

Universidad Internacional de La Rioja
Máster en el ejercicio de la abogacía

La naturaleza de Uber en el derecho europeo y sus consecuencias

Trabajo fin de máster presentado por: Pilar Córdoba Fernández
Titulación: Máster en el ejercicio de la abogacía
Área jurídica:
Director/a: José M.^a Moreno-Montero Olmo

Madrid
11 de junio de 2018
Firmado por: Pilar Córdoba Fernández

Índice

Listado de abreviaturas y siglas	4
Resumen	5
1. Introducción:	6
2. Consideraciones previas	7
3. Las compañías de economía colaborativa: definición, desarrollo y su situación actual en el mercado	8
3.1. Definición de la economía colaborativa	8
3.2. Desarrollo de la economía colaborativa moderna	9
3.3. Perspectiva europea de la economía colaborativa	11
3.4. Naturaleza jurídica de las plataformas	12
3.5. El papel de las plataformas en la provisión de servicios	13
4. Consecuencias normativas del diferente papel de las plataformas digitales en la provisión de servicios	16
4.1. La libre prestación de servicios en la Unión Europea	16
4.2. La regulación del transporte terrestre privado de viajeros	17
4.2.1. En la Unión Europea	17
4.2.2. En España	18
4.2.3. Los VTC, la necesidad de autorizaciones, y el inicio de la polémica de Uber ..	20
5. Origen y desarrollo del caso Uber	21
5.1. Origen de Uber	21
5.2. Funcionamiento de Uber	22
5.3. El inicio de la controversia: la demanda interpuesta por la Asociación Profesional Élite Taxi y la petición de decisión prejudicial del Juzgado de lo Mercantil núm. 3 de Barcelona	22
5.4. La respuesta del TJUE	24
6. Las consecuencias en España del caso Uber	26
6.1. Consecuencias generales	26
6.2. Derecho administrativo	27
6.2.1. La regulación sectorial inicial del transporte de viajeros	28
6.2.2. Liberalización de la prestación del servicio	28
6.2.3. De vuelta a la regulación de las licencias.....	28
6.2.4. El nuevo reglamento de transporte, RD 1057/2015	29
6.3. Derecho de la competencia	33
7. Las repercusiones en otros Estados Miembros	35
7.1. Reino Unido	35

7.2. Francia	37
8. Las alternativas para la regulación de los servicios, en especial aquellos de economía colaborativa	39
8.1. La necesidad de regular la actividad de las plataformas de economía colaborativa	40
8.2. Retos que presenta la regulación de la actividad de las plataformas de economía colaborativa	40
8.3. Posibles métodos de regulación de la actividad de las plataformas de economía colaborativa	42
8.3.1. Cómo regular las plataformas colaborativas	44
9. Conclusión	45
10. Bibliografía	47

LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS

AG	Abogado General
B2C	<i>Business-to-Consumer</i>
C2C	<i>Consumer-to-Consumer</i>
CCAA	Comunidades Autónomas
CNMC	Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia
EE.UU.	Estados Unidos
LCD	Ley 3/1991, de 31 de enero, de Competencia Desleal
LOTT	Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres
LGUM	Ley de Garantía de Unidad de Mercado
LSSI	Ley 34/2002, de 11 de julio, de servicios de la sociedad de la información y de comercio electrónico
P2P	<i>Peer-to-Peer</i>
STJUE	Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea
TfL	<i>Transport for London</i>
TFUE	Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea
TJUE	Tribunal de Justicia de la Unión Europea
TS	Tribunal Supremo
RD	Real Decreto
ROTT	Reglamento de Ordenación del Transporte Terrestre
Uber SS	Uber Systems Spain
UE	Unión Europea
VTC	Vehículos de Transporte con Conductor

RESUMEN

Palabras clave - Uber, economía colaborativa, plataformas, servicios de intermediación, transporte de viajeros

Este trabajo estudiará el impacto del caso Uber tanto en España como en otros Estados miembros de la Unión Europea con respecto a los servicios de esta empresa y a la adaptación de su estrategia según se ha ido topando con escollos normativos. Se estudiará transversalmente (en áreas del derecho español tales como competencia y administrativo) las posibles consecuencias de la opinión tanto del Abogado General como la sentencia Tribunal de Justicia de la Unión Europea sobre la naturaleza de los servicios de Uber, en especial la evolución de las normas aplicables y las limitaciones que estas imponen una vez que se ha establecido dentro de qué servicios se encuadran las actividades de Uber. Por último, se reflexionará muy brevemente sobre la necesidad o no de modernizar el marco normativo para estos servicios de economía colaborativa.

ABSTRACT

Key words - Uber, collaborative economy, platforms, intermediary services, passenger transportation

This paper will study the impact of the Uber case in Spain and in other EU Member States regarding its services and Uber's adaptation of its strategy after hitting several normative walls. It will determine the consequences of both the Advocate General's Opinion and the Court of Justice of the EU's judgment on the nature of Uber's services regarding transversal areas of Spanish law (especially competition and administrative law) notably regarding the evolution of the applicable laws and the limitations imposed by them once it has been determined where Uber's activities should be placed normatively. Lastly, it will very briefly discuss the need or not to modernize the legal framework for these collaborative economy services.

1. INTRODUCCIÓN:

Este trabajo estudiará el impacto de la Sentencia¹ del caso Uber en las operaciones de esta empresa tanto en España como en otros Estados miembros de la Unión Europea (en adelante UE). El objetivo del trabajo es exponer tanto los cambios de estrategia de Uber como los desarrollos normativos relacionados con los requisitos para la operación de esta empresa. El interés de este trabajo se centra en España, pero se mencionarán dos casos de otros Estados miembros (Reino Unido y Francia), interesantes ya que han llegado a conclusiones distintas sobre las mismas materias, y en el caso de Francia, se ha planteado también una cuestión prejudicial relacionada con los servicios de Uber.

Los servicios de Uber han sido novedosos y ha habido una cierta inseguridad sobre dónde encajarlos normativamente. Uber, que nació con la intención de ser una empresa de economía colaborativa, ha ido cambiando sus actividades al irse encontrando con escollos normativos. Debido a la inicial presentación de Uber como una empresa de economía colaborativa, se mencionarán ciertos aspectos sobre este tipo de economía, que está cambiando nuestra concepción de los servicios al tener características nuevas, por lo que la normativa debe adaptarse a los cambios sociales y económicos.

Debido a que los últimos acontecimientos relacionados con Uber (tanto normativos como jurisprudenciales) han sido todos muy recientes, gran parte del presente trabajo tendrá un enfoque descriptivo. Este enfoque descriptivo encaja bien con el objetivo del trabajo de estudiar la adaptación de Uber a las circunstancias normativas y cuáles son estas circunstancias normativas. En varios apartados, en especial en el que se estudian alternativas para la regulación de los servicios de economía colaborativa, habrá más aspectos analíticos, ya que se estudiará si es necesario modernizar la regulación existente.

La estructura del trabajo será la siguiente:

- En primer lugar, se expondrán unas breves consideraciones previas en torno al cambio de estrategia de Uber, desde presentarse como una empresa de economía colaborativa hasta aceptar que se encuentra dentro del sector de los transportes.

¹STJUE de 20 de diciembre de 2017 (C-434/15, caso *Asociación Profesional Élite Taxi v. Uber Systems Spain, S.L.*).

- En segundo lugar, se describirán tanto la economía colaborativa (su descripción, su naturaleza jurídica y su marco normativo) así como de manera más general la prestación de servicios en la UE, incluyendo el transporte y su regulación (también a nivel español).
- En tercer lugar, se estudiará en mayor profundidad tanto del funcionamiento de Uber como los razonamientos de la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (en adelante STJUE) Uber y de las conclusiones del Abogado General.
- En cuarto lugar, el trabajo se centrará en las consecuencias que ha tenido el caso Uber (tanto la STJUE como la propia actividad de la empresa) en España (que se tratará en más detalle), así como en otros Estados miembros (Reino Unido y Francia) y el enfoque que han dado estos países a las limitaciones de operación de Uber.
- Por último, se considerará tangencialmente si es necesario una reforma en la normativa aplicable a las plataformas digitales y a los servicios de economía colaborativa a la luz de los conflictos que están surgiendo a raíz del caso Uber.

2. CONSIDERACIONES PREVIAS

La digitalización de los servicios y, como consecuencia, la aparición de nuevas empresas que bajo el paraguas de plataformas informáticas intervienen en la prestación de servicios que hasta ahora eran operados por empresas con implantación física, plantea la duda jurídica de si es válida la prestación de servicios por estas plataformas digitales sin las correspondientes autorizaciones en aquellos sectores que se encuentran sometidos a una intervención administrativa dados los intereses públicos concurrentes, como por ejemplo el transporte de viajeros.

La estrategia empresarial y jurídica de las empresas que prestan estos servicios ha ido evolucionando a tenor de los acontecimientos con relevancia jurídica que se han ido produciendo tanto en la UE como en los diferentes Estados miembros. Deben incluirse tanto las normas dictadas como los pronunciamientos de los Tribunales tanto nacionales como del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (en adelante, TJUE).

Aunque no todas las compañías han diseñado la misma estrategia jurídica, con carácter general (y este ha sido el caso de Uber) esta estrategia ha variado desde considerar que su actividad, propia de la economía colaborativa, debía considerarse como una mera actividad de intermediación entre particulares, hasta una fase posterior en la que las compañías se han visto obligadas a admitir que desempeñaban una actividad de transporte de viajeros sujeta a la normativa de transporte de los Estados miembros.

Las consecuencias económicas y jurídicas de la catalogación de las actividades llevadas a cabo son muy diferentes, como se examinará en el trabajo (*vid.* apartado 4). Aun admitiendo que se desempeña una actividad sujeta a la normativa sectorial del transporte de viajeros, la evolución normativa y jurisprudencial española ha pasado por fases diversas a los efectos de determinar si dicha actividad estaba o no sujeta a autorización administrativa previa y cuáles eran los requisitos y límites que resultaban aplicables.

En los siguientes apartados se estudiará la mencionada economía colaborativa como factor disruptivo de los servicios tradicionales, así como la normativa a la que estarían sujetos los servicios puramente de intermediación en el marco de esta economía colaborativa (tanto a nivel español como a nivel europeo). Asimismo, se examinará el régimen normativo aplicable para actividades del transporte de viajeros, que se regula a nivel nacional.

3. LAS COMPAÑÍAS DE ECONOMÍA COLABORATIVA: DEFINICIÓN, DESARROLLO Y SU SITUACIÓN ACTUAL EN EL MERCADO

En la última década ha habido un auge de una nueva forma de prestación de servicios: la economía colaborativa. Este apartado estudiará qué es la economía colaborativa y cómo se desarrolló, así como la perspectiva europea de la materia. Se hará una mención al papel de las plataformas digitales en la economía colaborativa y las consecuencias jurídicas y normativas en cada tipo de provisión de servicios que realizan estas plataformas.

3.1. Definición de la economía colaborativa

No hay una definición unánime para la economía colaborativa. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante CNMC) en su estudio sobre la economía colaborativa la define como un conjunto de “*modos de producción y consumo por el que los agentes*

*comparten de forma innovadora activos, bienes o servicios infrautilizados, a cambio o no de un valor monetario, valiéndose para ello de plataformas sociales digitales y, en particular, de internet*². Por su parte, la Comisión Europea define la economía colaborativa como la basada en “*modelos de negocio en los que se facilitan actividades mediante plataformas colaborativas que crean un mercado abierto para el uso temporal de mercancías o servicios ofrecidos a menudo por particulares*”³.

A pesar de no haber una definición unánime, la clave a la hora de distinguir si un servicio forma parte de la economía colaborativa es establecer qué actores participan y qué papel tienen las plataformas digitales. La economía colaborativa se basa en relaciones entre iguales (*peer-to-peer*, P2P o *business-to-business*, B2B) en las que las plataformas digitales no prestan el servicio subyacente⁴.

Los defensores de la economía colaborativa consideran que estos servicios aportan beneficios a los consumidores, quienes disponen de más oferta para encontrar servicios (en especial de alojamiento y transporte) y defienden la sostenibilidad de este tipo de economía, que aprovecha los recursos infrautilizados⁵.

Los detractores, consideran que supone una forma de intrusismo perjudicial para los consumidores y la sociedad, que puede llevar a un crecimiento de la economía sumergida⁶.

3.2. Desarrollo de la economía colaborativa moderna

² Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. 2016. Resultados preliminares del estudio sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa, E/CNMC/004/15 [consultado 7 abril 2018]. Disponible en: <<https://docs.google.com/document/d/1n65MjUaTmRLuZCqTIIqyWvobVqreR-iApsz1mhxy2y0/edit>>.

³ Comunicación de la Comisión, de 2 de junio de 2016, al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social europeo y al Comité de las Regiones titulada “Una Agenda Europea para la economía colaborativa”, Bruselas, 356 final, pp. 1-50, p. 3. En ella se exponen orientaciones no vinculantes sobre cómo la legislación vigente de la Unión Europea se debe aplicar a la economía colaborativa, además de las cuestiones clave que enfrentan a los operadores del mercado y las autoridades.

⁴ RODRÍGUEZ MARÍN, S. (17 de marzo de 2017) “Los modelos colaborativos y bajo demanda en plataformas digitales”. Estudio de Adigital y Sharing España, p. 9. [consultado 23 abril 2018]. Disponible en: <<https://www.adigital.org/media/plataformas-colaborativas.pdf>>.

⁵ BOIX PALOP (2017: 19).

⁶ *Ibid.*

Dos factores fundamentales han colaborado al desarrollo de la economía colaborativa como la conocemos hoy en día: el desarrollo de internet y de las nuevas tecnologías, y la crisis económica⁷.

El catalizador para el desarrollo exponencial de empresas que ofrecen servicios en el marco de la economía colaborativa ha sido la tecnología⁸. Es más fácil y rápido encontrar y conectar a oferentes y demandantes de servicios mediante plataformas tecnológicas y servicios de intermediación digital que empleando medios tradicionales como las opiniones de conocidos o los tablones de anuncios habilitados en cualquier institución pública o privada como sería, p. ej., una universidad. Las plataformas digitales reducen los costes de transacción, ya que identifican más rápidamente la oferta y la demanda y conectan esta oferta y esta demanda de manera que se pueda atender la petición en el acto⁹. Además, el uso generalizado de teléfonos inteligentes con conexión a Internet, la geolocalización y las plataformas de pago en línea han contribuido a facilitar el desarrollo del comercio electrónico¹⁰.

Este uso generalizado de la tecnología produce las denominadas externalidades de red, que suponen que aumente la utilidad de un bien en la medida en que el mismo sea utilizado por más personas. Por ejemplo, la utilidad de tener un móvil inteligente aumenta cuantas más personas utilicen esa clase de teléfono, ya que las funcionalidades que ofrece, como videollamadas o el uso de *apps*, solo se pueden utilizar para comunicarse con otros teléfonos que también ofrezcan estas funcionalidades¹¹.

Por otro lado, la crisis económica que comenzó en 2008 cambió la mentalidad de la población, que se ha resignado a convivir con una lenta recuperación económica y una alta tasa de desempleo, buscando otros modos de obtener ingresos o de reducir costes a la hora de recibir servicios¹².

Además, la crisis económica y la necesidad de abaratar costes y conseguir nuevos ingresos inherente a aquella han servido para aumentar la oferta de cooperación¹³. Los jóvenes, que son

⁷ Adaptación propia de la clasificación realizada por AZNAR TRAVAL (2017: 33).

⁸⁸ BOIX PALOP (2017: 21).

⁹ MONTERO PASCUAL (2017: 30).

¹⁰ AZNAR TRAVAL (2017: 33).

¹¹ MONTERO PASCUAL (2017: 26).

¹² AZNAR TRAVAL (2017: 33).

¹³ AZNAR TRAVAL (2017: 27).

quienes suele tener tasas de paro más altas¹⁴, son además los que suelen utilizar y conocer mejor las nuevas tecnologías en las que han detectado una vía para obtener ingresos adicionales mediante el ofrecimiento a terceros a través de ellas de servicios de lo más diverso.

3.3. Perspectiva europea de la economía colaborativa

Con respecto al funcionamiento de la economía colaborativa, la Comisión Europea considera que intervienen tres agentes con diferentes funciones en la economía colaborativa: los prestadores de servicios (particulares que lo hacen esporádicamente y profesionales que lo hacen con habitualidad), los usuarios y las plataformas¹⁵.

Las empresas de economía colaborativa se han amparado en el mercado único digital, una de las piedras angulares de las políticas seguidas por el actual presidente de la Comisión Europea, Jean-Claude Juncker.

El mercado único digital se inspira en el “*tradicional concepto de mercado común*”¹⁶, lo que implica una libertad de circulación de servicios entre Estados miembros, que prohíbe restricciones salvo contadas excepciones. Estas excepciones, incluidas en la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior (en adelante, Directiva Bolkenstein o Directiva de Servicios)¹⁷, han de estar amparadas por razones imperiosas de interés general e incluyen el orden público, la seguridad pública, la protección civil, la protección de los consumidores, de los destinatarios de servicios y de los trabajadores, las exigencias de la buena fe en transacciones comerciales o la lucha contra el fraude.

Sin embargo, las instituciones europeas ya tenían a la economía colaborativa en su punto de mira. El Comité Europeo de las Regiones considera que, al tener algunos de los sectores de la

¹⁴ Según el Instituto Nacional de Estadística, para el cuarto trimestre de 2017, la tasa de paro general se situaba en un 16,55%, mientras que la de menores de 25 años se situaba en un 37,46%. Disponible en: <<http://www.ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=4247>>.

¹⁵ Comunicación de la Comisión Europea, de 2 de junio de 2016, al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social europeo y al Comité de las Regiones titulada “Una Agenda Europea para la economía colaborativa”, Bruselas, 356 final, pp. 1-50, p. 5.

¹⁶ ORTIZ VIDAL (2017: 82).

¹⁷ Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior. *Diario Oficial de la Unión Europea* L 376, 27 de diciembre de 2006, pp. 36-68. Denominada también Directiva Bolkenstein por el comisario europeo que propuso y defendió esta directiva durante la presidencia de Romano Prodi, Frits Bolkenstein.

economía colaborativa un impacto perjudicial a nivel local y regional, se deberá permitir que los entes locales y regionales regulen los sectores de economía colaborativa que procedan según las necesidades concretas, de conformidad con el principio de autonomía local¹⁸.

En cualquier caso, hay cierta inseguridad jurídica con respecto a las normas aplicables a la economía colaborativa. Esto es así ya que no está claramente señalado “*en qué casos y con arreglo a qué criterios un particular que opera en el ámbito de la economía colaborativa se convierte en un prestador de servicios profesional*”¹⁹.

Además, habría que establecer el papel de las plataformas colaborativas en este intercambio, ya que diferentes participaciones equivalen a diferentes consecuencias jurídicas²⁰. Según la Comunicación de la Unión Europea “Una Agenda Europea para la economía colaborativa”²¹, las plataformas colaborativas se pueden clasificar según presten servicios de la sociedad de la información o según actúen en calidad de intermediarias²². En el primer caso las plataformas no estarían sujetas a los requisitos de acceso al mercado mientras que en el segundo caso sí.

Dada la dificultad de establecer cuándo la plataforma operaba únicamente en el sector de la sociedad de la información y cuando, además, lo hacía en calidad de intermediaria, la Comisión Europea dio una serie de criterios (como las condiciones contractuales entre el prestador de servicios y el usuario, o si la plataforma posee los activos clave para prestar el servicio subyacente).

Sin embargo, las Conclusiones del Abogado General (en adelante AG)²³ han cambiado esta interpretación, como se verá en el apartado 5.4

3.4. Naturaleza jurídica de las plataformas

¹⁸ Dictamen del Comité Europeo de las Regiones, de 7 de diciembre de 2016, sobre economía colaborativa y plataformas en línea: una visión compartida de ciudades y regiones. Diario Oficial de la Unión Europea C 185, 9 de junio de 2017. pp. 24-28. Recomendación 7 [consultado 11 junio 2018]. Disponible en <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52016IR4163>>.

¹⁹ ORTIZ VIDAL (2017: 86).

²⁰ ORTIZ VIDAL (2017: 87).

²¹ *Op. cit.* 15.

²² “Una Agenda Europea para la economía colaborativa”, p. 6-7.

²³ Los AG asisten al TJUE presentando dictámenes jurídicos (las “conclusiones”) en los asuntos que se les asignan, que suelen ser asuntos con una cierta complejidad o relevancia. El TJUE no está obligado a seguir las conclusiones de los AG, pero suele hacerlo.

En el marco jurídico actual, tanto europeo como español, las plataformas colaborativas no cuentan con una regulación específica, sino que se rigen por la misma normativa que el servicio prestado a través de ellas.

La Unión Europea pretende una sistematización de la economía y plataformas colaborativas, pero no es sencillo. Estas plataformas desarrollan actividades en un mercado digital, por lo que afectan a numerosos ámbitos de la vida cotidiana. Además, en la esfera colaborativa la calificación de prestador y consumidor de servicios no resulta tan clara como en la economía tradicional²⁴.

Muchas plataformas ofrecen un servicio de intermediación y servicios complementarios (como los sistemas de valoración o la gestión de cobros²⁵), pero la verdadera naturaleza jurídica de estas plataformas dependerá del servicio principal que presten, como parecen indicar las conclusiones del AG en el caso Uber.

3.5. El papel de las plataformas en la provisión de servicios

Los problemas de la regulación de la economía colaborativa surgen por el hecho de tratarse de una nueva forma de prestar servicios (mediante intermediación digital) que no se encuentra recogido como tal en la normativa, redactada antes del nacimiento de las tecnologías empleadas por las plataformas digitales, por lo que se opera en un limbo jurídico.

En numerosas ocasiones, como la del caso Uber que nos ocupa, antes de la STJUE, no está claro qué normativa se aplica. En claro contraste con lo anterior, los operadores convencionales han de cumplir con la normativa fiscal, laboral y administrativa (como conseguir las autorizaciones y licencias necesarias para operar) lo cual incrementa sus costes, que se repercuten en el cliente²⁶.

Inicialmente, estas plataformas eran gratuitas y más simples, pero han ido evolucionando junto con su modelo de negocio para obtener un beneficio económico por sus servicios. Han ido

²⁴ ORTIZ VIDAL (2017: 81).

²⁵ MONTERO PASCUAL (2017: 39).

²⁶ AZNAR TRAVAL (2017: 31).

mejorando sus servicios con el fin de ser las “mejores” en su área y estar en condiciones de recibir un porcentaje de la prestación económica por el intercambio efectuado²⁷.

Hay cuatro papeles que una plataforma digital puede tener en la provisión de servicios²⁸:

- (i) Simple intermediaria (ej. BlaBlaCar, HomeAway);
- (ii) Proveedora de servicios tanto de los servicios digitales como de los subyacentes. Aquí el demandante le paga directamente a la plataforma o al oferente, pero el precio se calcula por el método determinado por la plataforma. En la relación entre la plataforma y el proveedor, la plataforma tiene un rol dominante, por ejemplo, por ser la empleadora. Uber encajaría en esta categoría;
- (iii) Promotora de servicios. Este escenario se corresponde con una situación en la cual el servicio subyacente se distingue claramente del servicio de intermediación y la plataforma es solo uno de los muchos medios de publicidad de los servicios del proveedor a los consumidores, ej. Booking.com;
- (iv) La plataforma y el proveedor como una única entidad. La relación entre la plataforma y el proveedor es tan cercana o tan difícil de discernir que se les toma por una única entidad que contrata con el demandante. En el caso de que se considerara que Uber no fuera el empleador de sus conductores, se encontraría dentro de esta categoría.

La mayoría de las plataformas digitales insisten en que entran dentro de la primera categoría por los beneficios normativos que esto les reporta: no necesitan autorizaciones para llevar a cabo su actividad, no son responsables si hay problemas en la ejecución del contrato y pueden pedir ser absueltos de cualquier responsabilidad²⁹ a tenor de lo establecido en los artículos 13 a 15 de la Directiva 2000/31/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2000, relativa a determinados aspectos jurídicos de los servicios de la sociedad de la información, en

²⁷ BOIX PALOP (2017: 22).

²⁸ Clasificación inicialmente realizada por HATZOPOULOS (2018: 22-30), y adaptada para este TFM.

²⁹ HATZOPOULOS (2018: 26).

particular el comercio electrónico en el mercado interior (en adelante Directiva sobre el comercio electrónico³⁰).

A la hora de estudiar las consecuencias jurídicas de la pertenencia a alguna de las cuatro categorías mencionadas, ha de establecerse la verdadera participación de la plataforma en la provisión del servicio subyacente. Para ello, se analizan dos cuestiones: (i) ¿quién es el responsable de definir y proveer el servicio subyacente? y (ii) ¿hay una relación laboral entre la plataforma y el proveedor de servicios?³¹.

Para establecer quién es el responsable de definir y proveer el servicio subyacente, la Comisión Europea propuso tres criterios que, cumplidos de manera cumulativa, indicarían que la plataforma también provee el servicio subyacente: (i) si la plataforma impone el precio, en lugar de proponerlo; (ii) si la plataforma decide sobre otros términos contractuales clave; y (iii) si la plataforma es la propietaria de los activos que se emplean para proveer el servicio subyacente³².

Sin embargo, estos criterios han sido criticados por ser demasiado estrictos. Ciertos autores consideran que en la mayoría de los casos supondrían llegar a la conclusión de que la plataforma no provee los servicios subyacentes y que esto supone una laguna en la protección de los consumidores³³.

Además, ni el AG en sus conclusiones ni el TJUE han seguido estos criterios en el caso Uber. El AG no tomó en cuenta el criterio de la propiedad de los activos (criterio tercero), sino que se centró en si Uber hacía posible los servicios de transporte y si controlaba los aspectos económicos significativos sobre este tipo de servicios, llegando a la conclusión de que Uber sí suministraba los servicios de transporte³⁴.

³⁰ Directiva 2000/31/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2000, relativa a determinados aspectos jurídicos de los servicios de la sociedad de la información, en particular el comercio electrónico en el mercado interior (Directiva sobre el comercio electrónico). *Diario Oficial de la Unión Europea* L 178, 17 de julio de 2000, p.1.

³¹ HATZOPOULOS (2018: 27).

³² “Una Agenda Europea para la economía colaborativa”, p. 6-7.

³³ HATZOPOULOS (2018: 28-29).

³⁴ Conclusiones del Abogado General Maciej Szpunar presentadas el 11 de mayo de 2017, Asociación Profesional Élite Taxi c Uber Systems Spain, S.L. (Asunto C-434/15), apartados 43, 44, 47, 48 y 51.

4. CONSECUENCIAS NORMATIVAS DEL DIFERENTE PAPEL DE LAS PLATAFORMAS DIGITALES EN LA PROVISIÓN DE SERVICIOS

Dependiendo del papel que tenga la plataforma digital como proveedora de servicios, se le aplicarán unas normas u otras. Para ver qué reglas se aplican hay que determinar qué servicio presta la plataforma exactamente (es decir, si es solo de intermediación o también es el subyacente) y en qué sector está activa la plataforma (ej. banca, transporte, alojamiento, salud, etc.), ya que hay normas sectoriales y excepciones previstas.

4.1. La libre prestación de servicios en la Unión Europea

Se aplican las normas de la libre prestación de servicios en la UE a las plataformas que actúan como meras intermediarias.

El mercado único de la UE se establece sobre cuatro piedras angulares: la libertad de circulación de bienes, capitales, servicios y personas.

La libertad de circulación o prestación de servicios requiere que se eliminen los obstáculos y restricciones a la prestación de servicios y al establecimiento de empresas entre Estados miembros (es decir, con un elemento transfronterizo). Esta idea implica que los Estados miembros no podrán impedir el acceso a sus mercados respectivos de los servicios que han sido comercializados cumpliendo con las normas de cualquier Estado miembro mediante la imposición a escala nacional de nuevos requisitos o condiciones, a no ser que estén justificados por razones imperiosas de interés general y sean proporcionados³⁵.

Esta libertad está contenida en los artículos 56-62 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (en adelante TFUE)³⁶ de manera general y en la Directiva Bolkenstein de manera específica. La Directiva, que cubre tanto libertad de servicios (más temporal) como de establecimiento (de duración mayor), fue aprobada tras un largo y acalorado debate político, y fue considerada insatisfactoria a nivel legislativo³⁷, pero ayudó a la simplificación administrativa para la provisión de servicios y el establecimiento de empresas transfronterizo.

³⁵ Artículos 1, 9 y 10 Directiva Bolkenstein.

³⁶ TFUE/2007.

³⁷ CRAIG-DE BURCA (2011 : 764, 813, 816).

Además, la Directiva sobre el Comercio Electrónico, *lex specialis* respecto de la Directiva Bolkenstein, se aplica a los servicios de la sociedad de la información (aquellos “*servicios prestados normalmente a título oneroso, a distancia, por vía electrónica y a petición individual del destinatario*”³⁸). En esta Directiva se establece que la provisión de los servicios de la sociedad de la información en la UE en principio no debe estar sujeta a autorización en el Estado miembro de origen y los demás Estados miembros no pueden establecer obstáculos. Si se quieren introducir excepciones a esta libertad de prestación de servicios, estas han de ser por motivos de interés general y ser proporcionadas³⁹. Esta Directiva es muy beneficiosa para la operación de las plataformas digitales, ya que conforme a ella no tendrían obstáculos en forma de autorizaciones para la provisión de sus servicios. Como veremos en el apartado 7.2 al hablar de Francia, Uber se ha intentado escudar en esta norma para evitar sanciones impuestas por incumplimiento de la normativa francesa.

4.2. La regulación del transporte terrestre privado de viajeros

Se aplican a las plataformas que provean un servicio subyacente de transportes.

4.2.1. En la Unión Europea

Inicialmente, la Directiva Bolkenstein es aplicable de manera general, pero hay una serie de servicios que están excluidos de su ámbito de aplicación, entre ellos el transporte. Según Jesús Alfaro, esta exclusión del sector del transporte está justificada por dos razones:

- (i) asegurar un acceso universal a los servicios de transporte (ya que, sin la exclusión, la Administración tendría la obligación de poner en marcha el servicio u organizarlo para evitar que se ofreciera sólo al público rentable); y

³⁸ Artículo 1 Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de septiembre de 2015, por la que se establece un procedimiento de información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información, *Diario Oficial de la Unión Europea* L 241/1, 17 de septiembre de 2015, que deroga la Directiva 98/34/EC del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de junio de 1998 por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas, *Diario Oficial de la Unión Europea*, L 204 pp. 37-48 de 21 de julio de 1998, donde se contenía la definición inicial.

³⁹ Artículo 3.4 Directiva sobre el comercio electrónico.

- (ii) limitar la competencia entre transportistas para evitar que se disminuya la calidad en los servicios (lo que podría llevar a una competencia a la baja que derivara en más accidentes o sobreocupación) y asegurar un nivel justo de rentas monopolísticas a favor de los operadores presentes para reducir sus incentivos a bajar la calidad⁴⁰.

El transporte es una competencia compartida entre la UE y los Estados miembros, según indica el artículo 4.2.g TFUE, es decir, que tanto la UE como los Estados miembros pueden adoptar actos jurídicamente vinculantes en este aspecto. Sin embargo, como ya indicaba la STJUE del caso Uber⁴¹, no se han adoptado normas al nivel europeo sobre los servicios de transporte urbano no colectivo y los servicios indisolublemente vinculados a ellos, por lo que son los Estados miembros los que regularán las condiciones de prestación de estos servicios. Para el caso Uber, esto implica que la empresa se enfrenta a una regulación diferente en cada uno de los Estados miembros, como se estudiará más adelante.

4.2.2. En España

En el ámbito estatal, el transporte terrestre de viajeros está regulado por la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres⁴² (en adelante LOTT), reformada por la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (en adelante Ley 9/2013)⁴³ y está desarrollada reglamentariamente⁴⁴ y por varias órdenes.

A raíz de la Directiva Bolkenstein, se aprobaron en España dos leyes, la Ley 25/2009, de 22 de diciembre de 2009, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (en adelante Ley Ómnibus) y la Ley 17/2009 sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (en adelante Ley Paraguas). Estas leyes liberalizaron los servicios y suprimieron la posibilidad de imponer requisitos a los

⁴⁰ ALFARO, J. (20 de junio de 2015) “La cuestión prejudicial sobre Uber”. Blog Almacén de Derecho. [consultado 7 abril 2018]. Disponible en <<http://almacendederecho.org/la-cuestion-prejudicial-sobre-uber/>>.

⁴¹ Apartados 46 y 47.

⁴² Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE núm. 182, de 31 de julio de 1987, pp. 23451-23481).

⁴³ Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. *Boletín Oficial del Estado*, 5 de julio de 2013, núm. 160, pp. 50239-50289.

⁴⁴ Inicialmente por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. *Boletín Oficial del Estado*, 8 de octubre de 1990, núm. 241, pp. 29406-29473 (en adelante ROTT 1211/1990).

vehículos y ordenar limitaciones cuantitativas en cuanto a número de licencias que se podían conceder.

Asimismo, es aplicable la Ley 34/2002, de 11 de julio, de Servicios de la Sociedad de la Información⁴⁵, que incorpora en el ordenamiento legislativo español la Directiva sobre el comercio electrónico (en adelante LSSI), y la más reciente Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de Unidad de Mercado (en adelante LGUM)⁴⁶, en cuanto normativa que establece que los límites al acceso o al ejercicio de una actividad económica. Estos límites deben estar motivados por razones de interés general de las comprendidas en la Ley Paraguas (relativas al orden público, seguridad pública, salud pública, protección de los derechos, seguridad y salud de los consumidores, entre otros). Es decir, un razonamiento similar a la Directiva Bolkenstein, pero incluyendo en su ámbito de aplicación sectores como el transporte, que quedaban fuera de la Directiva europea.

Hay autores que han defendido que el transporte colaborativo sea objeto de un tratamiento legislativo propio, al considerar que las particularidades que tiene esta modalidad de transporte son difícilmente reconducibles a las categorías de transporte privado ofrecidas por la LOTT (transporte privado particular y transporte privado complementario)⁴⁷.

El transporte colaborativo tiene una serie de notas que lo distancian de aquellos transportes que operan sobre la base de licencias para vehículos de transporte con conductor (en adelante VTC). En los sistemas de transporte VTC, ha de contarse con una autorización para poder ofrecer estos servicios y deberán ser contratados por toda la capacidad del vehículo utilizado⁴⁸. Las licencias VTC son concedidas por las Comunidades Autónomas (en adelante CCAA).

El Ministerio de Fomento, mediante su Plan de Control de las Plataformas Digitales de Contratación de Servicios de Transporte, busca que el transporte se realice amparado en la correspondiente autorización. En principio, respeta trayectos esporádicos de transporte

⁴⁵ Ley 34/2002, de 11 de julio, de Servicios de la Sociedad de la Información Boletín Oficial del Estado, 12 de julio de 2002, núm. 166, pp. 25388-25403.

⁴⁶ Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de Unidad de Mercado. Boletín Oficial del Estado, 10 de diciembre de 2013, núm. 295, pp. 97953-97978.

⁴⁷ JARNE MUÑOZ (2016: 227-265)

⁴⁸ Arts. 99.1 y 99.3 Ley 9/2013.

colaborativo donde la contraprestación sirva exclusivamente para cubrir los gastos del viaje. Persigue, sin embargo, aquellas prácticas que consisten en una actividad económica⁴⁹.

4.2.3. Los VTC, la necesidad de autorizaciones, y el inicio de la polémica de Uber

Los arrendamientos de VTC son considerados como una modalidad de transporte discrecional de viajeros (es decir, no sujeta a itinerario, calendario, ni horario preestablecido). A tenor de la LOTT, la actividad de VTC está sujeta a autorización administrativa. La Orden de 30 de julio de 1998⁵⁰, que desarrolla el ROTT 1211/1990, por primera vez vinculó el número de licencias de VTC a las del taxi en una ratio de una licencia VTC por cada 30 licencias de taxi (1/30). Posteriormente, se fueron dictando otras órdenes que establecieron límites al arrendamiento de VTC.

Las diferentes etapas en la normativa sobre VTC y autorizaciones se estudiará en mayor profundidad en el apartado 6.3. Por el momento, es importante remarcar que, en el caso de Uber, las normas autonómicas han establecido en muchos casos la necesidad de disponer de una licencia de VTC para realizar el servicio de transporte de viajeros. El desarrollo de esta actividad sin haber obtenido las licencias correspondientes motivó que Uber fuera sancionada por autoridades autónomas o locales por ejercer su actividad sin disponer de las autorizaciones VTC.

Contra estas sanciones Uber interpuso recursos contenciosos-administrativos, como por ejemplo el resuelto por el Juzgado de lo Contencioso-administrativo núm. 15 de Barcelona en su sentencia de 6 de octubre de 2016⁵¹. El Juzgado razonó que la actividad llevada a cabo por Uber quedaba incluida en el ámbito de la LSSI, que en su artículo 6 establece que no es necesaria autorización previa para la prestación de servicios de la sociedad de la información⁵².

⁴⁹ Ministerio de Fomento. Plan de inspección de transporte por carretera 2018. 30 de noviembre de 2017. p. 21 [consultado 10 abril 2018]. Disponible en <<https://www.fomento.gob.es/NR/ronlyres/A75B36A0-173F-428F-A547-FA5B0113FF01/147183/PLANINSPECCION2018.pdf>>.

⁵⁰ Orden de 30 de julio de 1998, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor. *Boletín Oficial del Estado*, 12 agosto 1998, núm. 192, pp. 27466-27472.

⁵¹ SJCA núm. 15 de Barcelona de 6 de octubre de 2016 (rec. 434/2015).

⁵² *Ibid.* FJº. Segundo.

Contra esta sentencia las autoridades afectadas interpusieron recursos de casación, admitido por el TS mediante el Auto de 13 de marzo de 2017, al considerar que estos tenían interés casacional⁵³. El interés casacional consistía en determinar cuál era el marco regulador aplicable a las actividades de intermediación a través de plataformas digitales, y si cabía la posibilidad de que estas actividades se sujetaran a la intervención administrativa propia de la normativa sectorial del transporte⁵⁴. Es decir, cuestiones muy similares a las que se plantearon en una cuestión prejudicial al TJUE, y que se estudiarán en el siguiente apartado.

Este Auto reviste un gran interés ya que supone una flexibilización de la interpretación sobre las sentencias susceptibles del nuevo recurso de casación: a pesar de que la sentencia venga de un Juzgado de lo Contencioso-Administrativo, y por ello no esté directamente vinculado con la unidad de mercado, el fondo del asunto trata de una materia que sí se reconduce a esta unidad de mercado.

5. ORIGEN Y DESARROLLO DEL CASO ÜBER

5.1. Origen de Uber

Uber se fundó en Estados Unidos (en adelante EE.UU.) en 2009, y entró en el mercado europeo en 2011⁵⁵ (concretamente en París). Actualmente opera en más de 90 ciudades europeas⁵⁶, aunque ha tenido numerosos problemas con la regulación local en varios países europeos. Los servicios de Uber han sido parcial o totalmente prohibidos en varios Estados miembros: España (los servicios de UberPop están prohibidos), Inglaterra (los servicios de Uber no están permitidos en Londres desde octubre 2017), Francia (los servicios de UberPop están prohibidos), Alemania, Dinamarca, República Checa (los servicios de Uber no se permiten en Brno, la segunda ciudad en tamaño), Italia, Bulgaria y Hungría⁵⁷.

⁵³ ATS de 13 de marzo de 2017 (rec. 313/2016).

⁵⁴ *Ibid.* Razonamiento jurídico Cuarto.

⁵⁵ PEAK, K. (7 de diciembre de 2011) "Uber pulls in another \$32M for app-based car service." *Vator News* [consultado 17 de mayo de 2018]. Disponible en <<http://vator.tv/n/2266>>.

⁵⁶ Ver Uber Technologies Inc, Encuentra tu ciudad [consultado 17 de mayo de 2018]. Disponible en <<https://www.uber.com/es-ES/cities/>>.

⁵⁷ HAO, K. (23 de septiembre de 2017) "Map: All the places where Uber is partially or fully banned." *Quartz*. [consultado 17 de mayo de 2018]. Disponible en <<https://qz.com/1084981/map-all-the-places-where-uber-is-partially-or-fully-banned/>>.

5.2. Funcionamiento de Uber

Uber es una plataforma que permite solicitar servicios de transporte urbano a través de un teléfono móvil inteligente que tenga instalada la aplicación “Uber”. Esta aplicación conecta haciendo de intermediario a los conductores que se encuentren cerca del demandante de servicios de transporte, ofreciéndole a este último una estimación tarifaria del trayecto, así como el perfil del conductor (tipo de vehículo, matrícula y la media de las evaluaciones de sus trayectos). Además, la aplicación tiene un sistema de evaluación del trayecto, tanto para el conductor como para el pasajero.

Uber establece los precios de los trayectos según la distancia recorrida y el tiempo empleado, y estos precios pueden incrementarse en un momento determinado del día si se incrementa la demanda o en determinadas circunstancias como, por ejemplo, si llueve. Cuando finaliza el trayecto, Uber le deduce el importe de la carrera al pasajero directamente de su cuenta bancaria, retiene una comisión y le abona el resto al conductor.

Los servicios de Uber se agrupan en diversas categorías en función de la calidad de los conductores y del vehículo. Por ejemplo, UberPop consiste en un servicio ofrecido por conductores no profesionales en sus vehículos particulares, mientras que UberX se ofrece por conductores profesionales en vehículos más lujosos.

Por lo tanto, Uber presta un servicio por el que intermedia entre conductores y pasajeros, para que se lleve a cabo una prestación de transporte urbano a petición del pasajero, pero a la vez establece las características esenciales de este servicio (como precios de los trayectos o requisitos que los conductores y vehículos han de cumplir) y organiza su funcionamiento.

5.3. El inicio de la controversia: la demanda interpuesta por la Asociación Profesional Élite Taxi y la petición de decisión prejudicial del Juzgado de lo Mercantil núm. 3 de Barcelona

La controversia resuelta en la STJUE Uber se inicia mediante una demanda interpuesta ante el Juzgado de lo Mercantil núm. 3 de Barcelona por una asociación profesional de taxistas de esa ciudad, solicitando que se declarasen las actividades de Uber Systems Spain S.L. (en adelante Uber SS) en el marco de su servicio UberPop como prácticas engañosas y actos de competencia

desleal. La Asociación Profesional Élite Taxi (en adelante, Élite Taxi) argumentaba que ni Uber SS ni los conductores disponían de las licencias y autorizaciones necesarias para operar previstas en el Reglamento Metropolitano del Taxi de Barcelona.

El Juzgado barcelonés consideró que para comprobar si las prácticas de Uber SS se podían calificar como desleales era necesario dilucidar si dicha empresa necesitaba una autorización previa para operar. Para ello, debía determinarse si los servicios prestados se debían considerar como servicios de transporte, servicios propios de la sociedad de la información o una combinación entre ambos. Si los servicios de Uber SS podían enmarcarse en el ámbito de aplicación de las Directivas Bolkenstein o 98/48 por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas y de las reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información⁵⁸ no podían ser considerados como desleales.

El Juzgado de lo Mercantil núm. 3 de Barcelona planteó ante el TJUE cuatro cuestiones prejudiciales⁵⁹: las dos primeras versaban sobre la calificación jurídica de la actividad de Uber y las dos segundas sobre las consecuencias de esta calificación para la propia Uber. En concreto, las cuestiones que se planteaban eran:

- (i) Si la actividad de intermediación de Uber debía considerarse como una actividad de transporte (excluida expresamente del ámbito de aplicación de la Directiva Bolkenstein) o como un servicio propio de la sociedad de la información (dentro del ámbito de aplicación de la Directiva sobre el comercio electrónico).
- (ii) Si podía considerarse un servicio mixto (de transportes y de la sociedad de la información) y, de ser así, si podía beneficiarse de la libre prestación de servicios (contenida en el artículo 56 del TFUE, la Directiva sobre el comercio electrónico).
- (iii) En el caso de que el servicio prestado por Uber no se considerara un servicio de transporte, si las restricciones al servicio prestado por ella en cumplimiento de la Ley

⁵⁸ Directiva 98/48/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de julio de 1998, que modifica la Directiva 98/34/CE por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas. *Diario Oficial de la Unión Europea* L 217, 5 de agosto de 1998, p. 18. Fue derogada el 6 de octubre de 2015 pero sigue siendo aplicable en la sentencia Uber *ratione temporis*.

⁵⁹ Petición de decisión prejudicial presentada por el Juzgado Mercantil núm. 3 de Barcelona (España) el 7 de agosto de 2015– Asociación Profesional Élite Taxi / Uber Systems Spain, S.L. (Asunto C-434/15), disponible en: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=170871&doclang=es>.

3/1991, de 31 de enero, de Competencia Desleal⁶⁰ (en adelante LCD) vulnerarían la libre prestación de servicios.

- (iv) De quedar Uber comprendida dentro del ámbito de aplicación de la Directiva sobre el comercio electrónico, si las restricciones estatales en forma de necesidad de autorización o licencia o las judiciales en forma de cesación de actividad por infracción de normas sobre competencia desleal serían consideradas como excepciones válidas al cumplimiento de dicha directiva.

5.4. La respuesta del TJUE

La sucinta sentencia del TJUE⁶¹, de apenas siete páginas, compartió la opinión del AG Szpunar⁶² y consideró que los servicios prestados por Uber (en el marco de su servicio UberPop) se encuadran dentro de los servicios de transporte, por lo que no entraban dentro del ámbito de aplicación de la Directiva Bolkenstein ni de la Directiva sobre el comercio electrónico. Habiendo dado esta respuesta a las dos primeras cuestiones prejudiciales, las dos últimas quedaban sin objeto.

El TJUE, siguiendo la línea de razonamiento del AG, determina que la intermediación y el transporte constituyen dos elementos distintos que forman parte de un servicio global donde el servicio principal es el segundo. En sus conclusiones, el AG consideraba los servicios de Uber como mixtos, prestándose una parte de ellos por vía electrónica (servicio de intermediación) y otra no (servicio de transporte)⁶³.

Para determinar cuál es el elemento principal en el caso de Uber, que ejerce una influencia decisiva sobre los servicios que no se prestan por vía electrónica, hay que estar al elemento que le da al servicio su sentido económico⁶⁴. En el caso de Uber este elemento sería el transporte, ya que la mera prestación de servicios de intermediación no le reporta beneficios económicos. Por ello, el servicio de transporte es el servicio principal.

⁶⁰ Ley 3/1991, de 31 de enero, de Competencia Desleal (BOE núm. 10, de 11 de enero de 1991, pp. 959-962).

⁶¹ STJUE de 20 de diciembre de 2017 (C-434/15, caso *Asociación Profesional Élite Taxi v. Uber Systems Spain, S.L.*).

⁶² Conclusiones del Abogado General en el asunto *Asociación Profesional Élite Taxi c Uber Systems Spain, S.L.*

⁶³ *Ibid.* apartado 28.

⁶⁴ *Ibid.* apartado 35.

El servicio de transporte urbano no colectivo debe calificarse como un servicio en el ámbito del transporte, quedando excluido del ámbito de la libre circulación de servicios a tenor de lo establecido en el artículo 2.2.d de la Directiva Bolkenstein.

El Tribunal considera que el servicio de intermediación podría ser considerado como un servicio de la sociedad de la información (ya que se cumplen sus notas características de que el servicio se preste “*a cambio de remuneración, a distancia, por vía electrónica y a petición individual de un destinatario de servicios*” según la Directiva 98/34⁶⁵), pero concluye que, al estar indisolublemente vinculado al servicio de transporte, debe ser calificado como un servicio en el ámbito del transporte⁶⁶.

Según el AG, para que un servicio mixto compuesto de un elemento prestado por vía electrónica (en este caso, el servicio de intermediación) y otro que no se presta por esta vía (en este caso, el servicio de transporte) se califiquen como servicios de la sociedad de la información, el elemento prestado por vía electrónica tendría que ser bien económicamente independiente, bien principal en relación con el otro servicio⁶⁷. Ya que el mero servicio de intermediación no reporta beneficios económicos, y que este servicio no es el principal en las prestaciones de Uber, (no tendría sentido tener un servicio de intermediación para llevar a cabo un transporte de pasajeros si luego no hay medios para efectuar tal transporte) no cabe calificar al servicio de intermediación como servicio de la sociedad de la información.

Por lo tanto, es de aplicación la política común de transportes contenida en el Título VI del TFUE y no la de libre circulación de servicios en general, como indica el artículo 58 TFUE. No hay normas adoptadas a nivel europeo en este ámbito, por lo que, actualmente, en la Unión Europea le incumbe a los Estados miembros regular las condiciones de prestación de este tipo de servicios⁶⁸.

⁶⁵ Artículo 1.2 Directiva 98/34.

⁶⁶ STJUE de 20 de diciembre de 2017 (C-434/15, caso *Asociación Profesional Élite Taxi v. Uber Systems Spain, S.L.*) apartado 48.

⁶⁷ Conclusiones del Abogado General en el caso *Asociación Profesional Élite Taxi c Uber Systems Spain, S.L.*, apartado 35.

⁶⁸ STJUE de 20 de diciembre de 2017 (C-434/15, caso *Asociación Profesional Élite Taxi v. Uber Systems Spain, S.L.*), apartados 46 y 47.

6. LAS CONSECUENCIAS EN ESPAÑA DEL CASO UBER

En este apartado se estudiarán las consecuencias que ha tenido la STJUE Uber en cuanto a la calificación de los servicios de esta empresa en España, centrándose el trabajo en las consecuencias en derecho administrativo y derecho de la competencia. Se han elegido estas dos áreas ya que Uber ha encontrado numerosos problemas con la normativa de ambas. Además, en el caso del derecho administrativo, la normativa ha ido evolucionando, lo cual afecta las actividades de Uber y la necesidad o no de contar con una autorización para operar, así como la posibilidad de imponer limitaciones a sus servicios. En el caso del derecho de la competencia, el no cumplir las normas establecidas entrañaría cuantiosas multas.

6.1. Consecuencias generales

Desde marzo de 2016, Uber opera en España mediante su servicio UberX, que cuenta con conductores profesionales y por tanto opera con licencias VTC. Opera de este modo a raíz de un Auto del Juzgado de lo Mercantil núm. 2 de Madrid, que prohibió las actividades de UberPop en España.

La Asociación Madrileña del Taxi presentó una solicitud de medidas cautelares⁶⁹ ante el Juzgado de lo Mercantil núm. 2 de Madrid frente a Uber y su servicio UberPop con tres fines: (i) que se prohibiera la actividad de Uber en España, (ii) que se prohibiera el acceso y prestación del servicio a través de la página web de Uber www.uber.com y (iii) que se prohibiera la *app* Uber.

La asociación alegaba que UberPop operaba sin las preceptivas autorizaciones administrativas propias del sector del transporte, lo que supondría competencia desleal. El Juzgado estimó las pretensiones de la Asociación Madrileña del Taxi, y prohibió las actividades de UberPop en todo el territorio nacional, al considerarlo necesario para la efectividad de la medida dada “*la vocación transfronteriza de la compañía y su voluntad de ocupar el mercado de transporte de viajeros sin reunir los requisitos administrativos exigidos*”⁷⁰.

⁶⁹ Resuelta en el AJM núm. 2 de Madrid de 9 de diciembre de 2014 (rec. 707/2014).

⁷⁰ *Ibid.*, FJº. 6.

Los Tribunales consideran que las plataformas colaborativas no tienen un carácter meramente pasivo, aunque estas plataformas lo discutan y definan su modelo de negocio como aquel de meros intermediadores (ver términos y condiciones de Uber).

Aunque en un principio Uber podría parecer un mero intermediador entre conductores y pasajeros, un examen al control que ejerce Uber sobre las condiciones de prestación del servicio refleja una cuasi monopolización de estas: establece la gestión de la solicitud, el cobro del trayecto y la selección del conductor que lo realizará⁷¹.

La sentencia del TJUE ha evitado que la actividad de Uber se enmarque en el ámbito de aplicación de la Directiva Bolkenstein y que sin embargo lo haga en el ámbito de la LOTT, lo contrario de lo que argumentaba la compañía. Este ámbito de aplicación de las normas en el sector de los transportes obliga a Uber a cumplir con las exigencias administrativas que impone la normativa nacional.

6.2. Derecho administrativo

En los últimos meses se han producido importantes pronunciamientos tanto de instancias reguladoras como de órganos jurisdiccionales que inciden en el sector del transporte, y por tanto en las actividades de Uber⁷².

Aun habiendo admitido Uber que desempeñaba una actividad sujeta a la normativa sectorial del transporte de viajeros ha habido una evolución normativa y jurisprudencial que ha pasado por varias fases a la hora de determinar si dicha actividad estaba o no sujeta a autorización administrativa previa y cuáles eran los requisitos y límites que resultan aplicables.

La actividad del transporte de viajeros y las empresas que lo prestan está regulada por la LOTT. Esta Ley considera el arrendamiento de VTC como una modalidad de transporte discrecional de viajeros. Este tipo de transporte no está sujeta a horario, calendario o itinerario previo o preestablecido. Esta modalidad de transporte está sujeta a autorización administrativa previa.

⁷¹ JARNE MUÑOZ (2016: 249).

⁷²TARRÉS VIVES (2017: 371-372).

A la hora de obtener estas autorizaciones, han existido distintas etapas o hitos, que se sintetizan en las cuatro siguientes:

6.2.1. La regulación sectorial inicial del transporte de viajeros

La LOTT estableció un régimen común para el servicio de arrendamiento de vehículos (sin distinguir entre vehículos con o sin conductor). El arrendamiento de VTC se definió por primera vez como servicios por el ROTT 1211/1990, cuya Orden de 30 de julio de 1998 vincula el número de autorizaciones VTC al número de licencias de taxi en un ratio de una licencia VTC por cada 30 licencias de taxi (1/30), como se ha visto en el apartado 4.2.3.

6.2.2. Liberalización de la prestación del servicio

A raíz de la transposición de la Directiva Bolkenstein por la Ley Paraguas se consolidaron los principios regulatorios compatibles con las libertades de establecimiento y libre prestación de servicios, y se suprimieron y redujeron las trabas que restringían el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

Siguiendo esta línea liberalizadora, la Ley Ómnibus suprimió la posibilidad de establecer determinadas limitaciones y restricciones a las autorizaciones en materia de transporte terrestre, privando así de respaldo legal a diferentes normas de rango reglamentario que, hasta ese momento, pormenorizaban tales restricciones.

Durante este periodo, las autorizaciones de vehículos con conductor fueron concedidas por diversas sentencias de los Tribunales Superiores de Justicia, al entender que no existía precepto normativo alguno que justificase dicha denegación. Estas sentencias fueron confirmadas por el Tribunal Supremo posteriormente⁷³.

6.2.3. De vuelta a la regulación de las licencias

⁷³ Por todas, SSTS 27 de enero de 2014 (dos sentencias con esa fecha dictadas en los recursos de casación 5892/2011 y 969/2012), 29 de enero de 2014 (cuatro sentencias con esa fecha dictadas en los recursos de casación 527/2013, 105/2012, 384/2012 y 2169/2012) y 30 de enero de 2014 (dos sentencias dictadas en los recursos de casación 4163/2012 y 110/2012).

Con la aprobación de la Ley 9/2013 se vuelve a regular la posibilidad de establecer limitaciones y restricciones a las autorizaciones VTC (ver art. 48.2 Ley 9/2013).

Se establece que en aquellas CCAA con competencia en la materia (otorgada en sus Estatutos de Autonomía) donde se hubiesen establecido restricciones cuantitativas al número de licencias de taxi, podrían establecerse también límites a la concesión de licencias de VTC.

Sin embargo, la Ley 9/2013 se remite a un futuro reglamento a la hora de imponer exigencias al ejercicio de la actividad o establecer condiciones específicas para la prestación del servicio.

Aquí se plantea una controversia consistente en determinar si se consideraban subsistentes o “renacidas” las limitaciones impuestas antes de la liberalización del sector operada por la Ley Paraguas y la Ley Ómnibus. Esta “reviviscencia” no fue aceptada por el TS⁷⁴, quien consideró que había que esperar al desarrollo reglamentario de la Ley 9/2013. Este desarrollo reglamentario finalmente tuvo lugar por el Real Decreto 1057/2015, de 21 de noviembre (en adelante, RD 1057/2015). Es decir, que la Ley 9/2013 estuvo sin desarrollo reglamentario válido durante dos años.

La consecuencia directa es que en el periodo que va desde la entrada en vigor de la Ley 9/2013 hasta la entrada en vigor del RD 1057/2015 no podían negarse la concesión de nuevas licencias VTC bajo el argumento de las ratios entre licencias VTC y licencias de taxi.

6.2.4. El nuevo reglamento de transporte, RD 1057/2015

Este RD introduce una nueva regulación en la que, ya con cobertura legal, se establecen límites para la obtención de las licencias de VTC. Estas limitaciones pueden sintetizarse en las siguientes:

- i. Limitación cuantitativa del número de licencias: El art. 181.3 del Reglamento (en ejecución del art. 48.2 de la Ley 9/2013) establece la posibilidad de introducir restricciones cuantitativas a las licencias de VTC cuando las CCAA o los municipios hubiesen establecido limitaciones cuantitativas para el transporte público de viajeros en

⁷⁴ STS de 13 de noviembre de 2017 (rec. 3542/2015).

-
- turismos con el fin de mantener el equilibrio. Considera que existe un desequilibrio cuando el número de licencias existentes en el territorio de la CCAA correspondiente sea superior a 1 VTC por cada 30 de taxi. Se permite a las CCAA modificar la regla de proporcionalidad aplicando una proporción menor (es decir, menos restrictiva).
- ii. Número mínimo de vehículos exigidos para obtener una licencia: Se establece que las empresas dedicadas a la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor deben disponer - en propiedad o en arrendamiento financiero - de al menos siete vehículos dedicados a esta actividad.
 - iii. Características de los vehículos que prestan el servicio: El Reglamento establece una serie de características que han de tener los vehículos destinados al arrendamiento con conductor, como por ejemplo no tener una capacidad superior a 9 plazas; que el motor del vehículo tenga una potencia igual o superior a 12 caballos de vapor fiscales; o que la longitud mínima exterior del vehículo sea igual o superior a 4,60 metros.
 - iv. Limitación geográfica para ejercer la actividad (habitualidad): Se establece que los vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor deberán prestar el servicio habitualmente en el territorio de la CCAA donde se le concedió la autorización y solo podrá desarrollar un máximo del 20% de los servicios fuera de dicho territorio en el periodo de tres meses.

Este Reglamento ha sido recurrido ante el TS por la CNMC, por Uber y por otra empresa de transporte, Cabify.

Lo que se plantea esencialmente en estos recursos es la vulneración de la LGUM por parte del Reglamento y de los límites que este impone, en cuanto la LGUM establece la necesidad de justificar solo por razones de necesidad y proporcionalidad las limitaciones que se establezcan en la libre circulación de bienes y servicios, sin que se puedan establecer límites por finalidades de naturaleza económica. La LGUM ha ido más allá de la Directiva Bolkenstein a la hora de liberalizar los servicios, ya que la LGUM se aplica también a los sectores expresamente excluidos del ámbito de aplicación de la Directiva Bolkenstein (p.ej., el transporte).

6.2.4.1. *El Real Decreto-Ley 3/2018*

El Gobierno, al ver los recursos planteados y la inestable situación, publicó en el Boletín Oficial del Estado (en adelante, BOE) el pasado sábado 21 de abril el Real Decreto-Ley 3/2018 de 20 de abril, por el que se modifica la LOTT⁷⁵. Este Real Decreto-Ley blindo normativamente la ratio de 1 licencia de VTC por cada 30 licencias de taxi y permite a las CCAA denegar la concesión de nuevas licencias si se supera esta ratio.

La razón por la cual el Gobierno actuó con tal celeridad (además de sus argumentos del incremento exponencial del número de autorizaciones VTC a raíz del conflicto analizado en el punto 2.5.2.3 sobre el vacío reglamentario en la limitación a la concesión de autorizaciones) es que temían que el TS estimara el recurso interpuesto contra el RD 1057/2015, y anulara las limitaciones impuestas por el mismo. Pretendía por tanto que dijera lo que dijera el TS en su sentencia, siguiera habiendo un límite cuantitativo a la concesión de licencias VTC en forma de ratio.

6.2.4.2. La STS de 4 de junio de 2018, que da respuesta a los recursos contra el RD 1057/2015

Por su lado, el TS resolvió el recurso interpuesto contra el RD 1057/2015 muy recientemente en su STS de 4 de junio de 2018⁷⁶, y avala las limitaciones impuestas por este RD a los VTC al considerar que así se garantiza el equilibrio entre dos modalidades de transporte: taxis y VTC. El argumento principal empleado por el TS es que, mediante una decisión política, el taxi se ha configurado como un servicio de interés general, lo que supone que está fuertemente regulado, por lo que sus competidores han de llevar a cabo sus actividades en un marco regulatorio similar.

La STS de 4 de junio de 2018 comienza señalando que la revisión de la legalidad de los preceptos del RD 1057/2015 se tiene que efectuar con carácter prevalente en relación con la ley que desarrolla (la LOTT en la redacción dada por la Ley 9/2013) pero también ha de tenerse en consideración la LGUM. La LGUM tiene un carácter transversal con la finalidad de incidir en la interpretación y aplicación de las normas sectoriales sobre las que se proyecta, entre ellas el transporte.

⁷⁵ Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor. *Boletín Oficial del Estado*, 21 de abril de 2018, núm. 97, pp. 41051-41053.

⁷⁶ STS de 4 de junio de 2018 (rec. 438/2017).

A continuación, se entran a discutir las críticas de los recurrentes a las limitaciones impuestas a la actividad de los VTC: (i) falta de justificación de dichas limitaciones al no estar amparadas por una razón imperiosa de interés general; (ii) el carácter económico o la finalidad de las limitaciones de ordenación o planificación de un sector; y (iii) el carácter desproporcionado o discriminatorio de las limitaciones.

Sobre la razón imperiosa de interés general, el TS respalda a la Administración y considera que el servicio del taxi “*constituye un servicio de interés público y respecto al que las administraciones responsables tratan de garantizar unos determinados niveles de calidad, seguridad y accesibilidad*”⁷⁷.

El TS considera que puede considerarse como una razón imperiosa de interés general que se asegure el mantenimiento de un servicio de transporte urbano (en este caso los taxis), al ser un objetivo legítimo de los poderes públicos. Por lo tanto, y teniendo en cuenta que taxis y VTC compiten en el mismo mercado, el mantenimiento de un equilibrio entre estas dos modalidades de transporte es un medio para asegurar el mantenimiento de un servicio de transporte urbano.

Con respecto al carácter económico o la finalidad de las limitaciones de ordenación o planificación de un sector, el TS considera que el objetivo de mantener unas determinadas características de seguridad y calidad en un servicio de transporte urbano (siendo este un servicio de interés general) no se puede calificar como una planificación económica. Según el TS, las limitaciones impuestas aseguran la viabilidad económica del objetivo del mantenimiento de los taxis como servicio de transporte urbano, y no se tratan de planificaciones económicas encubiertas.

Por último, con respecto al carácter desproporcionado o discriminatorio de las limitaciones, el TS avala la existencia de las mismas, pero sin embargo anula algunas de ellas al considerar que están faltas de justificación.

El TS avala la existencia de las restricciones cuantitativas a las autorizaciones de VTC (es decir, a la proporción 1/30) ya que considera que es una medida idónea y proporcionada para lograr

⁷⁷ Ibid. FJº Sexto.

un equilibrio entre las dos medidas de transporte. Si bien admite que la reintroducción de la cifra de 1/30 no ha encontrado una justificación aparente que no sea la histórica, el TS considera que los recurrentes tampoco plantean una posible alternativa, y que además se permite que este límite 1/30 pueda ser rebajado por las administraciones competentes.

Sin embargo, el TS anula la limitación consistente en la exigencia de una flota mínima de siete vehículos para las empresas dedicadas a la actividad de transporte urbano mediante VTC. Entiende el Tribunal que el equilibrio entre taxis y VTC no se ve afectado por esta limitación, pero que supone una barrera de entrada injustificada para pequeños empresarios.

Sí considera justificados los requisitos materiales relativos a los vehículos, al considerar que están encaminados a asegurar ciertos niveles de calidad y seguridad, y que serían medidas análogas a las impuestas a los taxis.

6.3. Derecho de la competencia

En el ámbito del derecho de la competencia se ha debatido sobre dos prácticas de Uber que se considerarían contrarias a las normas: por un lado, la competencia desleal al operar sin licencias que aducían ciertas asociaciones de taxistas, y por otro la fijación de precios que impone la *app* a sus conductores. Además, como consecuencia del mantenimiento de ratios entre licencias de VTC y licencias de taxis, podrían darse abusos por parte de los operadores presentes en el mercado, al haber barreras de entrada normativas que impiden la entrada en el mercado a nuevos operadores.

Con respecto a si la actividad de Uber consistía en prácticas desleales, la STJUE Uber ha aclarado que las actividades desarrolladas por Uber están sujetas a la normativa del sector del transporte, por lo que se necesitaría obtener la preceptiva licencia para poder operar.

El art. 15 LCD establece que son desleales las conductas que aportan una ventaja competitiva mediante la infracción de leyes. Como indica el TS⁷⁸, son reprochables aquellas infracciones de las normas que afecten la situación de igualdad inicial de los competidores, facilitando una

⁷⁸ STS de 17 de mayo de 2017 (rec. 2225/2014) FJº. Séptimo.

ventaja competitiva al infractor que no tendría que si se hubiera atendido al cumplimiento de las normas reguladoras de su actividad.

El juzgado barcelonés que planteó la petición de decisión prejudicial al TJUE ha dictado sentencia⁷⁹ el 10 de abril de 2018 desestimando la demanda presentada por Élite Taxi contra Uber SS por competencia desleal. Considera el juzgado que, si bien un servicio de transporte de pasajeros en Barcelona requiere licencia para su desarrollo, un servicio de intermediación que está vinculado al transporte podría no exigir dicha licencia necesariamente. La sentencia determina que no se puede considerar de manera concreta y específica que Uber SS haya sido quien ha llevado a cabo conductas desleales por infracción de normas.

Además, se plantean problemas para identificar al beneficiario de las ventajas competitivas: según el juzgado, las ventajas derivadas de la no obtención de licencias para prestar el servicio no afectan a Uber SS de manera directa sino a los conductores y propietarios de los vehículos que emplean esta aplicación sin obtención de licencia.

Con respecto a la fijación de precios que la *app* marca para los conductores, algunos autores⁸⁰ consideran que se trataría de una restricción especialmente grave del art. 1.1 LDC y art. 101.1 TFUE. Esta teoría solo podría sostenerse si se considera que los conductores de Uber son actores independientes en el mercado, que no están empleados o controlados por Uber. En este escenario, cada conductor constituiría una empresa, y podría darse un cártel *hub-and-spoke*⁸¹ en el que Uber fuera el proveedor de servicios de informática. Sin embargo, ha quedado claro tras la STJUE Uber que los servicios de esta empresa no sólo lo son de servicios de informática. Además, la STJUE indica que Uber controla una serie de parámetros clave de su servicio, lo que debilitaría la teoría de que los conductores de Uber son actores independientes en el mercado. Por todas estas razones, resulta difícil defender la idea de un cártel de fijación de precios.

Con respecto a los posibles abusos por los operadores presentes en el mercado a raíz del mantenimiento de la restricción cuantitativa 1/30, es interesante mencionar que los operadores

⁷⁹ Sentencia del Juzgado de lo Mercantil núm. 3 de Barcelona de 10 de abril de 2018 (Rec 929/2014).

⁸⁰ KUPCIK (2016: 469-472).

⁸¹ Este tipo de cárteles se caracterizan por intercambios de información indirecta entre empresas (*spoke*) coordinadas por un proveedor (*hub* o nodo).

que cuentan con numerosas licencias VTC podrían tener incentivos para actuar de manera abusiva.

En el panorama actual, habrá limitaciones a la concesión de más licencias VTC hasta que se vuelva a cumplir la ratio 1/30. Previsiblemente esta ratio no se cumplirá en décadas, teniendo en cuenta que la proporción actual podría ser incluso superior a 1/10 en las principales ciudades al haberse aprovechado la supresión de las limitaciones en primer lugar, y la tardanza en aprobar un reglamento que desarrolle estas limitaciones en segundo lugar⁸², como se ha examinado en el apartado anterior. Dado que estas barreras de entrada normativas impedirían el acceso de nuevos operadores al mercado, no se puede descartar que el nivel de competencia entre los operadores ya presentes disminuya, al tener menos incentivos para mejorar sus precios o servicios.

7. LAS REPERCUSIONES EN OTROS ESTADOS MIEMBROS

En esta sección se analizarán someramente los principales problemas que ha tenido Uber por su tipo de actividad en otros Estados miembros.

La elección de estos países y no otros se ha hecho con el fin de poder reflejar cómo las actividades de Uber han tenido problemas con la normativa de países que, a pesar de tener una economía sólida y una actitud generalmente positiva hacia la innovación, han sido recelosos con respecto de los avances de Uber.

7.1. Reino Unido

Es interesante estudiar el caso de Londres - ciudad en la que se centrará el estudio en este apartado - ya que Uber era un fuerte competidor de los típicos *black cabs* londinenses hasta que muy recientemente se decidió no renovar la licencia de operaciones de la empresa, y además ésta ya había estado sumergida en diversos conflictos judiciales en varios ámbitos del derecho (p.ej. laboral) en la capital británica.

⁸² STS de 4 de junio de 2018 (rec. 438/2017), FJº Séptimo.

La relación entre Uber y la autoridad de transporte londinense (en adelante *Transport for London* o TfL) ha sido tensa desde hace varios años. La TfL introdujo una normativa en junio de 2016⁸³ que exigía por un lado que los vehículos en los que se ofrecieran servicios de transporte de pasajeros con conductor (el caso de Uber) estuvieran asegurados a tiempo completo, y por otro que los conductores tuvieran un determinado nivel de inglés.

Uber recurrió esta norma ante los tribunales británicos, al considerar que los requisitos del seguro y del nivel de inglés eran desproporcionados.

En marzo de 2017⁸⁴ el británico *High Court of Justice* estimó la pretensión de Uber en lo relativo al seguro requerido, considerando que este seguro era obligatorio solo en aquellos periodos en los que se prestasen los servicios de transporte, pero sin embargo desestimó las pretensiones de Uber en cuanto a los requisitos de un determinado nivel de inglés, al considerarlo necesario por razones tanto de calidad del servicio como de seguridad de los pasajeros⁸⁵.

En septiembre de 2017 TfL decidió no renovar la licencia de operaciones en Londres a Uber a partir del 30 de septiembre de 2017, por lo que a partir del 1 de octubre de 2017 Uber no puede operar en la capital británica. Esta decisión trae causa de una supuesta falta de responsabilidad corporativa en materia de seguridad pública. Esta se concreta en la forma en que la empresa informó de los delitos cometidos por sus conductores, en la forma de obtención de certificados médicos y comprobación de antecedentes penales de los conductores de Uber (ya que TfL tenía indicios acerca de la falta de cumplimiento de la regulación aplicable por parte de la empresa), en y la utilización de un software que podría ser empleado para evitar el acceso completo a la aplicación por parte de las autoridades para evitar sanciones por incumplimiento de la normativa⁸⁶.

⁸³ Greater London Authority Act. The Private Hire Vehicles (London PHV Driver's Licenses) (Amendment) Regulations 2016.

⁸⁴ Sentencia del High Court of Justice, de 3 de marzo de 2017 (caso 2017 EWHC 435, Uber London y otros c. Transport for London [consultado 10 de junio de 2018]. Disponible en <https://docs.wixstatic.com/ugd/241720_fd5dd5d21455471fb8b034306166d75b.pdf>.

⁸⁵ SORIANO ARNANZ (2017: 352)

⁸⁶ SORIANO ARNANZ (2017: 360).

Además, Uber también ha sido llevado a juicio por temas laborales (en el caso *Aslam & Farrar v Uber*⁸⁷), determinando el *Employment Tribunal* que los conductores de la empresa entraban dentro de la definición en la normativa británica de “trabajadores” (y no de contratistas independientes como alegaba Uber), y por lo tanto debían cobrar el salario mínimo y vacaciones.

7.2. Francia

Es interesante estudiar el caso francés ya que, por una parte, se han dado cuestiones similares de protestas y reformas por la concesión de autorizaciones e imposición de restricciones a los VTC (sistema empleado para operar en Francia por Uber) y, por otra, Francia ha sido otro de los Estados miembros que ha planteado una cuestión prejudicial frente al TJUE con Uber como protagonista.

Con respecto a las autorizaciones y restricciones a los VTC, Francia sustituyó en 2009 el régimen de autorización de VTC por uno de simple comunicación de actividad, lo que dinamitó las protestas de taxistas, que el Gobierno intentó calmar imponiendo restricciones de operación a los VTC. Estas restricciones pasaban por que sus servicios sólo se pudieran realizar mediando reserva previa, y que esa reserva respetara un plazo mínimo de 15 minutos entre la reserva del vehículo y la recogida del cliente⁸⁸. Esta última medida del plazo entre la reserva y la recogida fue anulada por el Consejo de Estado, quien consideró que el poder reglamentario no tenía base legal que le autorizara para fijar restricciones sobre la actividad de los VTC⁸⁹.

Además, los tribunales franceses también plantearon una cuestión prejudicial al TJUE sobre la consideración de una norma francesa (Ley n.º 2014-1104, de 1 de octubre de 2014, relativa a los taxis y a los vehículos de transporte con conductor, también conocida como la Ley

⁸⁷ Sentencia del Employment Tribunal de 28 de octubre de 2018 (caso 2202551/2015 Mr Y Aslam, Mr J Farrar and Others c. Uber [consultado 10 de junio de 2018]. Disponible en <<https://www.judiciary.uk/wp-content/uploads/2016/10/aslam-and-farrar-v-uber-employment-judgment-20161028-2.pdf>>.

⁸⁸ Décret n° 2013-1251 du 27 décembre 2013 relatif à la réservation préalable des voitures de tourisme avec chauffeur, (Journal Officiel n°0301 du 28 décembre 2013 p. 21683 [consultado 10 de junio de 2018]. Disponible en <<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2013/12/27/ACTI1326741D/jo>>. La traducción sería: Decreto núm. 2013-1251, de 27 de diciembre, relativo a la reserva previa de los vehículos de turismo con conductor.

⁸⁹ TARRÉS VIVES (2017: 375).

Thévenoud)⁹⁰ que permitía prohibir y sancionar penalmente los servicios de UberPop si se da un ejercicio ilegal de la actividad de transporte.

Las normas europeas establecen que los gobiernos que regulen compañías que ofrecen servicios en el ámbito de la economía digital (es decir, aquellos servicios de la sociedad de la información) han de notificar a la Comisión Europea sus proyectos legislativos para asegurar que están en línea con los principios del mercado único. Uber consideraba que la norma francesa trataba de un reglamento técnico que afectaba a los servicios de la información, por lo que había una necesidad de notificación previa a la Comisión Europea del proyecto de ley que tipifica como delito dicho ejercicio.

El conflicto surge cuando se aprobó la Ley Thévenoud que prohibía los servicios de taxi contratar a conductores que no tuvieran una licencia específica. Un taxista denunció a Uber, ya que los conductores de su servicio UberPop no contaban forzosamente con titulación o licencia de conductor profesional. Uber consideró que esta norma se tendría que haber notificado a Bruselas. Sin embargo, tras la STJUE Uber que partía de la cuestión prejudicial española, quedó claro que los servicios de UberPop no se enmarcaban únicamente en los servicios de la sociedad de la información sino del transporte. En esta misma línea, el TJUE⁹¹ consideró para el caso francés que al no ser UberPop parte de los servicios de la sociedad de la información, no debe someterse al escrutinio de la Comisión Europea. Por ello, el TJUE avaló que los Estados miembros puedan prohibir y sancionar penalmente los servicios de UberPop si se ha dado un ejercicio ilegal de la actividad de transporte sin necesidad de notificación previa a la Comisión Europea del proyecto de ley que tipifica como delito dicho ejercicio.

Esta sentencia implica que la Comisión Europea tendrá poderes limitados para restringir la normativa nacional que sea restrictiva de las plataformas digitales, lo que tendrá un impacto potencialmente negativo en el desarrollo del sector digital.

Estas afirmaciones toman mayor relevancia si se tiene en cuenta que el mercado digital y la impulsión del sector digital son prioridades para el presidente de la Comisión, Jean-Claude

⁹⁰ Loi n° 2014-1104 du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur (Journal Officiel du 2 octobre 2014, p.15938 [consultado 10 de junio de 2018]. Disponible en <<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000029527162&categorieLien=id>>. La traducción sería: Ley n.º 2014-1104, de 1 de octubre de 2014, relativa a los taxis y a los vehículos de transporte con conductor.

⁹¹ STJUE de 10 de abril de 2018 (C-320/16, caso *Uber Francia SAS c. Nabil Bensalem*).

Juncker⁹².

Por otro lado, es interesante exponer que los tribunales franceses no han dado la misma solución que los tribunales ingleses a los aspectos laborales de la relación entre los conductores de Uber y la compañía. Mientras que los tribunales ingleses estimaron que se trataba de una relación de laboralidad (*vid.* apartado 3.3.2 *supra*), los tribunales franceses dieron la razón a Uber. El tribunal francés consideró que Uber actuaba únicamente como intermediario, y que al tener libertad los conductores de Uber para trabajar las horas que desearan y aceptar o rechazar un trayecto, son trabajadores independientes. Por lo tanto, no tendrían derecho a vacaciones, indemnizaciones por despido o reembolso de gastos profesionales⁹³.

Esta sentencia francesa contradeciría lo expuesto por la STJUE Uber, anterior en el tiempo, al establecer que Uber es un mero intermediario, así como la STJUE francesa (aunque esta es posterior), comentada en este apartado.

Se aprecia por tanto cómo se están dando soluciones muy diversas a problemas muy similares con respecto a los servicios de Uber, lo cual tiene repercusiones en la seguridad jurídica para la empresa, que se encuentra con marcos normativos muy diferentes en los diversos Estados miembros.

8. LAS ALTERNATIVAS PARA LA REGULACIÓN DE LOS SERVICIOS, EN ESPECIAL AQUELLOS DE ECONOMÍA COLABORATIVA

Si bien el presente trabajo estudia el caso de Uber, las consecuencias de la STJUE Uber son aplicables a otros actores del sector de la economía colaborativa, en especial las plataformas colaborativas. Es por ello que se dedica un apartado a comentar alternativas para la regulación de los servicios ofrecidos por las plataformas colaborativas, para evitar situaciones futuras en las que se repita el caso Uber, que partió de que las dos partes en el conflicto consideraban que se aplicaban diferentes normas a la misma situación.

⁹² Véase Comisión Europea, “10 Commission priorities for 2015-19”, [consultado 10 de junio de 2018]. Disponible en https://ec.europa.eu/commission/priorities_en.

⁹³ Conseil de Prud’hommes de Paris, resolución de 29 de enero de 2018, en el caso F 16/11460 Florian Ménard vs. SAS Uber France [consultado 9 de junio de 2018]. Disponible en inglés en <http://www.diritto-lavoro.com/wp-content/uploads/2018/02/sentenza-del-29-gennaio-2018.pdf>.

En este apartado se discutirá muy brevemente sobre la necesidad de la regulación de la actividad de las plataformas de economía colaborativa y los métodos que podrían emplearse (esencialmente auto-regulación, regulación a nivel nacional o regulación a nivel europeo). Asimismo, se adelantará cuál de estas tres opciones resultaría preferible en la opinión de la autora.

8.1. La necesidad de regular la actividad de las plataformas de economía colaborativa

En la opinión de la autora, es necesario regular las actividades de las plataformas de economía colaborativa para evitar situaciones de incertidumbre jurídica, para proteger a los consumidores en caso de daños, para proteger a los trabajadores, para asegurar la competencia efectiva en el mercado, y para evitar evasiones fiscales. Todos estos problemas han de resolverse de manera consistente y coherente, para lo que es necesaria atención normativa a los servicios que prestan las plataformas de economía colaborativa.

Si bien se ha estudiado que Uber no forma parte de los servicios de economía colaborativa debido a su cambio de estrategia para adaptarse a las normas locales de los lugares donde operaba, una de las consecuencias del caso Uber ha sido una mayor atención al fenómeno de la economía colaborativa, que se encontraba en un limbo normativo. Es por ello por lo que se dedicará la atención de este apartado a las plataformas de economía colaborativa en general, y no a Uber, que ya ha sido definida como una empresa en el ámbito de los transportes.

8.2. Retos que presenta la regulación de la actividad de las plataformas de economía colaborativa

A la hora de regular los servicios ofrecidos por las plataformas de economía colaborativa, es importante tener en cuenta el necesario equilibrio entre los alicientes a la innovación y la necesidad de regulación de ciertos aspectos.

Las plataformas digitales están investigando nuevas maneras de ofrecer servicios y de hacerlo de manera eficiente e innovativa, lo cual repercute beneficiosamente en el consumidor. Si este tipo de empresas percibe que tiene un ámbito de expansión de su negocio muy limitado por estar muy regulado el sector en el que opera, es posible que deje de ofrecer sus servicios. Esto es lo que ha ocurrido en Dinamarca, donde Uber dejó de operar debido a un cambio en las leyes

danesas del taxi que equiparaban los servicios de taxis y Uber e imponían requisitos a los vehículos tales como instalar sensores de asientos, taxímetros, y cámaras de vigilancia⁹⁴.

Por otro lado, como se ha examinado en el apartado anterior, es necesario que haya un cierto marco regulatorio, ya que resulta beneficioso para los mismos consumidores, e incluso para la seguridad jurídica de las empresas a la hora de operar.

Hatzopoulos⁹⁵ estudia algunos de los mayores retos a los que hay que enfrentarse a la hora de regular los servicios que ofrecen las plataformas de economía colaborativa, que incluyen:

- (i) La falta de definición clara del fenómeno de la economía colaborativa. Como se vio en el apartado 3.1, no hay una definición unánime de este fenómeno y en consecuencia lo que para algunos es economía colaborativa y está sujeto a unas normas, para otro no lo es y está sujeto a otras, lo que causa la fragmentación que se intenta evitar regulando.
- (ii) Evolución y novedades de este tipo de servicios: la tecnología siempre avanza más rápido que las normas, sobre todo en el ámbito europeo, donde son necesarios muchos consensos y los procesos legislativos duran años a menudo.
- (iii) Precedentes nacionales: si los Estados miembros empiezan a tomar medidas sobre las plataformas colaborativas, es más complicado regular todo de nuevo desde un nivel europeo cuando ya hay precedentes nacionales sobre cómo operar.
- (iv) Perjuicios a la innovación: si se regula todo desde un principio, sin estudiar de antemano hacia dónde van evolucionando los servicios de economía colaborativa ofertados y los problemas que pueden surgir, se podría estar limitando la capacidad y voluntad de innovación de las empresas. En la opinión de la autora, es más recomendable estudiar cómo funciona el mercado y regular los problemas que van surgiendo, teniendo siempre en cuenta que, como se ha mencionado, la tecnología siempre avanza más deprisa que las normas que la regulan.

⁹⁴ Agencia EFE (28 de marzo de 2017) “Uber cierra sus servicios en Dinamarca por una nueva ley del taxi”. El Mundo [consultado 10 de junio de 2018]. Disponible en <<http://www.elmundo.es/economia/2017/03/28/58da56d2468aebb71b8b45b4.html>>.

⁹⁵ HATZOPOULOS (2018: 211).

-
- (v) Intereses encontrados. Este punto es especialmente importante para el caso de los transportes, y de Uber en particular, al llevar a cabo servicios análogos a aquellos del taxi. Ha de realizarse un equilibrio entre los actores que ya están en el mercado y aquellas plataformas colaborativas que acaban de entrar o quieren entrar.

8.3. Posibles métodos de regulación de la actividad de las plataformas de economía colaborativa

Hay tres métodos de regulación: la auto-regulación, la regulación a nivel nacional, y la regulación a nivel europeo.

Las propias plataformas colaborativas defienden que haya una cierta regulación, en forma de auto-regulación. Defienden esta opción ya que es beneficioso para ellas en numerosos ámbitos: les permite proteger a sus usuarios, prevenir reclamaciones y mala reputación (que implica pérdidas de valor y beneficios) y además les hace parecer responsables y comprometidos con respecto a los reguladores⁹⁶.

Además, este tipo de plataformas no solo tienen incentivos, sino posibilidades para imponer mecanismos auto-regulatorios. Como indica Hatzopoulos, estas plataformas manejan grandes cantidades de datos que sirven para identificar conductas negativas, y tienen los medios para ejercer un cierto control sobre sus usuarios⁹⁷ – estandarizando la provisión de servicios, bloqueando a los usuarios con un comportamiento negativo, o empleando métodos de autoevaluación entre usuarios.

Sin embargo, si bien la auto-regulación es útil tanto para las plataformas como para los usuarios, al aumentar los niveles de confianza en los servicios ofrecidos, algunas autoridades nacionales no han considerado estas medidas suficientes, y han entrado a regular los servicios de las plataformas de economía colaborativa.

Existen varios enfoques que se han adoptado por las autoridades nacionales a la hora de regular estos servicios: el más intrusivo consiste en una prohibición de la actividad (bien total o bien

⁹⁶ HATZOPOULOS (2018: 189).

⁹⁷ HATZOPOULOS (2018: 190).

parcial) como ocurrió en España con UberPop; pero también se han impuesto requerimientos y limitaciones a los proveedores de los servicios – como ha sido el caso de España con UberX.

Por su parte, la Comisión Europea ha adoptado una actitud expectante en la práctica, a pesar de haber expresado su interés en cosechar los máximos beneficios de las plataformas y de la economía digital en general⁹⁸. La Comisión Europea de momento no ha adoptado iniciativas legislativas sobre las plataformas de economía colaborativa, a pesar de haber ofrecido indicaciones no vinculantes⁹⁹ y haber promovido normas en áreas colaterales a la economía colaborativa¹⁰⁰. Estas normas colaterales están guiadas por cuatro objetivos: un marco de igualdad para servicios análogos; un comportamiento responsable; una mayor confianza, transparencia y justicia; mercados abiertos y no discriminatorios, y una economía impulsada por los datos¹⁰¹.

En opinión de la autora, cualquiera de las dos últimas opciones sería más beneficiosa que la primera. Si se regula a nivel nacional, e incluso local, se entienden mejor las especificidades de los sectores, pero por otro lado una regulación a nivel europeo armoniza los mercados y aporta mayor seguridad jurídica. Una opción intermedia sería una Directiva europea que regulara los aspectos más generales, y que dejara la implementación de ciertos aspectos a los Estados miembros. De este modo, se lograría un cierto equilibrio entre intereses.

Sin embargo, es interesante mencionar otras teorías, como la de Alfaro, que aboga por la liberalización absoluta de los mercados *consumer-to-consumer* (C2C, entre consumidores) y la regulación ordinaria de los mercados *business-to-consumer* (B2C, entre un negocio y un consumidor)¹⁰².

Alfaro considera que el derecho privado es perfectamente capaz de solventar los problemas que puedan surgir en el marco de las plataformas colaborativas, incluyendo los problemas de

⁹⁸ Comunicación de la Comisión Europea, de 19 de abril de 2016, al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada “Digitalización de la industria europea. Aprovechar todas las ventajas de un mercado único digital”, Bruselas, 180 final, pp. 1-17.

⁹⁹ Véase, por todas, la Comunicación de la Comisión Europea, de 25 de mayo de 2016, al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada “Las plataformas en línea y el mercado único digital. Retos y oportunidades para Europa” Bruselas, 288 final, pp. 1-17.

¹⁰⁰ HATZOPOULOS (2018: 206).

¹⁰¹ *Op. cit.* 99.

¹⁰² ALFARO, J. (2 de mayo de 2016). “La regulación de las plataformas”. Blog Almacén de Derecho. [consultado 10 junio 2018]. Disponible en <<http://derechomercantilesmana.blogspot.com/2016/05/la-regulacion-de-las-plataformas.html>>.

incumplimiento o daños, y que debería de liberalizarse el sector del transporte, al haber autorizaciones administrativas.

El problema que surge con este razonamiento es el mismo que explicaba el propio Alfaro y que se mencionó en el apartado 4.2.1 cuando se discutía la exclusión del sector del transporte del ámbito de la Directiva Bolkenstein: si se liberaliza el sector del transporte, la pugna por obtener clientes podría pasar por bajar los precios, con la posible consecuencia de que esta bajada se haga a costa de un menor mantenimiento del vehículo, lo que resultaría contraproducente para el pasajero, sobre todo en términos de seguridad.

8.3.1. Cómo regular las plataformas colaborativas

Para los dos últimos métodos (regulación a nivel nacional y regulación a nivel europeo) surgen además múltiples cuestiones, que Hatzopoulos¹⁰³ resume en las siguientes:

- (i) Crear nuevas reglas o extender las existentes: como bien defiende Hatzopoulos, si bien crear nuevas reglas reviste una mayor dificultad que simplemente incluir las actividades de las plataformas colaborativas bajo el ámbito de las normas ya existentes, en ocasiones estas no fueron pensadas para incluir las nuevas tecnologías que han ido surgiendo, por lo que seguiría habiendo lagunas. Por lo tanto, sería más beneficioso crear reglas específicas.
- (ii) Regular ahora o esperar a ver el desarrollo de las plataformas colaborativas: en esta ocasión, en la opinión de la autora un punto medio sería el más beneficioso. Es importante estudiar cómo evolucionan las plataformas colaborativas, pero si se espera mucho para regular, los problemas comentados en el apartado anterior se acrecentarían.
- (iii) Regular ex ante o ex post: regular ex ante supondría hacerlo mediante requisitos, autorizaciones, etc., mientras que hacerlo ex post sería básicamente para poder asignar a cada parte los costes de los daños que se han producido. Desde este punto de vista, la autora comparte la opinión de Hatzopoulos¹⁰⁴ de que es mejor regular ex ante, con la consecuente mayor seguridad jurídica que implica para los participantes.

¹⁰³ HATZOPOULOS (2018: 214-217).

¹⁰⁴ *Ibid.*

9. CONCLUSIÓN

Al zanjar la STJUE Uber que los servicios prestados por esta empresa están comprendidos en el ámbito de los transportes, el TJUE intentó colmar una laguna producida por la proliferación de los servicios digitales de economía colaborativa, donde no quedaba claro qué papel tenían exactamente las plataformas digitales, y dónde encajaban normativamente.

La regulación europea de los servicios no consideraba las implicaciones transnacionales de los transportes y consideraba que los negocios relacionados con los transportes tenían un ámbito nacional.¹⁰⁵ Este intento por parte del TJUE responde a una necesidad de adaptación de la normativa europea a una realidad rápidamente cambiante como es el uso creciente de plataformas online y de servicios de la economía colaborativa, que en la actualidad no se encuentran regulados *per se*.

A pesar de que la intención del TJUE podría ser el proveer una mayor seguridad jurídica sobre a qué normativa han de atenerse empresas como Uber, es muy posible que provoque una fragmentación y falta de armonización en la normativa aplicable a este tipo de servicios, al estar los servicios de transporte regulados a nivel nacional (e incluso a nivel local).

En algunos países se prohibirán o se han prohibido ya los servicios de Uber. Por ejemplo, Londres no renovó la licencia de operaciones que permitía operar a Uber en la ciudad — caducaba el 30 de septiembre de 2017— a consecuencia de lo que consideraron como una “falta de responsabilidad corporativa”.

En España, el fallo del TJUE en el caso Uber apunta a que la compañía tendrá que cumplir con la normativa aplicable a empresas de transporte, que ha ido variando desde unos requisitos en forma de autorización para operar, pasando por una liberalización mayor del sector, hasta volver a nuevos requisitos y limitaciones.

¹⁰⁵ KHAN, M. (19 de diciembre de 2017) “Uber court judgment has big implications for European regulation”. Financial Times [consultado 24 abril 2018]. Disponible en <<https://www.ft.com/content/cbfd3024-e4a5-11e7-97e2-916d4fbac0da>>.

En el caso Uber se hace patente la fuerte interacción entre diferentes áreas legales de manera tanto vertical (legislación local, nacional, europea e internacional) como horizontal (derecho administrativo, de la competencia, etc.), evidenciándose la necesidad de una revisión de las normas europeas que tenga en cuenta la nueva realidad económica y social, y los actores tecnológicos disruptivos que han entrado en el mercado.

En el ámbito más general de los servicios de economía colaborativa, esta tiene una regulación que no está tan adaptada a sus actividades como debería, y que hasta la STJUE no ha sido clara. Por ello, esta forma de consumo puede dar lugar a problemas entre los que se incluyen la elusión fiscal, la falta de cotizaciones laborales y la competencia desleal.

Por ello, sería conveniente regular de una manera efectiva estas actividades. De esta manera, se aseguraría la transparencia en el mercado y la competencia efectiva en los sectores afectados. La aplicación de normas vigentes a las nuevas formas de operación a la hora de prestar servicios no está resolviendo eficazmente los problemas a los que se enfrentan las empresas. Así las cosas, Uber ha ido cambiando de modelo operativo para evitar mayores problemas con la justicia.

Esta regulación debería ser a nivel tanto europeo como nacional, para lograr una mayor armonización de la materia respetando las especificidades de las actividades que conocen las autoridades locales, y debería ser ex ante, para aportar una mayor seguridad jurídica.

El poder regular adecuadamente los servicios de las plataformas colaborativas supone un reto tanto para la UE como para los Estados miembros, y lo fundamental es que se establezcan las normas que se establezcan, estas se cumplan de manera estricta para evitar daños a los consumidores y a los otros operadores en el mercado, siempre permitiendo innovación y la entrada de nuevas tecnologías en el mercado.

10. BIBLIOGRAFÍA

A) Legislación

Supranacional

Unión Europea

Tratado:

Unión Europea. Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, firmado en Lisboa el 13 de diciembre de 2007. *Diario Oficial de la Unión Europea C 326*, 26 de octubre de 2012, pp. 1-390.

Art. 4.2.g

Arts. 56-62

Directiva:

Unión Europea. Directiva 98/48/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de julio de 1998, que modifica la Directiva 98/34/CE por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas. *Diario Oficial de la Unión Europea L 217*, 5 de agosto de 1998, pp. 18-27.

Art. 1.2

Unión Europea. Directiva 2000/31/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2000, relativa a determinados aspectos jurídicos de los servicios de la sociedad de la información, en particular el comercio electrónico en el mercado interior (Directiva sobre el comercio electrónico). *Diario Oficial de la Unión Europea L 178*, 17 de julio de 2000, pp.1-16.

Art. 3.4

Unión Europea. Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior. *Diario Oficial de la Unión Europea L 376*, 27 de diciembre de 2006, pp. 36-68.

Art. 1

Art. 2.2.d

Art. 9

Art. 10

Unión Europea. Directiva 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de septiembre de 2015, por la que se establece un procedimiento de información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información, *Diario Oficial de la Unión Europea* L 241/1, 17 de septiembre de 2015, que deroga la Directiva 98/34/EC del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de junio de 1998 por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas, *Diario Oficial de la Unión Europea* L 204, 21 de julio de 1998, pp. 37-48

Art. 1

Dictamen:

Unión Europea. Dictamen del Comité Europeo de las Regiones, de 7 de diciembre de 2016, sobre economía colaborativa y plataformas en línea: una visión compartida de ciudades y regiones. *Diario Oficial de la Unión Europea* C 185, 9 de junio de 2017. pp. 24-28. Recomendación 7 [consultado 11 junio 2018]. Disponible en <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52016IR4163>>.

Comunicación:

Unión Europea. Comunicación de la Comisión Europea, de 19 de abril de 2016, al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada “Digitalización de la industria europea. Aprovechar todas las ventajas de un mercado único digital”, Bruselas, 180 final, pp. 1-17.

Unión Europea. Comunicación de la Comisión Europea, de 2 de junio de 2016, al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social europeo y al Comité de las Regiones titulada “Una Agenda Europea para la economía colaborativa”, Bruselas, 356 final, pp. 1-50, pp. 3, 5, 6, 7.

Unión Europea. Comunicación de la Comisión Europea, de 25 de mayo de 2016, al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada “Las plataformas en línea y el mercado único digital. Retos y oportunidades para Europa” Bruselas, 288 final, pp. 1-17.

Estatal

España

Ley/Ley Orgánica:

España. Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. *Boletín Oficial del Estado*, 31 de julio de 1987, núm. 182, pp. 23451-23481.

España. Ley 3/1991, de 31 de enero, de Competencia Desleal. *Boletín Oficial del Estado*, 11 de enero de 1991, núm. 10, pp. 959-962.

Art. 15

España. Ley 34/2002, de 11 de julio, de Servicios de la Sociedad de la Información. *Boletín Oficial del Estado*, 12 de julio de 2002, núm. 166, pp. 25388-25403.

Art. 6

España. Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. *Boletín Oficial del Estado*, 5 de julio de 2013, núm. 160, pp. 50239-50289.

Art. 48.2

Art. 99.1

Art. 99.3

España. Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de Unidad de Mercado. *Boletín Oficial del Estado*, 10 de diciembre de 2013, núm. 295, pp. 97953-97978.

Decreto / Real Decreto / Real Decreto-Ley:

España. Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. *Boletín Oficial del Estado*, 8 de octubre de 1990, núm. 241, pp. 29406-29473.

Art. 181.3

Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor. *Boletín Oficial del Estado*, 21 de abril de 2018, núm. 97, pp. 41051-41053.

Orden:

España. Orden de 30 de julio de 1998, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor. *Boletín Oficial del Estado*, 12 agosto 1998, núm. 192, pp. 27466-27472.

Art. 13.2.

Circular, resolución, instrucción, orden de servicio:

España. Ministerio de Fomento. Plan de inspección de transporte por carretera 2018. 30 de noviembre de 2017. p. 21 [consultado 10 abril 2018]. Disponible en <<https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/A75B36A0-173F-428F-A547-FA5B0113FF01/147183/PLANINSPECCION2018.pdf>>.

España. Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. 2016. Resultados preliminares del estudio sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa, E/CNMC/004/15 [consultado 7 abril 2018]. Disponible en: <<https://docs.google.com/document/d/1n65MjUaTmRLuZCqTIlqyWvobVqreR-iApsz1mhxy2y0/edit>>.

Francia

Ley:

Loi n° 2014-1104 du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur. *Journal Officiel* n°0228 du 2 octobre 2014, p. 15938 [consultado 10 junio 2018]. Disponible en <<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000029527162&categorieLien=id>>.

Decreto:

Décret n° 2013-1251 du 27 décembre 2013 relatif à la réservation préalable des voitures de tourisme avec chauffeur. *Journal Officiel* n°0301 du 28 décembre 2013 p. 21683 [consultado 10 junio 2018]. Disponible en <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2013/12/27/ACTI1326741D/jo>.

Reino Unido

Ley:

Reino Unido. Greater London Authority Act. The Private Hire Vehicles (London PHV Driver's Licenses) (Amendment) Regulations 2016.

B) Jurisprudencia

Tribunales españoles

- Tribunal Supremo
 - Sentencias

2014

España. Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso, Sección 3ª). Sentencia núm. 120/2014 de 27 de enero de 2014.

España. Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso, Sección 3ª). Sentencia núm. 89/2014 de 27 de enero de 2014.

España. Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso, Sección 3ª). Sentencia núm. 149/2014 de 29 de enero de 2014.

España. Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso, Sección 3ª). Sentencia núm. 152/2014 de 29 de enero de 2014.

España. Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso, Sección 3ª). Sentencia núm. 154/2014 de 29 de enero de 2014.

España. Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso, Sección 3ª). Sentencia núm. 159/2014 de 29 de enero de 2014.

España. Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso, Sección 3ª). Sentencia núm. 160/2014 de 30 de enero de 2014.

España. Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso, Sección 3ª). Sentencia núm. 161/2014 de 30 de enero de 2014.

2017

España. Tribunal Supremo (Sala de lo Civil, Sección 1ª). Sentencia núm. 1922/2017 de 17 de mayo de 2017.

España. Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso, Sección 3ª). Sentencia núm. 3891/2017 de 13 de noviembre de 2017.

2018

España. Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso, Sección 3ª). Sentencia núm. 1913/2018 de 4 de junio de 2018.

- Autos

2017

España. Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso, Sección 3ª). Auto núm. 2125/2017 de 13 de marzo de 2017.

- Juzgados de lo Contencioso-administrativo

2016

España. Juzgado de lo Contencioso-administrativo núm. 15 de Barcelona. Sentencia núm. 2579/2016 de 6 de octubre de 2016.

- Juzgados de lo Mercantil

- Sentencias

2018

España. Juzgado de lo Mercantil núm. 3 de Barcelona. Sentencia de 10 de abril de 2018 (rec. 929/2014).

- Autos

2014

España. Juzgado de lo Mercantil núm. 2 de Madrid. Auto núm. M 74/2014 de 9 de diciembre de 2014.

Tribunales internacionales

- Francia

2018

Francia. Conseil de Prud'hommes de Paris, resolución de 29 de enero de 2018, en el caso F 16/11460 *Florian Ménard vs. SAS Uber France* [consultado 9 de junio de 2018]. Disponible en inglés en <http://www.diritto-lavoro.com/wp-content/uploads/2018/02/sentenza-del-29-gennaio-2018.pdf>.

- Reino Unido

2017

Reino Unido. Sentencia del High Court of Justice, de 3 de marzo de 2017 (asunto 2017 EWHC 435, *Uber London y otros c. Transport for London* [consultado 10 de junio de 2018]. Disponible en https://docs.wixstatic.com/ugd/241720_fd5dd5d21455471fb8b034306166d75b.pdf.

2018

Reino Unido. Sentencia del Employment Tribunal de 28 de octubre de 2018 (caso 2202551/2015 *Mr Y Aslam, Mr J Farrar and Others c. Uber* [consultado 10 de junio de

2018]. Disponible en <<https://www.judiciary.uk/wp-content/uploads/2016/10/aslam-and-farrar-v-uber-employment-judgment-20161028-2.pdf>>.

- Unión Europea

2015

Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Petición de decisión prejudicial presentada por el Juzgado Mercantil núm. 3 de Barcelona (España) el 7 de agosto de 2015— *Asociación Profesional Elite Taxi / Uber Systems Spain, S.L.* (caso C-434/15), disponible en: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=170871&doclang=es>.

2017

Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Conclusiones del Abogado General Maciej Szpunar presentadas el 11 de mayo de 2017, en el caso *Asociación Profesional Élite Taxi c Uber Systems Spain, S.L.* (C-434/15), apartados 28, 35, 43, 44, 47, 48 y 51.

Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Caso *Asociación Profesional Élite Taxi v. Uber Systems Spain, S.L.* (C-434/15). Sentencia de 20 de diciembre de 2017, apartado 48.

2018

Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Caso *Uber Francia SAS c. Nabil Bensalem* (C-320/16). Sentencia de 10 de abril de 2018.

C) Doctrina

Libros

AZNAR TRAVAL, A. 2017. *Economía Colaborativa, Alojamiento y Transporte*, Navarra, Thomson Reuters Aranzadi, pp. 27, 31, 33.

CRAIG, P. - DE BURCA, G. 2011. *EU Law. Texts, cases and Materials*, 5ª edición, Oxford: Oxford University Press, pp. 764, 813, 816.

HATZOPOULOS, V. 2018. *The Collaborative Economy and EU Law*, Portland: Bloomsbury, pp. 22-30, 189, 190, 206, 211, 214-217.

MONTERO PASCUAL, J.J. 2017. *La regulación de la economía colaborativa. Airbnb, BlaBlaCar, Uber y otras plataformas*, 2017, Valencia, Tirant lo Blanch, pp. 26, 30, 39.

Obras colectivas

BOIX PALOP, A. 2017. La economía colaborativa, sus variantes y los retos jurídicos que plantea. En: AZNAR TRAVAL, A. (ed.) *Economía Colaborativa, Alojamiento y Transporte*, Navarra, Thomson Reuters Aranzadi, pp. 19, 21, 22.

JARNE MUÑOZ, P. 2016. Nuevas tendencias en el transporte terrestre de viajero. El fenómeno del transporte colaborativo. En: ZUBIRI DE SALINAS, M. (Directora). *El contrato de transporte de viajeros: Nuevas perspectivas*. Navarra: Thomson Reuters Aranzadi, pp. 227-265.

ORTIZ VIDAL, M^a. D. 2017. La economía colaborativa en la Unión Europea: un fenómeno tan popular como controvertido. pp.73-94. En: ALFONSO SANCHEZ, R.-VALERO TORRIJOS, J. (Directores). *Retos jurídicos de la economía colaborativa en el contexto digital*, 2017. Navarra: Thomson Reuters Aranzadi, pp. 81, 82, 86, 87.

SORIANO ARNANZ, A. 2017. Regulación aplicable a UBER en Londres: la pugna entre los black cabs y las empresas de transporte colaborativo. En A. BOIX PALOP, A. M. DE LA ENCARNACIÓN, & G. DOMENECH PASCUAL, *La regulación del transporte colaborativo*. Navarra: Thomson Reuters Aranzadi, pp. 343-365, pp. 352, 360.

TARRÉS VIVES, M. (2017). Economía colaborativa y uberización de la economía. Francia como ejemplo para el caso del transporte urbano de viajeros en automóviles de turismo. En: BOIX PALOP, A. - DE LA ENCARNACIÓN, A. - DOMÉNECH

PASCUAL, G. 2017. *La regulación del transporte colaborativo*. Navarra: Thomson Reuters, pp. 365-387, pp. 371, 372, 375

Artículos de revista

KUPCIK, J. 2016. Why does Uber violate European competition laws? *European Competition Law Review*, Vol. 37, Issue 11, pp. 469-472. ISSN: 0144-3054.

Páginas web

Agencia EFE (28 de marzo de 2017) “Uber cierra sus servicios en Dinamarca por una nueva ley del taxi”. El Mundo. [consultado 10 junio 2018]. Disponible en <<http://www.elmundo.es/economia/2017/03/28/58da56d2468aebb71b8b45b4.html>>.

ALFARO, J. (2 de mayo de 2016). “La regulación de las plataformas”. Blog *Almacén de Derecho*. [consultado 10 junio 2018]. Disponible en <<http://derechomercantilespana.blogspot.com/2016/05/la-regulacion-de-las-plataformas.html>>.

ALFARO, J. (20 de junio de 2015) “La cuestión prejudicial sobre Uber”. Blog *Almacén de Derecho*. [consultado 7 abril 2018]. Disponible en <<http://almacenederecho.org/la-cuestion-prejudicial-sobre-uber/>>.

Comisión Europea, “10 Commission priorities for 2015-19”. [consultado 10 junio 2018]. Disponible en <https://ec.europa.eu/commission/priorities_en>.

HAO, K. (23 de septiembre de 2017) “Map: All the places where Uber is partially or fully banned”. Quartz. [consultado 17 mayo 2018]. Disponible en <<https://qz.com/1084981/map-all-the-places-where-uber-is-partially-or-fully-banned/>>.

Instituto Nacional de Estadística, Tasas de paro por distintos grupos de edad, sexo y CCAA. [consultado 11 junio 2018]. Disponible en: <<http://www.ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=4247>>.

KHAN, M. (19 de diciembre de 2017) “Uber court judgment has big implications for European regulation”. *Financial Times*. [consultado 24 abril 2018]. Disponible en <<https://www.ft.com/content/cbfd3024-e4a5-11e7-97e2-916d4fbac0da>>.

PEAK, K. (7 de diciembre de 2011) “Uber pulls in another \$32M for app-based car service.” *Vator News*. [consultado 17 mayo 2018] Disponible en <<http://vator.tv/n/2266>>.

RODRÍGUEZ MARÍN, S. (17 de marzo de 2017) “Los modelos colaborativos y bajo demanda en plataformas digitales”. *Estudio de Adigital y Sharing España*, p. 9. [consultado 23 abril 2018]. Disponible en: <<https://www.adigital.org/media/plataformas-colaborativas.pdf>>.

UBER TECHNOLOGIES INC., Encuentra tu ciudad. [consultado 17 mayo 2018]. Disponible en <<https://www.uber.com/es-ES/cities/>>.