesoría técnica solicitados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y en los términos requeridos, en materias tales como contratos de concesión de uso de vías y sus servicios complementarios, o instrumentos análogos de regulación de los servicios de transporte público de pasajeros, tales como el perímetro de exclusión regulado en la ley Nº18.696, los que no necesariamente deben circunscribirse a materias de transporte relacionadas con la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.</p> <p><b>f)</b> Pronunciarse sobre la metodología, condiciones y términos de la implementación de modificaciones en las condiciones económicas y en la operación de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros a que hace referencia el artículo 3º literal b).</p> <p>Para el adecuado cumplimiento de las funciones que se le asignan al Panel, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones tendrá la obligación de presentarle todos los antecedentes y proyecciones, tanto operativas como financieras, relacionados con el sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto. A su vez, estará obligado a informar al Panel de cualquier evento, cambio de contrato, cambio de precios o parámetros que afectan los egresos o ingresos del sistema de transporte público, así como a proporcionar toda la información solicitada por el Panel.</p>	
<p><b>Ley sobre Impuesto a la Renta, contenida en el artículo 1 del decreto ley Nº 824, de 1974</b></p>	

**PROYECTO DE LEY QUE MODERNIZA LA LEGISLACIÓN SOBRE TRANSPORTE REMUNERADO DE PASAJEROS, BOLETÍN Nº 10937-15.  
COMISION DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, CÁMARA DE DIPUTADOS DE CHILE.**

<u>TEXTO LEGAL VIGENTE</u>	<u>PROYECTO DE LEY</u>
<p><b>ARTICULO 42°.-</b> Se aplicará, calculará y cobrará un impuesto en conformidad a lo dispuesto en el artículo 43, sobre las siguientes rentas:</p> <p><b>1°.-</b> Sueldos, sobresueldos, salarios, premios, dietas, gratificaciones, participaciones y cualesquiera otras asimilaciones y asignaciones que aumenten la remuneración pagada por servicios personales, montepíos y pensiones, exceptuadas las imposiciones obligatorias que se destinen a la formación de fondos de previsión y retiro, y las cantidades percibidas por concepto de gastos de representación.</p> <p>Quando los depósitos efectuados en la cuenta de ahorro voluntario a que se refiere el artículo 21 del decreto ley N°3.500, de 1980, se destinen a anticipar o mejorar la pensión, para los efectos de aplicar el impuesto establecido en el artículo 43, se rebajará de la base de dicho tributo el monto que resulte de aplicar a la pensión el porcentaje que en el total del fondo destinado a ella representen tales depósitos. Este saldo será determinado por la Administradora de Fondos de Pensiones de acuerdo a lo establecido en el artículo 22 del decreto ley N° 3.500, de 1980, registrando separadamente el capital invertido, expresado en unidades tributarias mensuales, el que corresponderá a la diferencia entre los depósitos y los retiros netos, convertidos cada uno de ellos al valor que tenga dicha unidad en el mes en que se efectúen estas operaciones.</p> <p>Respecto de los obreros agrícolas el impuesto se calculará sobre la misma cantidad afecta a imposiciones del Servicio de Seguro Social, sin ninguna deducción.</p> <p>Los choferes de taxis, que no sean propietarios de los vehículos que exploten, tributarán con el impuesto de este número con tasas de 3,5% sobre el monto de dos unidades tributarias mensuales, sin derecho a deducción alguna. El impuesto debe ser recaudado mensualmente por el</p>	<p><b>Artículo 21.-</b> Intercálase en el párrafo final del <b>N° 1 del artículo 42 de la Ley sobre Impuesto a la Renta</b>, contenida en el artículo 1 del decreto ley N° 824, de 1974, entre la palabra “taxis” y la coma que le sigue, la siguiente expresión: <b>“y los choferes de los vehículos a que se refiere el artículo 4 de la ley que moderniza la legislación sobre transporte remunerado de pasajeros”</b>.</p>

**PROYECTO DE LEY QUE MODERNIZA LA LEGISLACIÓN SOBRE TRANSPORTE REMUNERADO DE PASAJEROS, BOLETÍN Nº 10937-15.  
COMISION DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, CÁMARA DE DIPUTADOS DE CHILE.**

<u>TEXTO LEGAL VIGENTE</u>	<u>PROYECTO DE LEY</u>
<p>propietario del vehículo el que debe ingresarlo en arcas fiscales entre el 1° y el 12 del mes siguiente. INCISO DEROGADO.</p>	
	<p align="center"><b>DISPOSICIONES TRANSITORIAS</b></p> <p><b>Artículo primero transitorio.-</b> La presente ley comenzará a regir el primer día del séptimo mes posterior al de su publicación en el Diario Oficial.</p> <p><b>Artículo segundo transitorio.-</b> Las plataformas tecnológicas que intermedien el encuentro entre oferta y demanda de transporte de pasajeros que operen con taxis inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros o con los vehículos a que se refiere el artículo 4 que se encuentren en operación a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley, tendrán un plazo de seis meses contado desde la publicación del reglamento a que se refiere el artículo 3 para inscribirse en el Registro.</p> <p><b>Artículo tercero transitorio.-</b> Las plataformas tecnológicas que intermedien el encuentro entre oferta y demanda de transporte de turistas en vehículos station wagon o con tracción a las 4 ruedas, a que se refiere el inciso segundo del artículo 16 del decreto supremo N° 80, de 2004, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se entenderán, para todos los efectos legales, que corresponden a plataformas tecnológicas que deben operar con los vehículos a que se refiere el artículo 4 de la presente ley y que quedarán sujetas a sus disposiciones.”.</p>