



Silvia Boboc

Las plataformas en línea
y el transporte discrecional
de viajeros por carretera

Tesis doctoral

Mayo de 2021

Directora

Prof. Dra. María Victoria Petit Lavall



TESIS DOCTORAL
Programa de Doctorado en Derecho
Escuela de Doctorado de la Universitat Jaume I

**LAS PLATAFORMAS EN LÍNEA Y EL TRANSPORTE DISCRECIONAL
DE VIAJEROS POR CARRETERA**

Memoria presentada por Silvia Boboc para optar al grado de doctora
por la Universitat Jaume I

Silvia Boboc

Prof. Dra. María Victoria Petit Lavall

Castelló de la Plana, mayo de 2021

La tesis doctoral se ha realizado en el marco del Proyecto de I+D: «El transporte como motor del desarrollo socio-económico: protección del contratante débil y avances en la liberalización del sector» (ref. DER2015-65424-C4-3-P), cuya investigadora principal es la profesora M.^a Victoria Petit Lavall.

ÍNDICE

ABREVIATURAS	VII
INTRODUCTION	1
INTRODUCCIÓN	11
CAPÍTULO I: LA ORDENACIÓN DE LA ACTIVIDAD DE ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR	21
I. LA CLASIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE	23
II. EL RÉGIMEN JURÍDICO DEL TRANSPORTE DISCRECIONAL DE VIAJEROS EN VEHÍCULO DE TURISMO EN LA NORMATIVA ESTATAL.....	26
1. LA NORMATIVA APLICABLE	26
2. LOS SUJETOS.....	28
3. LOS REQUISITOS ADMINISTRATIVOS DE EJERCICIO DE LA ACTIVIDAD	32
3.1. <i>El transporte privado particular</i>	32
3.2. <i>El transporte público</i>	32
3.2.1. La actividad de transportista	32
3.2.2. La actividad de intermediación en el transporte.....	38
3.2.2.1. Hasta la Ley 9/2003, de 4 de julio.....	38
3.2.2.2. Desde la Ley 9/2013, de 4 de julio.....	40
a. <i>Las modificaciones introducidas</i>	40
b. <i>El significado de la reforma llevada a cabo por la Ley 9/2013, de 4 de julio</i>	42
c. <i>La sujeción al régimen de intermediación contenido en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres o en la normativa turística</i>	47
4. EL RÉGIMEN JURÍDICO DEL ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR	48
4.1. <i>Introducción</i>	48
4.2. <i>Los antecedentes legislativos</i>	49
4.3. <i>La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y su desarrollo reglamentario</i>	51
4.4. <i>El periodo de liberalización: la Directiva 2006/123/CE y la Ley Ómnibus</i>	55
4.5. <i>La Ley 9/2013, de 4 de julio, y el Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre</i>	59

4.6. <i>El Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, y el Real Decreto Ley 3/2018, de 20 de abril</i>	68
4.7. <i>El Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre</i>	75
4.7.1. Los aspectos sustantivos	75
4.7.2. Valoración del Real Decreto Ley 13/2018.....	80
4.7.2.1. Desde la óptica del derecho de la competencia	80
4.7.2.2. La posible inconstitucionalidad de la delegación de facultades en favor de las Comunidades Autónomas	83
III. EL RÉGIMEN JURÍDICO DEL ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR EN LA NORMATIVA AUTONÓMICA Y LOCAL	93
1. INTRODUCCIÓN.....	93
2. ANDALUCÍA.....	95
3. CANARIAS	100
4. CATALUÑA	104
4.1. <i>Introducción</i>	104
4.2. <i>La normativa aplicable a nivel autonómico</i>	106
4.2.1. El Decreto Ley 5/2017, de 1 de agosto	106
4.2.2. El Decreto Ley 4/2019, de 29 de enero.....	107
4.3. <i>La normativa aplicable en el ámbito del Área Metropolitana de Barcelona</i>	111
4.3.1. El Reglamento de ordenación de la actividad de transporte urbano discrecional de viajeros con conductor en vehículos de hasta nueve plazas que circulan íntegramente en el ámbito del AMB, de 26 de junio de 2018.....	111
4.3.2. El Reglamento por el que se establecen las condiciones de explotación de las autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos con conductor de hasta nueve plazas (VTC), cuando prestan los servicios urbanos en el ámbito del AMB, de 21 de mayo de 2019	113
5. LA COMUNIDAD DE MADRID.....	114
6. LA COMUNIDAD VALENCIANA	118
7. EL PAÍS VASCO	121

CAPÍTULO II: EL TRANSPORTE DISCRECIONAL DE VIAJEROS POR CARRETERA DESARROLLADO CON LA INTERVENCIÓN DE PLATAFORMAS EN LÍNEA..... 125

I. EL TRANSPORTE Y LA ECONOMÍA COLABORATIVA.....	127
1. LOS ORÍGENES Y EL DESARROLLO DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA	127
2. EL CONCEPTO DE ECONOMÍA COLABORATIVA	133
3. LA INCLUSIÓN DEL TRANSPORTE EN LA ECONOMÍA COLABORATIVA.....	137

3.1. <i>La variedad de modelos</i>	137
3.2. <i>El carsharing</i>	138
3.3. <i>El carpooling: la plataforma BlaBlaCar</i>	140
3.4. <i>El ridehailing: las plataformas Uber y Cabify</i>	143
3.5. <i>Los principales modelos de carpooling y ridehailing como supuestos de economía colaborativa</i>	150
II. EL RÉGIMEN JURÍDICO APLICABLE A LAS PLATAFORMAS DE TRANSPORTE	153
1. LA ALTERNATIVA DE RÉGIMENES JURÍDICOS: LOS SERVICIOS DE LA SOCIEDAD DE LA INFORMACIÓN Y LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE.....	153
2. LA SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE 20 DE DICIEMBRE DE 2017	160
2.1. <i>Relevancia</i>	160
2.2. <i>La petición de pronunciamiento prejudicial</i>	163
2.3. <i>Los criterios para determinar la naturaleza jurídica del servicio: el doble test</i>	165
2.3.1. El concepto de servicio de la sociedad de la información.....	165
2.3.2. Aplicación al servicio <i>UberPop</i>	167
2.3.2.1. <i>UberPop</i> como servicio mixto	167
2.3.2.2. El doble test.....	170
2.4. <i>El régimen jurídico aplicable</i>	175
III. LA NATURALEZA JURÍDICA DE LOS SERVICIOS <i>UBERX</i> Y <i>CABIFY LITE</i>	178
1. INTRODUCCIÓN	178
2. LA APLICACIÓN DEL DOBLE TEST A LOS SERVICIOS <i>UBERX</i> Y <i>CABIFY LITE</i>	179
2.1. <i>El criterio de la creación de la oferta de transporte</i>	179
2.2. <i>El criterio de la influencia decisiva</i>	180
3. LA NATURALEZA JURÍDICA DE LOS SERVICIOS <i>UBERX</i> Y <i>CABIFY LITE</i> CONFORME A LA NORMATIVA NACIONAL	188
3.1. <i>Introducción</i>	188
3.2. <i>La perspectiva jurídico-privada</i>	190
3.3. <i>La perspectiva jurídico-pública</i>	194
3.3.1. La práctica actual de <i>Uber</i> y <i>Cabify</i>	194
3.3.1.1. En España.....	194
3.3.1.2. En otros países.....	200
3.3.2. El factor clave: la calificación del vínculo entre la plataforma y los conductores en el ámbito laboral.....	207
3.3.3. Las plataformas como transportistas	218
IV. LA ACTIVIDAD DE INTERMEDIACIÓN DE <i>UBER</i> Y <i>CABIFY</i> EN EL TRANSPORTE EN TAXI	221

1. LA NATURALEZA JURÍDICA DE LA ACTIVIDAD.....	221
2. LA POSIBILIDAD DE EXIGIR UNA AUTORIZACIÓN ADMINISTRATIVA	225
V. LA PLATAFORMA <i>BLABLACAR</i>	230
1. EL FUNCIONAMIENTO DE LA PLATAFORMA	230
2. LA NATURALEZA JURÍDICA DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE DE LOS CONDUCTORES REGISTRADOS	233
3. LA NATURALEZA JURÍDICA DE LA ACTIVIDAD DE LA PLATAFORMA	248
CAPÍTULO III: LA COMPETENCIA DESLEAL EN EL TRANSPORTE DISCRECIONAL DE VIAJEROS POR CARRETERA DESARROLLADO CON LA INTERVENCIÓN DE PLATAFORMAS EN LÍNEA.....	257
I. LA APLICACIÓN DE LA LEY DE COMPETENCIA DESLEAL A LOS MODELOS DE NEGOCIO DE <i>UBER</i> , <i>CABIFY</i> Y <i>BLABLACAR</i>	259
1. EL ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN DE LA LEY DE COMPETENCIA DESLEAL	259
2. EL ÁMBITO OBJETIVO Y SUBJETIVO DE APLICACIÓN DE LA LEY DE COMPETENCIA DESLEAL	265
II. EL ILÍCITO CONCURRENCIAL POR INFRACCIÓN DE NORMAS	273
III. EL ILÍCITO CONCURRENCIAL POR INFRACCIÓN DE NORMAS EN EL MODELO DE NEGOCIO DE <i>UBER</i> Y <i>CABIFY</i>	284
1. LA INFRACCIÓN DE LAS NORMAS ORDENADORAS DEL TRANSPORTE	284
<i>1.1. La ausencia de una autorización de transportista.....</i>	<i>284</i>
<i>1.2. La obligación de contratación previa del servicio y la prohibición de captar clientes en la vía pública.....</i>	<i>295</i>
1.2.1. En la normativa estatal.....	295
1.2.2. En la normativa autonómica	302
2. LA INFRACCIÓN DE LA NORMATIVA LABORAL Y TRIBUTARIA	311
3. LA LEGITIMACIÓN PASIVA	317
<i>3.1. Cuestiones previas</i>	<i>317</i>
<i>3.2. Las acciones declarativa y de cesación.....</i>	<i>320</i>
<i>3.3. La acción de resarcimiento de daños y perjuicios.....</i>	<i>324</i>
IV. EL ILÍCITO CONCURRENCIAL POR INFRACCIÓN DE NORMAS EN EL MODELO DE NEGOCIO DE <i>BLABLACAR</i>	333
1. LA PRESTACIÓN DE UN SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO SIN AUTORIZACIÓN ADMINISTRATIVA	333
2. LOS SUJETOS RESPONSABLES.....	337

2.1. <i>Los conductores</i>	337
2.2. <i>La plataforma</i>	337
2.2.1. La plataforma no es un mero prestador de servicios de alojamiento de datos	337
2.2.2. La responsabilidad de la plataforma por la conducta desleal por infracción de normas	350
3. LA EVENTUAL INFRACCIÓN DE LA NORMATIVA TRIBUTARIA.....	353

CAPÍTULO IV: LA DETERMINACIÓN DE PRECIOS EN EL TRANSPORTE DISCRECIONAL DE VIAJEROS POR CARRETERA DESARROLLADO CON LA INTERVENCIÓN DE PLATAFORMAS EN LÍNEA COMO ILÍCITO CONCURENCIAL357

I. LA DETERMINACIÓN DE PRECIOS MEDIANTE ALGORITMOS COMO CONDUCTA COLUSORIA 359

II. LA FIJACIÓN DE PRECIOS POR *UBER* Y *CABIFY*.....366

1. LA APLICACIÓN DE LAS NORMAS DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA A LA CONDUCTA DE FIJACIÓN DE PRECIOS	366
1.1. <i>El concepto de empresa</i>	366
1.2. <i>El supuesto general: las plataformas y los conductores como empresas no independientes</i>	372
1.3. <i>La actividad de Cabify en Alicante, Barcelona, Benidorm, Valencia y Zaragoza: la matriz y sus filiales como empresas no independientes</i>	377
1.4. <i>El mercado relevante en que operan Uber y Cabify y la consiguiente ausencia de posición de dominio</i>	385
2. LA FIJACIÓN DE PRECIOS LLEVADA A CABO POR <i>UBER</i> Y <i>CABIFY</i> Y SU POSIBLE CALIFICACIÓN COMO CONDUCTA COLUSORIA	391
2.1. <i>Consideraciones previas</i>	391
2.2. <i>El litigio contra Travis Kalanick</i>	392
2.3. <i>La perspectiva europea</i>	395
2.3.1. Las alternativas: una colusión <i>hub and spoke</i> o una pluralidad de acuerdos verticales.....	395
2.3.2. La fijación de precios como posible restricción accesoria o merecedora de una exención individual	404
2.3.2.1. Consideraciones previas	404
2.3.2.2. La fijación de precios como restricción accesoria	405
a. <i>La doctrina de las restricciones accesorias</i>	405
b. <i>La aplicación de la doctrina de las restricciones accesorias a los acuerdos de fijación de precios de Uber y Cabify</i>	410
2.3.2.3. La exención individual	414

III. LA DETERMINACIÓN DE PRECIOS POR <i>BLABLACAR</i> COMO CONDUCTA COLUSORIA	424
1. LA PLATAFORMA Y LOS CONDUCTORES COMO EMPRESAS INDEPENDIENTES	424
2. LOS ACUERDOS DE FIJACIÓN DE PRECIOS Y SUS EFECTOS SOBRE LA COMPETENCIA	428
2.1. <i>La fijación de precios</i>	428
2.2. <i>Los acuerdos de fijación de precios de BlaBlaCar como conductas de minimis</i>	433
CONCLUSIONS.....	445
CONCLUSIONES.....	459
FUENTES	473
I. BIBLIOGRAFÍA	473
II. DOCUMENTOS	500
1. UNIÓN EUROPEA	500
2. ESPAÑA	503
3. OTROS PAÍSES.....	507
4. OTROS	508
III. LEGISLACIÓN	509
1. INTERNACIONAL.....	509
2. UNIÓN EUROPEA	509
3. ESPAÑA	511
4. OTROS PAÍSES.....	521
IV. JURISPRUDENCIA	523
1. UNIÓN EUROPEA	523
2. ESPAÑA	527
3. OTROS PAÍSES.....	536
V. PÁGINAS WEB CONSULTADAS	539

ABREVIATURAS

AAN	Auto de la Audiencia Nacional
AA. VV.	Autores varios
ACCO	Autoritat Catalana de Competència
ADCA	Agencia de Defensa de la Competencia de Andalucía
ADI	<i>Actas de derecho industrial y derecho de autor</i>
Adigital	Asociación Española de la Economía Digital
AJA	<i>Actualidad Jurídica Aranzadi</i>
AJM	Auto del Juzgado de lo Mercantil
AMB	Área Metropolitana de Barcelona
AP	Audiencia Provincial
Apdo./ apdos.	Apartado/ apartados
API	<i>Anuario de Propiedad Intelectual</i>
ATS	Auto del Tribunal Supremo
ATSJ	Auto del Tribunal Superior de Justicia
AVC	Autoridad Vasca de la Competencia
BOA	<i>Boletín Oficial de Aragón</i>
BOAM	<i>Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid</i>
BOC	<i>Boletín Oficial de Cantabria</i>
BOCG	<i>Boletín Oficial de las Cortes Generales</i>
BOCM	<i>Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid</i>
BOE	<i>Boletín Oficial del Estado</i>
BOIB	Boletín Oficial de las Islas Baleares
BOIC	<i>Boletín Oficial de las Islas Canarias</i>
BOJA	<i>Boletín Oficial de la Junta de Andalucía</i>
BOP	<i>Boletín Oficial de la Provincia</i>
BOPB	<i>Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona</i>
BOPV	<i>Boletín Oficial del País Vasco</i>
BORME	<i>Boletín Oficial del Registro Mercantil</i>
CBLR	<i>Columbia Business Law Review</i>
CC	Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil
CCom	Real Decreto de 22 de agosto de 1885 por el que se publica el Código de Comercio
CCJC	<i>Cuadernos Civitas de jurisprudencia civil</i>
CDCCV	Comisión de Defensa de la Competencia de la Comunidad Valenciana
CE	Constitución Española
CESCO	Centro de Estudios de Consumo
Cit.	Citado
CMLR	<i>Common Market Law Review</i>
CNC	Comisión Nacional de la Competencia
CNMC	Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia
Coord./ coords.	Coordinador/ coordinadores
CP	Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal
CVF	Caballo de vapor fiscal

DCE	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 del comercio electrónico en el mercado interior
Dir./ dirs.	Director/ directores
DOE	<i>Diario Oficial de Extremadura</i>
DOGC	<i>Diario Oficial de la Generalidad de Cataluña</i>
DOGV	<i>Diario Oficial de la Generalidad Valenciana</i>
DN	<i>Derecho de los Negocios</i>
ECJ	<i>European Competition Journal</i>
ECODES	Fundación Ecología y Desarrollo
Ed./ eds.	Editor/ edición/ editores
ERCL	<i>European Review of Contract Law</i>
ET	Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores
FJ	Fundamento Jurídico
Hom.	Homenaje
IDP	<i>Revista de Internet, Derecho y Política</i>
IJoC	<i>International Journal of Communication</i>
Infra	Abajo
JCL	<i>Journal of Corporation Law</i>
JEEA	<i>Journal of the European Economic Association</i>
JORF	<i>Journal Officiel de la République Française</i>
LCD	Ley 3/1991, de 10 de enero, de competencia desleal
LCSP	Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014
LDC	Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia
LEC	Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil
L. G. D. J.	Librairie générale de droit et de jurisprudence
LGUM	Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado
LJCA	Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa
LODFTT	Ley Orgánica 5/1987, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable
LOTCC	Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias
LOTT	Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres
LRBRL	Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local
LSSI	Ley 34/2002, de 11 de julio, de servicios de la sociedad de la información y de comercio electrónico
NBER	National Bureau of Economic Research
N.º/ os	Número/ números
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos
OCU	Organización de Consumidores y Usuarios
OTLE	Observatorio del Transporte y Logística en España
P./ pp.	Página/ páginas
Parr.	Párrafo
Pto./ ptos.	Punto/ puntos
P. ej.	Por ejemplo
PwC	PricewaterhouseCoopers
RAP	<i>Revista de Administración Pública</i>
RC	<i>Revista de responsabilidad civil, circulación y seguro</i>

<i>Rcd</i>	<i>Revista de Derecho de la Competencia y la Distribución</i>
<i>RCE</i>	<i>Revista de la Contratación Electrónica</i>
RDC	Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Defensa de la Competencia
<i>RdNT</i>	<i>Revista Aranzadi de Derecho y Nuevas Tecnologías</i>
<i>RDM</i>	<i>Revista de Derecho Mercantil</i>
<i>Rdt</i>	<i>Revista de Derecho del Transporte</i>
<i>REDA</i>	<i>Revista Española de Derecho Administrativo</i>
<i>REDC</i>	<i>Revista Española de Derecho Constitucional</i>
<i>REDe</i>	<i>Revista Española de Derecho Europeo</i>
<i>REE</i>	<i>Revista de Estudios Europeos</i>
<i>RGD</i>	<i>Revista General de Derecho</i>
ROTCC	Decreto 72/2012, de 2 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias
ROTT	Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres
RRM	Real Decreto 1784/1996, de 19 de julio, por el que se aprueba el Reglamento del Registro Mercantil
<i>RSR</i>	<i>Revista General de Derecho de los Sectores Regulados</i>
RVTC	Registro de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor
SAN	Sentencia de la Audiencia Nacional
SAP	Sentencia de la Audiencia Provincial
SJCA	Sentencia del Juzgado de lo contencioso-administrativo
SJM	Sentencia de Juzgado de lo Mercantil
SJSO	Sentencia de Juzgado de lo Social
S. n.	Sin número
Ss.	Siguientes
STC	Sentencia del Tribunal Constitucional
STGUE	Sentencia del Tribunal General de la Unión Europea
STJCE/UE	Sentencia del Tribunal de Justicia las Comunidades Europeas/de la Unión Europea
STPI	Sentencia de Tribunal de Primera Instancia
STS	Sentencia del Tribunal Supremo
STSJ	Sentencia del Tribunal Superior de Justicia
<i>Supra</i>	Arriba
t.	Tomo
TDC	Tribunal de Defensa de la Competencia
TFUE	Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea
TG	Tribunal General
TJCE/UE	Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas/de la Unión Europea
TRLGDCU	Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias
TS	Tribunal Supremo
UCM	Universidad Complutense de Madrid
Vid.	Véase
Vol.	Volumen
VTC	Arrendamiento de vehículos con conductor

INTRODUCTION

The intervention of online platforms in the development of all types of activities constitutes one of the most relevant economic phenomena of the 21st Century. Although it is known by many different names (on-demand economy, access economy, platform economy, etc.), the expression that the European Commission has adopted in its Communication of 2 June 2016¹ and that has eventually become consolidated in Spain² is that of «economía colaborativa» (collaborative economy, in British English, and sharing economy, in American English). Its root can be found in collaborative consumption, a concept that became popular thanks to Rachel Botsman's and Roo Rogers' 2010 book entitled *What's Mine Is Yours, The Rise of Collaborative Consumption*³, which refers to non-profit activities among consumers which seek to increase the use of goods or services with an idle capacity (i.e. they are being underused) by sharing expenses. Nevertheless, nowadays these activities are being carried out on a large scale, mostly between persons who hardly know each other, in exchange for remuneration and by means of efficient digital applications. Therefore, what started out as collaborative consumption has given rise to a broader phenomenon which encompasses both consumer activities as well as the production and distribution of goods or services. This is due to a number of factors, the most important of which are: high-speed Internet connections; geolocation on smartphones, which allows matching supply with demand, thereby reducing the cost of transactions; online payments; the resolution of consumers' trust issues by means of reputational systems; changes

¹ Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions «A European agenda for the collaborative economy», of 2 June 2016, pp. 1-18, COM (2016) 356.

² VELASCO SAN PEDRO, L. A., «Economía colaborativa», in T. de la Quadra-Salcedo Fernández del Castillo and J. L. Pinar Mañas (eds.), *Sociedad Digital y Derecho*, Boletín Oficial del Estado, Ministerio de Industria, Comercio y Turismo and RED.ES, 2018, pp. 633-656, at pp. 633 and 634, available on https://www.boe.es/biblioteca_juridica/abrir_pdf.php?id=PUB-NT-2018-97.

³ BOTSMAN, R., and ROGERS, R., *What's Mine Is Yours. The Rise of Collaborative Consumption*, HarperCollins, London, 2010, revised, updated and published under the title *What's Mine Is Yours. How Collaborative Consumption Is Changing the Way We Live*, HarperCollins, London, 2011.

in the values of society; concern regarding sustainable consumption; and the financial crisis of the past decade, which has fostered the emergence of a cheaper way for consumers to access and enjoy goods and services which is, at the same time, more profitable for suppliers.

The concept of collaborative economy is not uniform. In contrast to the predominant opinion of commercial law scholars, which embraces a narrow definition, identifiable in essence with the primitive idea of collaborative consumption⁴, the institutional-level definitions in Spain and abroad, as well as those of the European Union and also some scholars⁵, are much broader. This latter view is gaining ground: the collaborative economy of the 21st Century goes much further than what was initially known as collaborative consumption, in such a way that it now encompasses both peer to peer transactions (P2P) and business to consumer transactions (B2C). The element which all the different definitions have in common is the intervention of an online platform that facilitates transactions between private individuals and/or professionals, with or without the intention of making a profit.

Transport is not immune to the sharing economy. Online platforms which connect suppliers with consumers of transport services exist for all means of transport, be it passenger or freight, regardless of the type of vehicle used for carrying out the journey, and also for auxiliary transport activities such as the rental of vehicles without driver. However, it is the private transport of passengers by car, and within this modality, the rendering of on-demand

⁴ VELASCO SAN PEDRO, L. A., «El consumo colaborativo en el transporte de personas», *Diario La Ley* 8.601, Sección Documento *on-line*, September 9, 2017, pp. 2-14, at p. 8; PETIT LAVALL, M.^a V., and PUETZ, A., «Fierce or Unfair Competition in the Road Passenger Transport Sector», *Proceedings of the 2nd International Transport and Insurance Law Conference*, University of Zagreb. Faculty of Law, Zagreb, 2017, pp. 425-444, at p. 427; MIRANDA SERRANO, L. M.^a, «Economía colaborativa y competencia desleal. ¿Deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por plataformas digitales?», *REE* (on line edition), July-December 2017, pp. 197-249, at p. 202; GÓRRIZ LÓPEZ, C., «Taxi “vs” Uber: de la competencia desleal al arrendamiento de vehículos con conductor», *RDM*, No 311, January-March 2019, pp. 241-296, at p. 246; FINCK, M. and RANCHORDÁS, S., «Sharing and the City», *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, Vol. 49, No 5, 2016, pp. 1.299-1.369, at pp. 1.313-1.322.

⁵ MONTERO PASCUAL, J. J., «La regulación de la economía colaborativa», in J. J. Montero Pascual (ed.), *La regulación de la economía colaborativa*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2017, pp. 23-65, at p. 35; DEMARY, V., «Competition in the Sharing Economy», Institut der deutschen Wirtschaft Köln, IW policy paper 19/2015, 15 July, 2014, pp. 1-27, at p. 4; id., «Stepping up the Game. The Role of Innovation in the Sharing Economy», Working Paper 2017:1, Konkurrensverket, 3 May, 2017, pp. 1-20, at p. 5; JOURDAIN, L., LECLERC, M., and MILLERAND, A., *Économie collaborative & Droit. Les clés pour comprendre*, FYP éditions, Limoges (France), 2016, p. 17; GRAHAM, M., and ANWAR, M. A., «Two Models for a Fairer Sharing Economy», in N. M. Davison, M. Finck and J. J. Infranca (eds.), *The Cambridge Handbook of the Law of the Sharing Economy*, Cambridge University Press, Cambridge, 2019, pp. 328-340, at p. 330.

transport services [*ridehailing*, also known as *ridesourcing* or *Transportation Network Companies (TNCs)*] and the shared use of a vehicle by several users simultaneously (*carpooling* or *ridesharing* in English; *covoiturage* in French) which have attracted the attention of legislators, as well as that of different national and European Union competition authorities, the courts of laws and comparative legal literature. The perfect paradigm of *carpooling* is the French platform *BlaBlaCar*, whereas the American *Uber* and Spanish *Cabify* are ideal examples of *ridehailing* platforms.

The possible inclusion of these three platforms in the collaborative economy depends on whether one opts for the broader concept, developed by the European and national authorities, or for the narrower concept, which is favoured by most Spanish scholars. Undeniably, all of these models have certain characteristic traits pertaining to the modern collaborative economy (be it the broader or narrower definition thereof), because they all utilize goods with a high idle capacity, such as privately owned cars, and they reduce the transactional costs. Nevertheless, in the cases of *Uber* and *Cabify*, the drivers act with evident profit-making intentions. As far as *BlaBlaCar* is concerned, there are cases in which the transport is carried out without seeking profit and can therefore fall under the strict concept of sharing economy, but there are many other cases in which it cannot be considered as such because the drivers do indeed profit from transporting passengers. Be as it may, the truth is that collaborative economy and collaborative transport do not exist as legal categories, because neither European nor Spanish legislators have undertaken the task of specifically regulate them. In consequence, the inclusion of transport platforms in either of the collaborative economy definitions has no impact from a legal point of view.

The present doctoral thesis analyses the market regulation, the legal status and the questions that the activity of *Uber*, *Cabify* and *BlaBlaCar* and their registered drivers raise from a Competition Law point of view.

a) The first chapter explores those aspects of the legislation regarding the occasional transport of passengers by car which have implications for the activity of transport platforms. The occasional transport of passengers by car is not regulated on a uniform basis throughout the European Union, because the European Parliament and Council have not yet made use of the

competence conferred on them in this area by Article 91(1) TFEU⁶ in order to implement a common transport policy. Therefore, the different regulations enacted by the member States are applicable, which in Spain mainly consist of AOLTA⁷, AOLTR⁸ and several ministerial orders, as well as the legislative acts adopted by the Autonomous Communities and local authorities in accordance with their competencies. Thus, it is necessary to distinguish firstly between public transport and private transport and to lay out the regulation of transport intermediation activities, as modified by Act No 9/2013 of 4 July amending the AOLTA and Act No 21/2003 of 7 July on Air Safety (henceforth Law 9/2013 of 4 July)⁹, which envisages two different types of authorisation to intermediate in the occasional transport of passengers by road: on the one hand, licensed carriers, which can both perform the transport service itself and intermediate in the sector for which they have obtained the corresponding transport authorisation; on the other hand, tourism intermediaries (travel agencies or other types of tourism intermediaries), whose legal regime is determined by the regulations on tourism.

Most of the chapter is dedicated to studying the evolution of the legal regime regarding authorisations for the rental of vehicles with driver, under the scope of which *Uber* and *Cabify* drivers currently carry out their activity. Administrative intervention has always been intense in this field, ever since the first regulations were adopted in 1924, with a brief period of liberalisation as a result of the entry into force of Act No 25/2009, of 22 December, on the reform of different Acts to adapt them to the Act on free access to service activities and their exercise (henceforth Act 25/2009, of 22 December)¹⁰, followed by an intense legislative activity which, as a matter of fact, is still in the making, as evidenced by the draft of a Royal Decree regarding the control of the exploitation of authorisations for the rental of vehicles with driver¹¹. The purpose of such profuse regulation is that of hindering, due to the pressure of the taxi

⁶ Treaty on the Functioning of the European Union (*OJEU* C 326, October 26, 2012).

⁷ Act No 16/1987, of 30 July, on the Administrative Organisation of Land Transport (*BOE* No 182, of 31 July 1987).

⁸ Regulation developing the Act on the Administrative Organisation of Land Transport, enacted by Royal Decree No 1211/1990, of 28 September (*BOE* No 241, of 8 October 1990).

⁹ *BOE* No 160, of 5 July 2013.

¹⁰ *BOE* No 308, of 23 September 2009.

¹¹ Available on <https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/buscador-participacion-publica/proyecto-de-real-decreto-sobre-el-control-de-la-explotacion-de-las-autorizaciones-de-arrendamiento-de-vehiculos-con-conductor>.

industry, rent-a-car with driver activities performed with the intervention of online platforms. The future of such activities is indeed uncertain because, at the end of the transitional period introduced by Royal Decree-law 13/2018, of 28 September, which amended the AOLTA provisions on the rental of vehicles with driver (henceforth Royal Decree-law 13/2018, of 28 September)¹², the territorial scope of VTC licenses will become exclusively interurban, instead of urban and interurban as it currently is. Consequently, many operators will see themselves forced to abandon the market because urban services make up the most important part of their business.

The autonomic and local regulation of rent-a-car with driver services is also analysed with respect to those Autonomous Communities where the presence of *Uber* and *Cabify* has caused more hostility, that is, Andalusia, Catalonia, the Valencian Community, Madrid and the Basque Country. The regulation of the Canary Islands is also highlighted, because it is the only Autonomous Community where these companies operate exclusively with autonomic and not national VTC licenses.

b) The second chapter is the lengthiest and constitutes the keystone around which the remaining chapters will be shaped. It addresses the legal nature of *Uber*, *Cabify* and *BlaBlaCar*'s activity, as well as that of the drivers registered on said platforms—in particular, whether the platforms provide services of the information society or in the transport sector—, which are key aspects when assessing whether they are violating unfair competition regulations (chapter three) or antitrust laws (chapter four). In this context, the analysis of the Judgment of the European Court of Justice (Grand Chamber) of 20 December 2017¹³ is fundamental, because it establishes the criteria to abide by when deciding whether a service carried out by a platform is considered to be an information society service or whether, on the contrary, it is a service in the field of transport. Pursuant to the Court, the extinct *UberPop* service, which employed drivers that did not hold a transport authorisation, was a service in the field of transport and not an information society service.

¹² BOE No 236, of 29 September 2018.

¹³ Judgment of the Court of Justice (Grand Chamber) of 20 December, 2017, *Asociación Profesional Élite Taxi y Uber Systems Spain, S. L.*, C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364.

Subsequently, the legal nature of the activity of the platforms in relation to the *UberX* and *Cabify Lite* services, which employ drivers holding a VTC licence, as well as their intermediation in taxi transport are analysed. With regard to the former, a distinction has to be drawn between private and public law. From the private law point of view, both platforms are contractual carriers, since they assume the obligation of performing a transport service in their own name. From the public law perspective, they seem to be carriers and not transport intermediaries because the relationship between the platforms and the drivers is an employment contract. This is indeed the opinion expressed by labour law scholars and in most of the decisions issued in other European countries regarding *Uber's* activity, whereas the legal nature of the relationship has not yet been challenged before the Spanish courts. French and Portuguese laws, which specifically regulate the activity of platforms such as *Uber* and *Cabify* and are also addressed in this chapter, both classify the platforms as transport intermediaries on an administrative level, though they subject them to the liability regime of contractual carriers, making them responsible for the performance of the transport service. The intermediation activity of *Uber* and *Cabify* in taxi transport, for its part, constitutes an information society service and the State where the service provider is established can request a prior authorisation to be obtained, whenever such an authorisation is also mandatory for providers of economically equivalent services that are not information society services.

Finally, the chapter examines the legal nature of the transport service performed by the drivers registered with *BlaBlaCar* and that of the activity carried out by the platform itself. To this end, it addresses the question as to whether or not it meets the condition established in Article 101(1) AOLTA regarding the classification of transportation services as particular private or public transport. It is confirmed that, although the journeys are carried out to satisfy the driver's own travel needs and the passengers can be classified as his or her relatives if this latter term is interpreted according to the current social context [Art. 3(1) CC], nevertheless, the amounts charged by the drivers exceed, on occasion, the expenses of the journey, so that both public and private transport services are offered through the platform. For its part, the activity of *BlaBlaCar*, managed by the French society Comuto, S. A., is typical of an information society service. Therefore, the country of origin principle applies [Arts. 7 and 8 of Act No 34/2002, of

11 July, on Services of the Information Society and Electronic Commerce¹⁴ and Art. 3(1) and (2) of the Electronic Commerce Directive¹⁵], according to which the services are governed by the laws of the State of establishment (France). Furthermore, the platform can only be controlled by French authorities, without Spanish authorities being able to check whether it is complying with said laws, nor restrict its activity for reasons falling within the coordinated field, which covers requirements with which the service provider has to comply in respect of the taking up or pursuit of the activity, unless it infringes any of the principles contemplated in Article 8(1) of Act No 34/2002.

c) The third chapter analyses the business models of *Uber*, *Cabify* and *BlaBlaCar* from the perspective of Act No 3/1991, of 10 January, on Unfair Competition (hereinafter UCA)¹⁶, and, in particular, whether they infringe Article 15 UCA, which considers unfair any violation of laws that permits to obtain a significant competitive advantage [Art. 15(1) UCA], and also the mere violation of legal rules that aim at regulating the competitive activity in the market [Art. 15(2) UCA]. The study begins by determining whether the activities carried out by and with the intervention of these platforms fall within the territorial, objective and subjective scope of application of the Act. In this context, it should be borne in mind that the characteristic and natural purpose of particular private transport provided through *BlaBlaCar* is not competitive, so that it does not fall under the objective scope of the Unfair Competition Act. Subsequently, we shall analyse the possible breach of transport regulations by *Uber* and *Cabify*, who act in the market without a transport authorisation; whether they infringe the obligation to hire rent-a-car with driver services with anticipation or the prohibition to capture passengers in the street, both of which are present in State and autonomic regulations; or if they infringe labour and tax laws.

With regards to *Cabify*, we will assess both its «general» business model and the one that applies in Aragon, Catalonia and the Valencian Community, where Maxi Mobility Spain, S. L. (owner and manager of *Cabify*) has transferred the use of the application and/or web page and

¹⁴ Act No 34/2002, of 11 July, on Information Society Services and Electronic Commerce (*BOE* No 166, of 12 July 2002).

¹⁵ Directive 2000/31/CE of the European Parliament and of the Council of 8 July 2000, on certain legal aspects of information society services, in particular electronic commerce, in the Internal Market (Directive on electronic commerce) (*OJEC* L 178, of 17 July 2000).

¹⁶ *BOE* No 10, of 10 July 1991.

the «*Cabify*» brand to its subsidiaries *Prestige&Limousine, S. L.* and *Miurchi Car*, who take on the condition of contractual carriers. As far as court procedure is concerned, special attention is paid to the standing to be sued of the societies who manage the platforms, as well as that of other societies within the corporate group and that of the drivers themselves, where declaratory action, an injunction or an action for damages is brought in a court.

Likewise, the chapter also addresses the performance of public transport services by drivers registered in *BlaBlaCar* without holding the preceptive administrative authorisation and infringing the obligation of hiring out the vehicle for its total capacity, as well as the legal nature of the information society service that *BlaBlaCar* provides. Once discarded that the platform is a hosting provider, it should be considered liable both for the information transmitted or stored at the request of the recipients of the service (drivers) and for the content provided by the platform itself. The chapter finishes with a summary analysis of the possible breach of tax laws by the platform and whether such a breach implies unfair conduct.

d) The fourth and last chapter aims to determine if a collusive price-fixing conduct exists in the business models of *Uber*, *Cabify* and *BlaBlaCar* [Art. 101(1) TFEU and Art. 1(1) DCA¹⁷]. According to the concept of «undertaking» for antitrust law purposes, the drivers form an economic unit with *Uber, B. V.* and *Maxi Mobility Spain, S. L.*, owners of the *Uber* and *Cabify* platforms respectively. The same conclusion can be reached for *Cabify* and its subsidiaries *Prestige&Limousine, S. L.* and *Miurchi Car, S. L.* Therefore, the prohibition of collusive agreements does not apply to the relationship between them, although the possibility of considering them independent undertakings is also discussed. In this latter (theoretical) case, the hypothesis is raised of whether only a vertical collusion exists between the platforms and the transport service providers or if it is actually a *hub and spoke* system through which collusion takes place, not only by means of a series of vertical agreements between the platform (the *hub*) and each of the drivers or VTC companies (the *spokes*), but also through horizontal agreements between the drivers or VTC companies themselves, who would accept charging the passengers the price determined by the platform's algorithm, with the knowledge that the rest of the drivers and VTC companies will also do so (the *rim*). Subsequently, the possibility to apply the doctrine

¹⁷ Act No 15/2007, of 3 July, on Defense of Competition (*BOE* No 159, of 4 July 2007).

of ancillary restraints to price-fixing agreements and their possible individual exemption is also assessed.

Finally, it is questioned whether the recommendation of prices by *BlaBlaCar* as well as the setting of minimum and maximum fees that drivers can charge through the application constitute collusive behaviour, since in this case the drivers and the platform are independent undertakings. All in all, said conduct would only be potentially illegal with respect to public transport carried out with the participation of *BlaBlaCar*, but not regarding particular private transport. Nevertheless, it does currently not seem possible to conclude that the conduct is indeed illegal, since it does not significantly restrict competition in all or part of the national market, and much less within the common market, therefore qualifying as *de minimis*.

INTRODUCCIÓN

La intervención de plataformas en línea en el desarrollo de todo tipo de actividades constituye uno de los fenómenos económicos más relevantes del siglo XXI. Aunque se designa de muchas maneras (economía bajo demanda o a demanda, economía de acceso, economía de plataformas, etc.), la expresión que ha asumido la Comisión Europea en su Comunicación de 2 de junio de 2016¹⁸ y se ha consolidado en España¹⁹ es la de «economía colaborativa». Su germen se encuentra en el consumo colaborativo, concepto que devino popular gracias al libro publicado en 2010 por Rachel Botsman y Roo Rogers, *What's Mine Is Yours. The Rise of Collaborative Consumption*²⁰ y hace referencia a actividades sin ánimo de lucro, realizadas entre particulares para incrementar el uso de bienes o servicios con capacidad ociosa, por tanto, infrautilizados, compartiendo gastos. Sin embargo, hoy día dichas actividades se realizan a gran escala, la mayoría de veces entre sujetos prácticamente desconocidos, a cambio de una remuneración y de una manera eficiente, por medio de aplicaciones digitales. Así, lo que se gestó como una actividad de consumo colaborativo ha dado paso a un fenómeno de mayor amplitud, que engloba tanto acciones de consumo como de producción y distribución de bienes o servicios. Ello se debe a una serie de factores, entre los que destacan: la Internet de alta velocidad; la geolocalización en los teléfonos inteligentes, que permite casar oferta y demanda, reduciendo los costes de transacción; los pagos en línea; la mejora en la solución de los problemas de confianza, mediante sistemas de reputación en línea; el cambio de valores en la sociedad; la

¹⁸ Comunicación al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «Una Agenda Europea para la economía colaborativa», de 2 de junio de 2016, pp. 1-18, COM (2016) 356.

¹⁹ VELASCO SAN PEDRO, L. A., «Economía colaborativa», en T. de la Quadra-Salcedo Fernández del Castillo y J. L. Pinar Mañas (dirs.), *Sociedad Digital y Derecho*, Boletín Oficial del Estado, Ministerio de Industria, Comercio y Turismo y RED.ES, 2018, pp. 633-656, en pp. 633 y 634, disponible en https://www.boe.es/biblioteca_juridica/abrir_pdf.php?id=PUB-NT-2018-97.

²⁰ BOTSMAN, R. Y ROGERS, R., *What's Mine Is Yours. The Rise of Collaborative Consumption*, HarperCollins, Londres, 2010, posteriormente revisada, actualizada y publicada bajo el título *What's Mine Is Yours. How Collaborative Consumption Is Changing the Way We Live*, HarperCollins, Londres, 2011.

preocupación por el consumo sostenible; y la crisis financiera de la década pasada, que ha incentivado la aparición de una forma de acceso y disfrute de bienes y servicios más barata para los demandantes y, al mismo tiempo, más rentable para los oferentes.

El concepto de economía colaborativa no es uniforme. Frente a la doctrina mercantilista mayoritaria que propugna un concepto estricto, identificable en esencia con la primitiva idea de consumo colaborativo²¹, las definiciones a nivel institucional español y extranjero, y de la Unión Europea, seguidas también por algunos autores²², emplean un concepto mucho más amplio. Es esta última la tesis que está ganando terreno: la economía colaborativa en el siglo XXI va más allá de lo que inicialmente se conoció como consumo colaborativo, de modo que se incluyen dentro de la misma tanto transacciones entre iguales (*peer to peer*: P2P) como transacciones realizadas de profesional a consumidor (*business to consumer*: B2C). El elemento que comparten las distintas definiciones es la intervención de una plataforma en línea que facilita las transacciones entre particulares y/o profesionales, con o sin ánimo de lucro.

El transporte no es ajeno a la economía colaborativa. Las plataformas en línea que ponen en contacto a oferentes con demandantes de servicios de transporte existen en todos los modos de transporte, sea de viajeros o de mercancías, con independencia del tipo de vehículo utilizado para efectuar el desplazamiento, y también en relación con las actividades auxiliares del transporte, como es el caso del arrendamiento de vehículos sin conductor. Sin embargo, son el

²¹ VELASCO SAN PEDRO, L. A., «El consumo colaborativo en el transporte de personas», *Diario La Ley* 8.601, Sección Documento *on-line*, 9 de septiembre, 2017, pp. 2-14, en p. 8; PETIT LAVALL, M.^a V. Y PUETZ, A., «Fierce or Unfair Competition in the Road Passenger Transport Sector», *Proceedings of the 2nd International Transport and Insurance Law Conference*, University of Zagreb. Faculty of Law, Zagreb, 2017, pp. 425-444, en p. 427; MIRANDA SERRANO, L. M.^a, «Economía colaborativa y competencia desleal. ¿Deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por plataformas digitales?», *REE* (edición en línea), julio-diciembre de 2017, pp. 197-249, en p. 202; GÓRRIZ LÓPEZ, C., «Taxi “vs” Uber: de la competencia desleal al arrendamiento de vehículos con conductor», *RDM*, n.º 311, enero-marzo de 2019, pp. 241-296, en p. 246; FINCK, M. Y RANCHORDÁS, S., «Sharing and the City», *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, vol. 49, n.º 5, 2016, pp. 1.299-1.369, en pp. 1.313-1.322.

²² MONTERO PASCUAL, J. J., «La regulación de la economía colaborativa», en J. J. Montero Pascual (dir.), *La regulación de la economía colaborativa*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2017, pp. 23-65, en p. 35; DEMARY, V., «Competition in the Sharing Economy», Institut der deutschen Wirtschaft Köln, IW policy paper 19/2015, 15 de julio de 2014, pp. 1-27, en p. 4; id., «Stepping up the Game. The Role of Innovation in the Sharing Economy», Working Paper 2017:1, Konkurrensverket, 3 de mayo de 2017, pp. 1-20, en p. 5; JOURDAIN, L., LECLERC, M. Y MILLERAND, A., *Économie collaborative & Droit. Les clés pour comprendre*, FYP éditions, Limoges (Francia), 2016, p. 17; GRAHAM, M. Y ANWAR, M. A., «Two Models for a Fairer Sharing Economy», en N. M. Davison, M. Finck y J. J. Infranca, *The Cambridge Handbook of the Law of the Sharing Economy*, Cambridge University Press, Cambridge, 2019, pp. 328-340, en p. 330.

transporte discrecional de viajeros en vehículos de turismo, y dentro de este, la prestación de servicios de transporte a demanda [*ridehailing*, conocida también como *ridesourcing* o *Transportation Network Companies (TNCs)*] y el uso compartido de un vehículo por varios usuarios de forma simultánea (en inglés, *carpooling* o *ridesharing*; *covoiturage*, en francés), los que más atención han generado por parte del legislador, así como por las distintas autoridades de la competencia nacionales y de la Unión Europea, los tribunales de justicia y la doctrina comparada. Ejemplo paradigmático de *carpooling* es la plataforma francesa *BlaBlaCar*, mientras que la estadounidense *Uber* y la española *Cabify* lo son de plataformas de *ridehailing*.

La inclusión de estas tres plataformas en la economía colaborativa depende de si uno se decanta por el concepto amplio, elaborado por las autoridades europeas y nacionales, o, por el contrario, por el concepto restringido, del que son partidarios gran parte de los mercantilistas españoles. Es cierto que todos estos modelos tienen algunos rasgos característicos de la moderna economía colaborativa (sea esta entendida en sentido amplio o restringido), ya que se utilizan un bien con alta capacidad ociosa, como el vehículo privado, y se reducen los costes de transacción. No obstante, en el caso de *Uber* y *Cabify* los conductores actúan con evidente ánimo de lucro, pues realizan una actividad de transporte público de viajeros, de modo que no pueden enmarcarse en el concepto estricto de economía colaborativa. Por lo que respecta a *BlaBlaCar*, hay supuestos en los que el transporte se realiza sin ánimo de lucro, que tienen cabida, por tanto, en el concepto estricto de economía colaborativa, pero también muchos otros en los que debe descartarse su inclusión en él, pues los conductores se lucran con el transporte. Sea como fuere, lo cierto es que la economía y el transporte colaborativos no existen como categorías jurídicas, pues no se han preocupado de regularlos de manera específica ni el legislador europeo, ni el español. En consecuencia, el encuadramiento del modelo de las plataformas de transporte en uno u otro concepto de economía colaborativa carece de repercusiones desde un punto de vista jurídico.

La presente tesis doctoral analiza la ordenación del mercado, la naturaleza jurídica y los interrogantes que desde el Derecho de la competencia plantea la actividad de *Uber*, *Cabify* y *BlaBlaCar* y de los conductores registrados en dichas plataformas.

a) El primer capítulo examina aquellos aspectos del régimen jurídico del transporte discrecional de viajeros en vehículo de turismo que tienen implicaciones en la actividad de las

plataformas de transporte. El transporte discrecional de viajeros en vehículo de turismo carece de una regulación uniforme a nivel europeo, debido a que el Parlamento Europeo y el Consejo no han hecho uso todavía en este ámbito de la competencia que les confiere el artículo 91.1 TFUE²³ para implementar una política común de transportes. Por consiguiente, son aplicables las distintas normas ordenadoras dictadas por los Estados miembros, que en España se componen principalmente de la LOTT²⁴, el ROTT²⁵ y distintas Órdenes Ministeriales, así como las aprobadas por las Comunidades Autónomas y los entes locales en ejercicio de sus competencias. Así, se parte de la distinción entre transporte público y transporte privado particular y de la exposición de la regulación de la actividad de intermediación en el transporte, modificada 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, de 4 de julio)²⁶, que incorpora dos supuestos distintos de habilitación para intermediar en el transporte discrecional de viajeros por carretera: por una parte, los transportistas autorizados, que pueden tanto prestar el transporte como intermediar en la clase de transporte para el que han obtenido la autorización de transportista; y, por otra, el de los intermediarios turísticos (agencias de viajes u otro tipo de intermediario turístico) cuya actuación se rige por la normativa turística.

La mayor parte del capítulo está dedicado a estudiar la evolución del régimen jurídico de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, al amparo de las que actúan en la actualidad los conductores de *Uber* y *Cabify*. La intervención administrativa sobre la misma siempre ha sido intensa, desde que se promulgaron las primeras normas ordenadoras en el año 1924, con un breve período de liberalización fruto de la entrada en vigor de la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, 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 25/2009, de 22 de diciembre)²⁷, seguido por una auténtica vorágine legislativa, que, de hecho, continua al tiempo

²³ Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (*DOUE* C 326, de 26 de octubre de 2012).

²⁴ Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (*BOE* n.º 182, de 31 de julio de 1987).

²⁵ Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (*BOE* n.º 241, de 8 de octubre de 1990).

²⁶ *BOE* n.º 160, de 5 de julio de 2013.

²⁷ *BOE* n.º 308, de 23 de diciembre de 2009.

de escribirse estas líneas con el Proyecto de Real Decreto sobre el control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor²⁸. La finalidad de esta profusa regulación es entorpecer debido a la presión del sector del taxi el desarrollo de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor realizada con la intervención de plataformas en línea. De hecho, el futuro del arrendamiento de vehículos con conductor es incierto, ya que, al finalizar el período transitorio introducido por el Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, 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 (en adelante, Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre)²⁹, el ámbito territorial de las autorizaciones VTC pasará a ser exclusivamente interurbano, en lugar de urbano e interurbano, como lo viene siendo en la actualidad y, en consecuencia, muchos operadores se verán obligados a abandonar el mercado, pues los servicios urbanos constituyen la parte más significativa de su negocio.

En fin, se analiza también la regulación autonómica y local del arrendamiento de vehículos con conductor en las Comunidades Autónomas donde más conflicto ha causado la presencia de *Uber* y *Cabify*, esto es, Andalucía, Cataluña, la Comunidad Valenciana, Madrid y País Vasco. Se destaca también la normativa de Canarias, ya que es la única Comunidad Autónoma donde operan exclusivamente autorizaciones VTC de ámbito autonómico y no nacional.

b) El segundo capítulo es el más extenso y constituye la piedra angular sobre la que se asentarán los posteriores, pues en él se determina la naturaleza jurídica de la actividad de *Uber*, *Cabify* y *BlaBlaCar* y de los conductores registrados en dichas plataformas, aspectos decisivos a la hora de valorar si están vulnerando las normas sobre competencia desleal (tercer capítulo) y de defensa de la competencia (cuarto capítulo). Se analiza si las plataformas de transporte prestan servicios de la sociedad de la información o de transporte. Es clave en dicho análisis la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Gran Sala), de 20 de diciembre de 2017³⁰, pues establece los criterios para decidir cuándo el servicio prestado por una determinada plataforma es de la sociedad de la información, y cuándo, por el contrario, es de transporte, y

²⁸ Disponible en <https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/buscador-participacion-publica/proyecto-de-real-decreto-sobre-el-control-de-la-explotacion-de-las-autorizaciones-de-arrendamiento-de-vehiculos-con-conductor>.

²⁹ BOE n.º 236, de 29 de septiembre de 2018.

³⁰ STJUE (Gran Sala) de 20 de diciembre de 2017, *Asociación Profesional Élite Taxi y Uber Systems Spain, S. L.*, C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364.

concluye que el extinto servicio *UberPop*, que empleaba a conductores que no disponían de una autorización de transporte, era una actividad en el ámbito del transporte.

A continuación, se estudia la naturaleza jurídica de la actividad de las plataformas en relación con los servicios *UberX* y *Cabify Lite*, en los que los conductores actúan al amparo de autorizaciones VTC, así como su actividad de intermediación en el transporte en taxi. En cuanto a la primera, se distingue entre la perspectiva jurídico-privada y la jurídico-pública. Desde el punto de vista privado, ambas plataformas son transportistas contractuales, pues asumen la obligación de realizar un transporte en nombre propio. En el ámbito jurídico-público, parece ser que son transportistas y no intermediarias en el transporte, porque el vínculo que mantienen con los conductores es laboral. Así lo ponen de manifiesto la doctrina laboralista y gran parte de las resoluciones dictadas en otros países europeos sobre la actividad de *Uber*, mientras que en España no se ha cuestionado todavía en sede judicial dicho vínculo. Son objeto de análisis, la legislación francesa y portuguesa, que regulan de forma específica la actividad de plataformas como *Uber* y *Cabify* y la configuran como de intermediación en el transporte a nivel administrativo, aunque someten a las plataformas al régimen de responsabilidad del transportista contractual, es decir, las hacen responsables de la ejecución del servicio de transporte. Por su parte, la segunda, esto es, la actividad de intermediación de *Uber* y *Cabify* en el transporte en taxi, constituye un servicio de la sociedad de la información y el Estado de establecimiento del prestador del servicio puede exigir a estas plataformas una autorización previa si la misma se impone a prestadores de servicios equivalentes que no constituyan servicios de la sociedad de la información.

En fin, el capítulo aborda el examen de la naturaleza jurídica del transporte prestado por los conductores registrados en *BlaBlaCar* y de la propia de la plataforma. A tal fin, indaga en si se cumplen los requisitos del artículo 101.1 LOTT para la calificación del transporte como privado particular. Se constata que, aunque los transportes se realizan para satisfacer necesidades propias de desplazamiento del conductor y los viajeros pueden calificarse de allegados si se realiza una interpretación del término conforme a la realidad social actual (art. 3.1 CC), los importes percibidos por los conductores exceden, en ocasiones, de los correspondientes a los gastos del trayecto, de modo que a través de la plataforma se prestan tanto transportes públicos como privados particulares. Por su parte, la actividad de *BlaBlaCar*, gestionada por la sociedad francesa Comuto S. A., es típica de un servicio de la sociedad de la

información. Se le aplica, por tanto, el principio del país de origen (arts. 7 y 8 LSSI³¹ y art. 3.1 y 2 DCE³²), según el cual su prestación se rige por la legislación de su Estado de establecimiento (Francia), por lo que solo puede ser controlada por las autoridades francesas, sin que las españolas puedan comprobar si se adecua a dicha legislación, ni restringirla por razones inherentes al ámbito coordinado, que abarca los requisitos de inicio y ejercicio de la actividad, salvo que atente contra alguno de los principios contemplados en el artículo 8.1 LSSI.

c) El tercer capítulo analiza los modelos de negocio de *Uber*, *Cabify* y *BlaBlaCar* desde la óptica de la Ley 3/1991, de 10 de enero, de competencia desleal (en adelante, LCD)³³ y, en concreto, si existe infracción de su artículo 15, que reputa desleal prevalerse en el mercado de una ventaja competitiva significativa adquirida mediante la «infracción de las leyes» (art. 15.1 LCD), así como «la simple infracción de normas jurídicas que tengan por objeto la regulación de la actividad concurrencial» (art. 15.2 LCD).

El estudio comienza averiguando si las actividades realizadas por y con la intervención de estas plataformas entran en el ámbito de aplicación territorial, objetivo y subjetivo de la Ley. Se hace hincapié en que la finalidad propia y natural de los transportes privados particulares en *BlaBlaCar* no es concurrencial y, en consecuencia, quedan fuera del ámbito objetivo de la LCD. Seguidamente, se valora la infracción de la normativa ordenadora de los transportes por *Uber* y *Cabify* al actuar en el mercado sin disponer de una autorización de transportista; si incumplen la obligación de contratación previa del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor y la prohibición de captar clientes en la vía pública, presentes en la normativa estatal y autonómica; o si infringen la normativa laboral y tributaria. En relación a *Cabify* se estudia tanto su modelo «general» de negocio, como aquel aplicable en Aragón, Cataluña y la Comunidad Valenciana, donde Maxi Mobility Spain, S. L., titular y gestora de *Cabify*, ha cedido el uso de la aplicación y/o sitio web y de la marca «*Cabify*» a sus filiales Prestige&Limousine, S. L. y Miurchi Car, S. L., que asumen la condición de transportistas

³¹ Ley 34/2002, de 11 de julio, de servicios de la sociedad de la información y de comercio electrónico (*BOE* n.º 166, de 12 de julio de 2002).

³² 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 del comercio electrónico en el mercado interior (*DOCE* L 178, de 17 de julio de 2000).

³³ *BOE* n.º 10, de 10 de enero de 1991.

contractuales. En el orden procesal, se presta atención a la legitimación pasiva de las sociedades gestoras de las plataformas, de otras sociedades del grupo y de los propios conductores en las acciones declarativas y de cesación y en la acción de resarcimiento de daños y perjuicios.

Asimismo, es objeto de estudio la actuación de los conductores que realizan transportes públicos a través de *BlaBlaCar* sin disponer de la preceptiva autorización administrativa y eludiendo la obligación de contratar el transporte por la capacidad total del vehículo, así como la naturaleza del servicio de la sociedad de la información que presta *BlaBlaCar*. Descartada que su calificación sea en la modalidad de alojamiento de datos, la plataforma es responsable tanto por contenidos ajenos como propios. El capítulo se cierra con el examen de la eventual infracción de la normativa tributaria por la plataforma y su consiguiente deslealtad.

d) El cuarto y último capítulo se propone determinar si existe una conducta colusoria de fijación de precios en los modelos de negocio de *Uber*, *Cabify* y *BlaBlaCar* (art. 101.1 TFUE y art. 1.1 LDC³⁴). Siguiendo el concepto de empresa en el ámbito antitrust, los conductores forman una única empresa con *Uber*, B. V. y *Maxi Mobility Spain*, S. L., titulares de las plataformas *Uber* y *Cabify*, respectivamente. La misma conclusión se extrae respecto de *Cabify* y sus filiales, *Prestige&Limousine*, S. L. y *Miurchi Car*, S. L. Por consiguiente, la prohibición de las prácticas colusorias no se aplica en sus relaciones. No obstante, se explora también la posibilidad de que fueran consideradas empresas independientes. Como hipótesis se plantea si existiría sólo una colusión vertical entre las plataformas y los prestadores del servicio de transporte o se trataría de un sistema *hub and spoke*, en el que la colusión se articula tanto a través de una serie de *acuerdos verticales* entre la plataforma (el *hub*) y cada uno de los conductores o empresas de VTC (los *spokes*), como mediante una *conducta horizontal* entre los conductores y las empresas de VTC, al aceptar solicitar a los viajeros el precio determinado por el algoritmo de la plataforma bajo el conocimiento de que los demás conductores y empresas de VTC también lo harán (el *rim*). La aplicación de la doctrina de las restricciones accesorias a la conducta de fijación de precios y también su posible exención individual son igualmente objeto de estudio.

Asimismo, se cuestiona si la recomendación de precios de *BlaBlaCar* como la fijación por ella de un límite mínimo y máximo a los importes que los conductores pueden solicitar a través

³⁴ Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (BOE n.º 159, de 4 de julio de 2007).

de la aplicación constituye una conducta colusoria, pues aquí los conductores y la plataforma sí son empresas independientes. Con todo, dicha conducta sería posiblemente ilícita solo en los transportes públicos y no en los privados particulares. Sin embargo, en la actualidad no puede concluirse que lo sea, pues no restringe de manera significativa la competencia en todo o parte del mercado nacional, y mucho menos dentro del mercado común, debiendo calificarse *de minimis*.

CAPÍTULO I: LA ORDENACIÓN DE LA ACTIVIDAD DE ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR

SUMARIO: I. LA CLASIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE. —II. EL RÉGIMEN JURÍDICO DEL TRANSPORTE DISCRECIONAL DE VIAJEROS EN VEHÍCULO DE TURISMO EN LA NORMATIVA ESTATAL: 1. La normativa aplicable. 2. Los sujetos. 3. Los requisitos administrativos de ejercicio de la actividad: 3.1. El transporte privado particular. 3.2. El transporte público: 3.2.1. La actividad de transportista. 3.2.2. La actividad de intermediación en el transporte: 3.2.2.1. Hasta la Ley 9/2013, de 4 de julio. 3.2.2.2. Desde la Ley 9/2013, de 4 de julio: a. Las modificaciones introducidas. b. El significado de la reforma llevada a cabo por la Ley 9/2013, de 4 de julio. c. La sujeción al régimen de intermediación contenido en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres o en la normativa turística. 4. El régimen jurídico del arrendamiento de vehículos con conductor: 4.1. Introducción. 4.2. Los antecedentes legislativos. 4.3. La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y su desarrollo reglamentario. 4.4. El período de liberalización: la Directiva 2006/123/CE y la Ley Ómnibus. 4.5. La Ley 9/2013, de 4 de julio, y el Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre. 4.6. El Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre y el Real Decreto Ley 3/2018, de 20 de abril. 4.7. El Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre: 4.7.1. Los aspectos sustantivos. 4.7.2. Valoración del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre: 4.7.2.1. Desde la óptica del derecho de la competencia. 4.7.2.2. La posible inconstitucionalidad de la delegación de facultades en favor de las Comunidades Autónomas. —III. EL RÉGIMEN JURÍDICO DEL ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR EN LA NORMATIVA AUTONÓMICA Y LOCAL: 1. Introducción. 2. Andalucía. 3. Canarias. 4. Cataluña: 4.1. Introducción. 4.2. La normativa aplicable a nivel autonómico: 4.2.1. El Decreto Ley 5/2017, de 1 de agosto. 4.2.2. El Decreto Ley 4/2019, de 29 de enero. 4.3. La normativa aplicable en el Área Metropolitana de Barcelona: 4.3.1. El Reglamento de ordenación de la actividad de transporte urbano discrecional de viajeros con conductor en vehículos de hasta nueve plazas que circulan íntegramente en el ámbito del AMB, de 26 de junio de 2018. 4.3.2. El Reglamento por el que se establecen las condiciones de explotación de las autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos con conductor de hasta nueve plazas (VTC), cuando prestan los servicios urbanos en el ámbito del AMB, de 21 de mayo de 2019. 5. La Comunidad de Madrid. 6. La Comunidad Valenciana. 7. El País Vasco.

I. LA CLASIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE

La LOTT clasifica los transportes de viajeros por carretera atendiendo a la naturaleza de la actividad distinguiendo entre transportes privados y públicos (art. 62.1 LOTT).

Así, los transportes privados se llevan a cabo por cuenta propia, bien para satisfacer necesidades particulares, bien como complemento de otras actividades principales realizadas por empresas o establecimientos del mismo sujeto y directamente vinculados al desarrollo de dichas actividades (art. 62.3 LOTT). A su vez, se subdividen en particulares y complementarios (art. 100 LOTT). Los transportes privados complementarios son aquellos que se llevan a cabo por empresas u otras entidades, como complemento necesario o adecuado para el correcto desarrollo de su actividad principal cuyo objeto no es el transporte (arts. 62 y 102 LOTT). Frente a los transportes privados complementarios, los transportes privados particulares son aquellos «*dedicados a satisfacer las necesidades de desplazamiento de carácter personal o doméstico del titular del vehículo y sus allegados*» y no pueden dar lugar a remuneraciones dinerarias directas o indirectas, salvo en el supuesto de percepción de dietas o gastos de desplazamiento para su titular [art. 101.1.a) LOTT].

Por su parte, los transportes públicos son los que se llevan a cabo por cuenta ajena, es decir, satisfacen intereses ajenos (de los viajeros), a cambio de una remuneración (art. 62.2 LOTT). A su vez, estos se dividen en función de la periodicidad con la que se presta el servicio, en transportes regulares, que son aquellos efectuados dentro de itinerarios y conforme a horarios preestablecidos; y transportes discrecionales, que se llevan a cabo sin sujeción a itinerario, calendario u horario (art. 64.1 LOTT). Asimismo, dependiendo de su utilización, los transportes públicos regulares pueden ser de uso general, cuando son utilizables por cualquier interesado; o de uso especial, cuando van dirigidos a un grupo o grupos específicos de usuarios (escolares, trabajadores, militares, etc.) [art. 67.b) LOTT]³⁵.

³⁵ CANO CAMPOS, T., «El transporte urbano por carretera», en P. Menéndez (ed.), *Régimen jurídico del Transporte Terrestre: Carreteras y ferrocarril*, t. 1, Aranzadi, Cizur Menor, 2014, pp. 751-832, en p. 779.

Los transportes discretionales pueden llevarse a cabo en autobús o autocar, o en vehículo de turismo³⁶, bajo la modalidad de taxi urbano o interurbano o bajo la de arrendamiento de vehículo con conductor.

Debe destacarse que, frente al arrendamiento de vehículos con conductor, el arrendamiento de vehículos sin conductor no constituye una modalidad del transporte discrecional de viajeros en vehículo de turismo, sino una actividad auxiliar y complementaria del transporte (art. 1.1.3 LOTT). No obstante, a pesar de que no se trata de un servicio de transporte, pues solo se facilita el instrumento que permite realizar el desplazamiento (el vehículo), mediante un contrato de arrendamiento de cosas (art. 1.543 CC)³⁷, en un principio se exigió autorización administrativa para llevar a cabo dicha actividad, debido al riesgo de que el vehículo arrendado pudiera emplearse para prestar un servicio de transporte público³⁸.

Sin embargo, a raíz de 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 2006/123/CE)³⁹, que declara incluido en el concepto de servicio el alquiler de vehículos (considerando 33), la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, también conocida como «Ley Ómnibus», eliminó la necesidad de obtener una autorización administrativa para realizar la actividad de arrendamiento de vehículos sin conductor. En consecuencia, el artículo 133.1 LOTT vigente dispone que la misma *«podrá ser realizada libremente por todas aquellas empresas que cumplan las obligaciones que, por razones de índole fiscal, social y laboral o de seguridad ciudadana o vial, les vengan impuestas por la legislación reguladora de tales*

³⁶ Siguiendo el punto 15 Anexo I Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (BOE n.º 261, de 31 de octubre de 2015), los turismos son automóviles destinados al transporte de personas que tengan, por lo menos, cuatro ruedas y ocho plazas como máximo, además del asiento del conductor.

³⁷ Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil (*Gaceta de Madrid*, n.º 206, de 25 de julio de 1889). Su artículo 1.543, define el arrendamiento de cosas como aquel contrato mediante el que *«una de las partes se obliga a dar a la otra el goce o uso de una cosa por tiempo determinado y precio cierto»* (art. 1.543 CC). Si fuera gratuito, se trataría de un comodato, pues una de las partes entrega a la otra una *«cosa no fungible para que use de ella por cierto tiempo y se la devuelva, en cuyo caso se llama comodato»* (art. 1.740 CC).

³⁸ CARBONELL PORRAS, E., «Movilidad colaborativa y servicios de transporte de personas: un análisis desde el Derecho Administrativo», en H. Gosálbez Pequeño (dir.), *Régimen Jurídico del Consumo Colaborativo*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2019, pp. 405-458, en p. 431.

³⁹ DOUE L 376, de 27 de diciembre de 2006. La Directiva 2006/123/CE también se conoce por el nombre de «Directiva *Bolkestein*», nombre del comisario europeo para el mercado interior durante la presidencia de Romano Prodi, gran defensor de su aplicación.

materias». En concreto, es el ROTT, en la versión modificada por el Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y otras normas reglamentarias en materia de formación de los conductores de los vehículos de transporte por carretera, de documentos de control en relación con los transportes por carretera, de transporte sanitario por carretera, de transporte de mercancías peligrosas y del Comité Nacional de Transporte por Carretera (en adelante, Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero)⁴⁰, el que regula los requisitos que deben cumplir las empresas arrendadoras para poder ejercer la actividad (art. 176 ROTT).

En este sentido, el ROTT se refiere a los supuestos en los que el vehículo arrendado vaya a destinarse a la realización de transportes sujetos a autorización y dispone que el arrendatario debe ser titular de la autorización correspondiente a la clase de transporte al que se va a dedicar y adscribir el vehículo arrendado a la misma (art. 178.1 ROTT). Como es lógico, el hecho de que la actividad de alquiler de vehículos sin conductor no esté sujeta a autorización administrativa no implica que, si el vehículo se alquila para destinarlo después a una actividad de transporte, el transportista no deba obtener una autorización como tal. No obstante, el Reglamento establece un régimen especial de carácter más flexible para la utilización temporal de vehículos arrendados en la prestación de servicios de transporte sujetos a autorización administrativa, cuando aquellos a los que estén referidas las autorizaciones de transporte se encuentren averiados. En tales casos, el titular de la autorización de transporte puede sustituir provisionalmente el vehículo averiado por otro arrendado de las mismas características sin necesidad de adscribirlo expresamente a dicha autorización (art. 179 ROTT).

⁴⁰ BOE n.º 44, de 20 de febrero de 2019. Para una visión global de las modificaciones que realiza, vid. PUETZ, A., «Las novedades más relevantes del Real Decreto 70/2019 desde la perspectiva de un profesor de Derecho mercantil», *RSR* (edición en línea), n.º 3, marzo de 2019, Sección Transporte, pp. 66-74; asimismo, CNMC, «IPN/CNMC/018/17 PRD por el que se modifican diversas normas reglamentarias para adaptarlas a la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y a los cambios introducidos en la reglamentación de la UE», 14 de diciembre de 2017, pp. 1-34, disponible en https://www.cnmc.es/sites/default/files/1878926_32.pdf.

II. EL RÉGIMEN JURÍDICO DEL TRANSPORTE DISCRECIONAL DE VIAJEROS EN VEHÍCULO DE TURISMO EN LA NORMATIVA ESTATAL

1. La normativa aplicable

El transporte discrecional de viajeros urbano e interurbano en vehículos de turismo de ámbito nacional carece de una regulación uniforme a nivel europeo. En efecto, el Parlamento Europeo y el Consejo, a los que el artículo 91.1 TFUE confiere la competencia para implementar una política común de transportes, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario y previa consulta al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones, no han hecho todavía uso de dicha facultad⁴¹. No obstante, nada obsta para que la Unión Europea pueda regularlos en un futuro⁴². Por consiguiente, por ahora, en ausencia de una regulación europea, son aplicables al transporte discrecional de viajeros de ámbito nacional las distintas normas ordenadoras dictadas por los Estados miembros, es decir, existen veintisiete regímenes diferentes en la Unión Europea⁴³.

Así, en España, el régimen jurídico aplicable al transporte de viajeros se compone principalmente de normas de Derecho público, esto es, la LOTT, desarrollada por su Reglamento, el ROTT y distintas Órdenes Ministeriales, así como de las distintas normas aprobadas por las Comunidades Autónomas y los entes locales en ejercicio de sus competencias.

⁴¹ Se ha considerado que la liberalización de los transportes debía alcanzarse por la acción coordinada de los Estados miembros en el marco de la política común de transportes, a causa de la gran diversidad que les caracteriza (modos de transporte, organización jurídica, etc.), DUBOIS, L. Y BLUMANN, C., *Droit matériel de l'Union européenne*, L.G.D.J., 6.ª ed., Paris, 2012, p. 462; SIMON, P., «Uber saisi par le droit du marché intérieur», *Revue des affaires européennes*, n.º 3, 2017, pp. 521-532, en p. 526.

⁴² BON-GARCIN, I., BERNADET, M. Y DELEBECQUE, P., *Droit des transports*, 2.ª ed., Dalloz, Paris, 2018, p. 319; HACKER, P., «UberPop, UberBlack, and the Regulation of Digital Platforms after the *Asociación Profesional Elite Taxi* Judgment of the CJEU», *ERCL*, vol. 14, 2018, pp. 80-96, en p. 84; MORENO LISO, L., «El transporte colaborativo: ¿Comercio electrónico o competencia desleal? (Análisis del asunto *Elite Taxi V. Uber Systems Spain, S. L.*)», *ADI*, n.º 38, 2017-2018, pp. 443-458, en p. 448; SIMON, P., «Uber saisi par le droit du marché intérieur», cit., p. 529, señala que el Derecho del mercado interior podría llevar a la desregulación de la actividad de *Uber*.

⁴³ Al contrario, sí existe una regulación europea que se aplica al transporte discrecional de viajeros de ámbito nacional realizado en autobús o autocar, esto es, el Reglamento (UE) n.º 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros en autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 (*DOUE* L 55, de 26 de febrero de 2011). Para un análisis sobre la protección del viajero en el Reglamento, vid. ZAMPONE, A., «La protezione del passeggero nel trasporto terrestre nella disciplina dell'Unione Europea», en M. Zubiri de Salinas (dir.), *El contrato de transporte de viajeros: nuevas perspectivas*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2016, pp. 155-173.

A nivel jurídico-privado, se contiene tan solo una alusión genérica al contrato de transporte de personas en el Código Civil en la rúbrica que precede a los artículos 1.601-1.603 CC⁴⁴ —«Los transportes por agua y tierra, tanto de personas como de cosas»— que, a pesar de lo enunciado, regulan tan solo el contrato de transporte de mercancías⁴⁵. Sin embargo, no existe ninguna referencia al contrato de transporte de personas en el Código de Comercio, aprobado por Real Decreto de 22 de agosto de 1885 (CCom)⁴⁶, desde que la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías (en adelante, LCTTM)⁴⁷ derogase los artículos 349.2 y 352, que el CCom dedicaba a la materia [apdo. 1.a) Disposición derogatoria única].

La ausencia de un auténtico régimen jurídico-privado aplicable al transporte de viajeros por carretera se intentó enmendar, aunque sin éxito, en dos ocasiones: primero, en el Anteproyecto de Ley del Contrato de Transporte Terrestre, que no incorporó el transporte de personas en la versión final de la LCTTM; y segundo, en la Propuesta de Anteproyecto de Código Mercantil, que recogía literalmente los preceptos del Anteproyecto de Ley del Contrato de Transporte Terrestre sobre transporte terrestre de viajeros, y que tampoco ha sido aprobado⁴⁸. A falta de una regulación propia del contrato de transporte de viajeros resultan, por tanto, de aplicación las normas del Código Civil sobre el arrendamiento de obra (arts. 1.544 CC)⁴⁹, de

⁴⁴ Según SOLERNOU SANZ, S., *La ordenación jurídica del mercado de transportes de mercancías por carretera*, Aranzadi Thomson Reuters, Cizur Menor, 2018, p. 38, no se trata de un auténtico régimen jurídico del contrato de transporte, pues el CC se limita a recoger la obligación de guarda y conservación de las cosas y la responsabilidad del conductor por la pérdida y las averías de las cosas que recibe, salvo caso fortuito o fuerza mayor.

⁴⁵ La ausencia de regulación del contrato de transporte de personas se debe a la escasa relevancia que ha tenido hasta ahora en la práctica. En este sentido, CARBONELL PORRAS, E., «Competencia y mercado en el transporte en vehículos turismo ante el reto de las nuevas tecnologías», *REDA*, n.º 179, julio-septiembre de 2019, pp. 55-85, en p. 61; PILOÑETA ALONSO, L. M., «El contrato terrestre de personas: fundamentos de su régimen jurídico, elementos y contenido», en P. Menéndez García (dir.), *Régimen jurídico del Transporte terrestre: Carreteras y Ferrocarril*, t. 2, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2014, pp. 855-939, en p. 858: «[h]oy en día, la práctica totalidad de los contratos de transporte —ya sea de personas o de cosas— se celebran en el mercado y la condición de transportista recae sobre empresarios del ramo».

⁴⁶ *BOE* n.º 289, de 16 de octubre de 1885.

⁴⁷ *BOE* n.º 273, de 12 de noviembre de 2009.

⁴⁸ Desarrolla en detalle este tema QUINTANA CARLO, I., «La regulación del transporte terrestre de viajeros y la desidia del legislador español», *Rdt*, n.º 16, 2015, pp. 11-29, en pp. 12-17.

⁴⁹ En concreto, el CC regula el arrendamiento de obra en los artículos 1.588-1.600, normativa escueta y, además, dedicada en buena parte a una especie contractual, la relativa a la construcción de edificios. Vid. ROVIRA SUEIRO, M., «Contrato de obra», en R. Bercovitz Rodríguez-Cano (dir.), *Tratado de contratos*, t. 3, Tirant lo Blanch, 3.ª ed., Valencia, 2020, pp. 4.256-4.282, en p. 4.258.

cuya naturaleza participa el contrato, pues el transportista se compromete no ya a una actuación diligente en la prestación del servicio (caso del arrendamiento de servicios), sino a un resultado consistente en el traslado del viajero (y, en su caso, del equipaje) sin causarle perjuicio alguno⁵⁰.

2. Los sujetos

Siguiendo la LOTT y el ROTT son dos las categorías de sujetos que intervienen en la prestación de servicios de transporte, incluido el transporte discrecional de viajeros en vehículo de turismo: el transportista y el intermediario en el transporte. En cambio, el Derecho privado distingue tres sujetos: el transportista contractual, el transportista efectivo y el intermediario en el transporte⁵¹.

Transportista contractual es quien asume en nombre propio la obligación de realizar un transporte, siendo irrelevante que lo ejecute con medios propios o ajenos. Es decir, es el sujeto que se compromete, en abstracto, a realizar el transporte⁵². Por su parte, el *transportista efectivo*

⁵⁰ PILOÑETA ALONSO, L. M., «El contrato terrestre de personas: fundamentos de su régimen jurídico, elementos y contenido», cit., p. 858; LÓPEZ QUIROGA, J., «Transporte de viajeros por carretera», en F. Martínez Sanz (dir.), *Manual de Derecho del transporte*, Marcial Pons, Madrid, 2010, pp. 419-435, en p. 429; GARCÍA ÁLVAREZ, B., «El contrato de transporte terrestre de viajeros», en R. Bercovitz Rodríguez-Cano (dir.), *Tratado de contratos*, cit., pp. 6.628-6.670, en p. 6.628.

⁵¹ La distinción entre las figuras del transportista contractual y efectivo procede de los Convenios internacionales reguladores del transporte aéreo [se contempló por primera vez en el Convenio complementario del Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual. Firmado en Guadalajara, el 18 de septiembre de 1961, disponible en <http://normas.diprargentina.com/2009/03/protocolo-guadalajara-1961-sobre.html> (no ratificado por España). Después, se incorporó al Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999 (Instrumento de ratificación publicado en *BOE* n.º 122, de 20 de mayo de 2004)] y marítimo [Convenio relativo al Transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, hecho en Atenas el 13 de diciembre de 1974 (Instrumento de Adhesión publicado en *BOE* n.º 108, de 6 de mayo de 1987) y Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte marítimo de mercancías, Hamburgo 1978 (disponible en https://uncitral.un.org/es/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules)]. Vid. ZUNARELLI, S., *La nozione di vettore (Contracting carrier and actual carrier)*, Giuffrè, Milano, 1987, pp. 179-384; PETIT LAVALL, M.ª V., *La responsabilidad por daños en el transporte aéreo internacional de mercancías*, Comares, Granada, 2007, pp. 169-176.

⁵² En particular, ASQUINI, A., «Trasporto di persone», en A. Azara y E. Eula (dirs.), *Novissimo Digesto Italiano*, vol. 19, UTET, Torino, 1973, pp. 612-617, en p. 613, quien define al transportista como el sujeto que asume la obligación de ejecutar o hacer ejecutar el transporte; también ZUNARELLI, S., *La nozione di vettore (Contracting carrier and actual carrier)*, cit., p. 25, afirma que la nota definitoria del transportista contractual consiste en que asume los riesgos inherentes al transporte; en nuestra doctrina, EMPARANZA SOBEJANO, A., *El concepto de porteador*, Comares, Granada, 2003, pp. 133-159; PILOÑETA ALONSO, L. M., *Las agencias de transporte de mercancías*, Bosch, Barcelona, 1997, pp. 1738-1742; MARTÍNEZ SANZ, F., «Sujetos», en J. F. Duque Domínguez y F. Martínez Sanz (dirs.), *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Aranzadi Thomson Reuters, Cizur Menor, 2010, pp. 75-83, en p. 78.

—pese a no haber celebrado ningún contrato con el acreedor originario de la prestación de transporte— se obliga, también en nombre propio, a ejecutar materialmente la totalidad o una parte de la prestación de transporte que el transportista contractual ha contratado con un tercero, como colaborador independiente del porteador contractual. De esta forma, no cabe incluir dentro de la categoría del porteador efectivo a los empleados dependientes del transportista contractual, pues estos no asumen por su propia cuenta la realización del transporte, sino que actúan con subordinación y sus actos obligan al principal⁵³.

La consagración definitiva de los conceptos de transportista contractual y transportista efectivo en el ordenamiento español se produjo con la promulgación de la LCTTM. Esta define al transportista contractual como el sujeto que «*asume la obligación de realizar el transporte en nombre propio con independencia de que lo ejecute por sus propios medios o contrate su realización con otros sujetos*» (art. 4.2 LCTTM)⁵⁴. Por su parte, la referencia al transportista efectivo se contiene en el artículo 6.2 LCTTM, que establece la regla general de que «*el porteador que haya contratado directamente con el cargador contrate, a su vez, la realización efectiva de la totalidad o una parte del transporte con otro porteador, quedará obligado frente a éste como cargador conforme a lo dispuesto en esta ley y en el contrato que con él haya celebrado*». Si bien la norma se aplica al transporte terrestre de mercancías, el concepto de porteador que contiene es común al transporte de viajeros y de cosas, ya que el objeto de la prestación asumida por el transportista (transportar un cuerpo físico de un lugar a otro) es el

⁵³ EMPARANZA SOBEJANO, A., *El concepto de porteador*, cit., pp. 364, 365 y 373; PULIDO BEGINES, J. L., *El concepto de porteador efectivo en el Derecho uniforme del transporte*, Marcial Pons, Madrid, 2012, pp. 93, 130, 131 y 235.

⁵⁴ La LCTTM pone fin al debate en la doctrina sobre la interpretación de los artículos 274 y 275 CCom y artículos 378, 379, CCom. Así, entre las distintas posturas doctrinales, que sintetiza TOBÍO RIVAS, A. M.^a, *Los transitarios en el transporte nacional e internacional. Régimen jurídico-privado*, Comares, Granada, 2007, pp. 40-75, la acogida en la LCTTM fue aquella según la cual los artículos 274 y 275 CCom, situados en el título relativo a la comisión mercantil, se refieren a la comisión para expedir mercancías (comisión de expedición), en la cual el comisionista se obliga a contratar el transporte, siendo un simple mandatario mercantil; por el contrario, los ahora derogados artículos 378 y 379 CCom, que se encontraban ubicados dentro de la regulación del contrato de transporte terrestre, regulaban la figura del comisionista de transportes, que no era un auténtico comisionista en sentido jurídico, como sujeto que actúa por cuenta ajena, sino un porteador contractual. Vid. PILOÑETA ALONSO, L. M., *Las agencias de transporte de mercancías*, cit., p. 145; PULIDO BEGINES, J. L., *El concepto de porteador efectivo*, cit., p. 181.

mismo, sin perjuicio de que existan diferencias en cuanto a la obligación de custodia asumida en el caso del transportista de mercancías⁵⁵.

Por lo que respecta al *intermediario en el transporte*, la delimitación de esta figura con respecto a la del transportista contractual en el ámbito del Derecho privado no puede realizarse en base a los preceptos administrativos. Por el contrario, hay que determinar el concreto contenido jurídico-obligacional asumido por el intermediario en relación con una operación específica para establecer si nos hallamos ante una figura u otra⁵⁶. La razón es que la normativa de ordenación emplea los términos de «intermediación», «mediación» e «intermediario» en un sentido económico y no jurídico, es decir, partiendo de la posición material que estos empresarios ocupan en el mercado, como terceros interpuestos entre los cargadores (en el transporte de mercancías) o los viajeros (en el transporte de personas) y los transportistas⁵⁷, pero sin que ello implique que la naturaleza jurídica de su actividad sea de intermediación en sentido jurídico, esto es, de gestor de intereses ajenos, que actúa, por tanto, por cuenta de otro como comisionista (art. 244 CCom), agente⁵⁸ o mediador⁵⁹. En consecuencia, mientras que, a nivel administrativo, el transportista y el intermediario en el transporte son dos sujetos diferenciados en cuanto al régimen de autorización al que se someten, por el contrario, a nivel privado ambas figuras pueden concurrir en una sola, aquella del transportista contractual, cuando el intermediario asume en nombre propio la obligación de realizar el transporte.

⁵⁵ Al respecto, ASQUINI, A., «Trasporto di persone», cit., p. 613; id., «Trasporto (in genere)», en A. Azara y E. Eula (dirs.), *Novissimo Digesto Italiano*, vol. 19, cit., pp. 565-572, en p. 566.

⁵⁶ ZUNARELLI, S., *La nozione di vettore (Contracting carrier and actual carrier)*, cit., pp. 204-311; EMPARANZA SOBEJANO, A., *El concepto de porteador*, cit., p. 147, para quien no pueden ser invocados los preceptos de la LOTT a fin de «resolver cuestiones de índole jurídico-privada que pretenden exclusivamente solventar los conflictos que se susciten entre los sujetos intervinientes en el contrato de transporte».

⁵⁷ PILOÑETA ALONSO, L. M., *Las agencias de transporte de mercancías*, cit., pp. 21 y 146.

⁵⁸ El artículo 1 de la Ley 12/1992, de 27 de mayo, sobre Contrato de Agencia (BOE n.º 129, de 29 de mayo de 1992) lo especifica expresamente cuando indica que «[p]or el contrato de agencia una persona natural o jurídica, denominada agente, se obliga frente a otra de manera continuada o estable a cambio de una remuneración, a promover actos u operaciones de comercio por cuenta ajena, o a promoverlos y concluirlos por cuenta y en nombre ajenos».

⁵⁹ GARRIGUES, J., *Tratado de Derecho Mercantil*, t. 3, vol. 1, RDM, Madrid, 1964, p. 583; TOBÍO RIVAS, A. M., *Los transitarios en el transporte nacional e internacional. Régimen jurídico-privado*, cit., pp. 9 y 10; LEIÑENA MENDIZÁBAL, E. e IRÁKULIS ARREGUI, N., *El régimen jurídico unificado de la comisión mercantil y el mandato en el derecho de obligaciones y contratos*, Dykinson, Madrid, 2007, pp. 42 y 52, recuerdan que la actuación por cuenta ajena constituye la nota esencial de la comisión.

Es más, esta es la regla general en lo que respecta a los intermediarios en el transporte terrestre de mercancías, a los que el artículo 5.2 LCTTM impone la obligación de contratar en nombre propio la realización de los transportes, siendo, por ello, auténticos transportistas contractuales. Es cierto que la Ley también admite la posibilidad de que actúen en nombre ajeno, como meros mediadores, aunque la limita a los supuestos en los que «*se acredite que así se había hecho constar de forma expresa y suficiente en el momento de contratar, indicando la identidad de la persona en cuyo nombre se contrata, y que la intermediación se realizó con carácter gratuito*» (art. 5.1 *in fine* LCTTM), del todo excepcionales e improbables en la práctica al exigir su gratuidad.

En el ámbito del transporte discrecional de viajeros por carretera, una previsión similar se contenía con respecto a las agencias de viajes, que ostentaban la reserva de la actividad de intermediación de los transportes de viajeros (art. 165.1 ROTT). En concreto, estas debían contratar en nombre propio los transportes discretos de viajeros (art. 165.2 ROTT), siendo, por tanto, auténticos transportistas contractuales a nivel jurídico-privado. Sin embargo, el artículo 165 ROTT ha sido derogado por el Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, de modo que ya no existe obligación legal de que los intermediarios en el transporte discrecional de viajeros por carretera asuman la posición jurídica de un transportista contractual. Tampoco cabe, a nuestro juicio, la aplicación analógica del artículo 5.2 LCTTM, pues no existe «*identidad de razón*» (art. 4.1 CC) entre el transporte de carga y el de viajeros⁶⁰. De hecho, se regulaban de forma diferente en el Anteproyecto de Ley del Contrato de Transporte Terrestre, que no incorporó el transporte de personas en la versión final de la LCTTM y en la Propuesta de Anteproyecto de Código Mercantil. En efecto, la obligación de contratar en nombre propio no se contemplaba respecto de los intermediarios en el transporte de viajeros en las normas proyectadas, sino tan solo en relación con el transporte de mercancías. Por tanto, habrá que estar a cada caso concreto para determinar si un intermediario actúa o no como porteador contractual y, en consecuencia, asume o no el régimen de responsabilidad que le atañe.

⁶⁰ Así lo considera también PETIT LAVALL, M.ª V., «Economía colaborativa y transporte: el caso Uber», *RSR* (edición en línea), n.º 2, noviembre de 2018, pp. 1-15, en p. 10. Sin embargo, VELASCO SAN PEDRO, L. A., «El transporte colaborativo *hic et nunc*», *REE* (edición en línea), n.º 70, julio-diciembre de 2017, pp. 398-415, en p. 413 opta por la solución de la analogía.

3. Los requisitos administrativos de ejercicio de la actividad

3.1. El transporte privado particular

La prestación de una actividad de transporte privado particular, sea como transportista sea como intermediario en el transporte no requiere la previa obtención de una autorización administrativa [art. 103.2.b) LOTT y art. 155.2.b) ROTT]⁶¹. En este sentido, los transportes privados particulares no quedan sujetos a las normas de ordenación, salvo en lo atinente a la regulación de la utilización de infraestructuras abiertas, las aplicables por razón de la seguridad en su realización (art. 101.2 LOTT) y las referentes a las condiciones técnicas que resulten exigibles según la legislación industrial, de circulación y seguridad de todos los vehículos con los que se realizan actividades de transporte, sean estos públicos o privados (art. 55 LOTT).

3.2. El transporte público

3.2.1. La actividad de transportista

A diferencia del transporte privado particular, el sujeto que pretenda actuar como transportista (contractual o efectivo) en el transporte discrecional de viajeros por carretera deberá obtener, con carácter previo, una autorización que le habilite para ello. En efecto, *«[l]a realización de transporte público de viajeros y mercancías estará supeditada a la posesión de una autorización que habilite para ello, expedida por el órgano competente de la Administración General del Estado o, en su caso, por el de aquella Comunidad Autónoma en que se domicilie dicha autorización, cuando esta facultad le haya sido delegada por el Estado»* (art. 42 LOTT y art. 33.1 ROTT)⁶². Es más, el Real Decreto 1784/1996, de 19 de julio, por el que se aprueba el Reglamento del Registro Mercantil (en adelante, RRM), impide el acceso al

⁶¹ La exención se contenía en el artículo 41.2.a) ROTT antes de la reforma obrada por el Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero.

⁶² Dicha obligación se contenía, asimismo, en los artículos 41 y 109 ROTT, antes de su reforma por el Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero.

Registro de los sujetos que pretendan desarrollar actividades sujetas a autorización administrativa si no acreditan su obtención (art. 84.1 RRM)⁶³.

El otorgamiento de una autorización de transporte público de viajeros o mercancías está condicionado a que el solicitante acredite tanto unos requisitos previos de carácter general, como otros específicos.

Los requisitos generales están contemplados en el artículo 43 LOTT, según redacción dada por la Ley 9/2013, de 4 de julio, desarrollado por los artículos 33-43 ROTT, reformados por el Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero. Como no podía ser de otro modo, dichos requisitos deben mantenerse durante todo el tiempo de explotación de la autorización (art. 34 ROTT)⁶⁴. Así, las autorizaciones están sometidas a un régimen bienal de visado por la Administración, que comprueba si continúan cumpliéndose todas las condiciones exigidas para su obtención y mantenimiento [art. 51 LOTT y art. 42 ROTT]⁶⁵. Estos requisitos pueden sintetizarse como sigue:

a) La persona física o jurídica solicitante deberá tener nacionalidad española, de algún otro Estado miembro de la Unión Europea, del Espacio Económico Europeo, o de cualquier otro Estado a cuyos ciudadanos se extienda dicho régimen de aplicación, o, en caso contrario, ser titular de una autorización de residencia de larga duración o de residencia temporal y trabajo, y también contar con el correspondiente Número de Identificación Fiscal en vigor [art. 43.1.a) LOTT y art. 35.1 ROTT].

b) Tratándose de una persona jurídica, deberá tener personalidad jurídica propia e independiente de la de aquellas personas que, en su caso, la integren, excluyéndose el otorgamiento de autorizaciones a comunidades de bienes; encontrarse inscrita en el Registro Mercantil o en el registro público que corresponda; tener ánimo de lucro⁶⁶; y la realización de

⁶³ BOE n.º 184, de 31 de julio de 1996.

⁶⁴ Antes de promulgarse el Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, los requisitos se contenían en el artículo 42 ROTT.

⁶⁵ Por supuesto, el visado bienal no es óbice para que la Administración pueda comprobar en cualquier momento el adecuado cumplimiento de las condiciones exigidas para la obtención y mantenimiento de la autorización de transporte (art. 43.1 ROTT).

⁶⁶ La exigencia de ánimo de lucro implica excluir de la posibilidad de actuar como transportista a determinados sujetos. El artículo 2 de la Ley 49/2002, de 23 de diciembre, de régimen fiscal de las entidades sin fines lucrativos y de los incentivos fiscales al mecenazgo (BOE n.º 307, de 24 de diciembre de 2002) considera entidades sin fines

transporte público debe formar parte de su objeto social de forma expresa [art. 43.1.b) LOTT y art. 36.1 ROTT]. En el caso de personas físicas, se excluye el otorgamiento de autorizaciones de forma conjunta a más de una persona, salvo fallecimiento del titular de la autorización, en cuyo caso podrá realizarse la novación subjetiva en favor de los herederos de forma conjunta, por un plazo máximo de dos años (art. 36.3 ROTT).

c) Será necesario que el solicitante cuente con un domicilio situado en España en el que se conserven, a disposición de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre, los documentos relativos a su gestión y funcionamiento que reglamentariamente se determinen [art. 43.1.c) LOTT]⁶⁷.

d) Deberá disponer de correo electrónico, cuya dirección o modificación habrá que comunicar al órgano competente para el otorgamiento de la autorización (en el caso del arrendamiento de vehículos con conductor, la Consejería competente en materia de transporte de cada Comunidad Autónoma), y también de firma electrónica y equipo informático necesario para documentar a distancia el contrato y otras formalidades mercantiles con sus clientes [art. 43.1.e) LOTT y art. 39 ROTT].

e) Finalmente, tendrá que cumplir con las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social exigidas por la legislación vigente [art. 43.1.f) LOTT], y disponer de uno o más vehículos matriculados en España, en propiedad, arrendamiento financiero o arrendamiento ordinario, y, en este último caso, acreditar documentalmente la existencia del oportuno contrato con una empresa arrendadora [arts. 43.1.d) y 54.2 LOTT y art. 38.2 ROTT]. Por lo que respecta a las obligaciones de carácter fiscal, habrá que acreditar el alta en el Censo de Obligados Tributarios,

lucrativos «a) Las fundaciones. b) Las asociaciones declaradas de utilidad pública. c) Las organizaciones no gubernamentales de desarrollo a que se refiere la Ley 23/1998, de 7 de julio, de Cooperación Internacional para el Desarrollo, siempre que tengan alguna de las formas jurídicas a que se refieren los párrafos anteriores. d) Las delegaciones de fundaciones extranjeras inscritas en el Registro de Fundaciones. e) Las federaciones deportivas españolas, las federaciones deportivas territoriales de ámbito autonómico integradas en aquéllas, el Comité Olímpico Español y el Comité Paralímpico Español. f) Las federaciones y asociaciones de las entidades sin fines lucrativos a que se refieren los párrafos anteriores».

⁶⁷ Debe facilitarse a la Inspección del Transporte Terrestre el acceso a los vehículos e instalaciones y «el examen de los documentos, libros de contabilidad, facturas, títulos de transporte y datos estadísticos que estén obligados a llevar y cualquier otro extremo o información relativos a las condiciones de prestación de los servicios realizados que resulte necesaria para verificar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en la legislación de transportes. Dicha obligación alcanzará, en todo caso, a todos aquellos libros, documentos de gestión, control o estadísticas cuya cumplimentación o llevanza obligatoria venga establecida por la normativa económica, fiscal, social y laboral o medioambiental» (art. 19, párr. 1.º ROTT).

en el epígrafe correspondiente al ejercicio profesional de la actividad de transporte que resulte pertinente en función de la clase de autorización de que se trate y que no tiene deudas con el Estado o una Comunidad Autónoma en período ejecutivo (art. 40.1 ROTT). En cuanto a las obligaciones de carácter laboral y social, el solicitante deberá encontrarse inscrito en el régimen de la Seguridad Social que corresponda y al corriente del pago de las cuotas u otras deudas con la Seguridad Social (art. 41.1 ROTT). En todo caso, se exige que el transportista lleve a cabo los transportes a través de su propia organización empresarial (art. 54.1 LOTT), es decir, utilizando vehículos de los que disponga en propiedad, arrendamiento financiero o arrendamiento ordinario (art. 54.2 LOTT) y personal encuadrado en dicha organización, que esté en situación de alta en el Régimen de la Seguridad Social que corresponda y cuente con las habilitaciones, certificaciones, licencias o autorizaciones exigibles (art. 54.3 LOTT y art. 41.3 ROTT). La obligación de llevar a cabo el transporte con vehículos y personal de su propia organización empresarial no se aplica, sin embargo, a «*quienes intervengan en la contratación del transporte de que se trate en funciones de pura intermediación*» (art. 54.2 LOTT), es decir, a los intermediarios en el transporte⁶⁸.

Junto a los requisitos generales, los requisitos específicos que deben cumplir los transportistas, contractuales o efectivos, dependen de la concreta modalidad de transporte que se pretenda desarrollar, esto es, de transporte en autobús o autocar, o en vehículo de turismo, y, dentro de este, de taxi o de arrendamiento de vehículos con conductor⁶⁹.

En este sentido, los solicitantes de autorizaciones que habiliten para la realización de transporte público de viajeros en autobús o autocar están sujetos al cumplimiento de los requisitos de establecimiento, honorabilidad, capacidad financiera y competencia profesional

⁶⁸ También se admite la posibilidad de que un transportista utilice la «colaboración de otros» en los supuestos previstos en el artículo 76 LOTT, aplicable al transporte público regular permanente de viajeros de uso general (hacer frente a intensificaciones de tráfico que no puedan ser atendidas por los vehículos adscritos a la prestación del servicio) y artículo 89.2 LOTT, aplicable al transporte regular de viajeros de uso especial (cuando resulten insuficientes los vehículos propios, se podrán utilizar los de otros transportistas que cuenten con la autorización correspondiente).

⁶⁹ CARBONELL PORRAS, E., «El arrendamiento de vehículos con conductor: servicios de transporte público y nuevas tecnologías», en L. J. Parejo Alfonso, J. Vida Fernández y T. de la Quadra-Salcedo Fernández del Castillo (hom.) (coords.), *Los retos del Estado y la Administración en el siglo XXI: libro homenaje al profesor Tomás de la Quadra-Salcedo Fernández del Castillo*, vol. 2, Tirant lo Blanch, Valencia, 2017, pp. 1.717-1.733, en p. 1.725.

que la normativa sectorial exige (art. 43.2 LOTT)⁷⁰. No debe confundirse en este punto la actividad de transporte discrecional en autobús o autocar con aquella de transporte público regular permanente de uso general en autobús o autocar. Así, mientras que la primera constituye un servicio abierto a la iniciativa privada y sometida al régimen de autorización administrativa, al contrario, el transporte público regular permanente de uso general en autobús o autocar tiene la consideración de servicio público de titularidad de la Administración⁷¹, si bien habitualmente se gestiona de forma indirecta por los particulares mediante un contrato de concesión de servicios (art. 15 LCSP)⁷², a no ser que la Administración opte por la gestión directa del servicio (art. 71, párr. 2.º LOTT).

Por lo que respecta al transporte discrecional de viajeros en vehículo de turismo, asimismo se diferencian los requisitos específicos exigidos para el taxi y para el arrendamiento de vehículos con conductor. Así, la prestación del transporte en taxi, urbano o interurbano, queda condicionada al cumplimiento de los requisitos municipales para el otorgamiento de una licencia de taxi (urbano) y, adicionalmente, aquellos exigibles para obtener la licencia de transporte interurbano (art. 123 ROTT)⁷³. En cuanto a la autorización de arrendamiento de vehículos con

⁷⁰ Siguiendo el artículo 43.2 LOTT, dichos requisitos deberán ser cumplidos, asimismo, por los solicitantes de una autorización de transporte de mercancías en vehículos o conjuntos de vehículos con capacidad de tracción propia cuya masa máxima autorizada sea superior a 3,5 toneladas. Vid. SOLERNOU SANZ, S., *La ordenación jurídica del mercado de transportes de mercancías por carretera*, cit., pp. 95-109.

⁷¹ SOLERNOU SANZ, S., *La ordenación jurídica del mercado de transportes de mercancías por carretera*, cit., p. 84; LÓPEZ QUIROGA, J., «Transporte de viajeros por carretera», cit., p. 420.

⁷² Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 (BOE n.º 272, de 9 de noviembre de 2017). Su artículo 15 define el contrato de concesión de servicios como «aquel en cuya virtud uno o varios poderes adjudicadores encomiendan a título oneroso a una o varias personas, naturales o jurídicas, la gestión de un servicio cuya prestación sea de su titularidad o competencia, y cuya contrapartida venga constituida bien por el derecho a explotar los servicios objeto del contrato o bien por dicho derecho acompañado del de percibir un precio» (pto. 1) y especifica que «[e]l derecho de explotación de los servicios implicará la transferencia al concesionario del riesgo operacional» (pto. 2).

⁷³ CARBONELL PORRAS, E., «El arrendamiento de vehículos con conductor: servicios de transporte público y nuevas tecnologías», cit., p. 1.725; para una explicación en detalle del régimen jurídico del transporte en taxi, vid. TARRÉS VIVES, M., *La regulación del taxi. Legislación autonómica y experiencias de Derecho comparado*, Atelier, Barcelona, 2006; id., «Reforma y liberalización en el transporte urbano e interurbano de viajeros: aspectos jurídicos y económicos en la regulación del taxi», en F. Martínez Sanz y M.ª V. Petit Lavall (dirs.), *Estudios sobre Derecho y economía del transporte: reforma y liberalización* (dirs.), Tecnos, Madrid, 2009, pp. 483-498. El autor explica que la regulación del servicio de taxi fue en un primer momento municipal y que con el paso del tiempo diferentes normas estatales fueron prestándole atención. El todavía vigente Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros, aprobado por el Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo (BOE n.º 89, de 13 de abril de 1979), establece una normativa común que habrán de seguir las ordenanzas municipales reguladoras del servicio. No obstante, con la descentralización operada bajo la Constitución de 1978,

conductor (también llamada autorización VTC), en la actualidad, los requisitos específicos para su otorgamiento van referidos a las características de los vehículos y son los siguientes: no podrán tener una capacidad superior a 9 plazas, incluida la del conductor; deberán tener una potencia del motor igual o superior a 12 caballos de vapor fiscales (CVF)⁷⁴ y una longitud mínima exterior, medida de extremo a extremo del vehículo, igual o superior a 4,60 metros, salvo que se trate de vehículos que utilicen fuentes de energía alternativas a los combustibles fósiles clásicos (la electricidad, el hidrógeno, los biocarburantes, los combustibles sintéticos y parafínicos, el gas natural, el gas licuado del petróleo o cualquier otra que así se señale expresamente); y habrán de tener una antigüedad inferior a 10 años, contados desde su primera matriculación, a excepción de los vehículos con una potencia fiscal igual o superior a 28 CVF y de los vehículos históricos, para los que no hay límite de antigüedad (art. 181.2 ROTT en relación con el art. 180.2 ROTT).

No obstante, el cumplimiento de los requisitos generales y específicos no garantiza al solicitante de la autorización VTC su otorgamiento. El motivo es que la normativa establece también requisitos cuantitativos para la expedición de nuevas autorizaciones, esto es, fija límites al número de autorizaciones VTC otorgables. Ahora bien, todos estos requisitos son fruto de una amplia evolución, circunstancia que hace aconsejable abordar su estudio cronológico en otro epígrafe (*infra*, epígrafe 4), en el que se analizarán las sucesivas reformas que han afectado al régimen jurídico de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor.

Al respecto, debe precisarse que las normas objeto de análisis han regulado o regulan la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional (VTC-N), y no así la de las de ámbito autonómico (VTC-A), que habilitan exclusivamente para prestar servicios de transporte dentro del territorio de una Comunidad Autónoma, cuya regulación es, por supuesto, autonómica. El número de estas últimas es francamente reducido en comparación con aquel de las VTC-N y, de hecho, tan solo existen en la actualidad en la Comunidad Autónoma

y al tratarse de una competencia autonómica (148.1.5 CE), varias Comunidades Autónomas han aprobado normativa reguladora del transporte urbano e interurbano de viajeros en automóviles de turismo.

⁷⁴ El caballo de vapor fiscal (CVF) es la unidad que se usa para medir la potencia fiscal. Esta potencia solo sirve para el pago de impuestos, y su forma de cálculo está definida en el anexo V del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre (BOE n.º 22, de 23 de diciembre de 1998), modificado por la Orden PCI/810/2018, de 27 de julio, por la que se modifican los anexos II, XI y XVIII del Reglamento General de Vehículos (BOE n.º 184, de 31 de julio de 2018).

de Canarias y en Cantabria⁷⁵. Además, su otorgamiento está limitado a supuestos especiales, como lo son las características de lejanía, insularidad y la condición ultraperiférica de la Comunidad Autónoma de Canarias [art. 349 TFUE (antiguo art. 299, apdo. 2, párr. segundo, tercero y cuarto TCE); art. 69 CE y art. 3 Estatuto de Autonomía de Canarias⁷⁶], donde existen a fecha presente 126 autorizaciones de este tipo y ninguna de ámbito nacional; y, el transporte en alta montaña, transporte para turismo activo y transporte de personas con movilidad reducida en Cantabria, donde operan actualmente 37 autorizaciones VTC-A⁷⁷.

3.2.2. La actividad de intermediación en el transporte

3.2.2.1. Hasta la Ley 9/2003, de 4 de julio

Tradicionalmente, a excepción de los supuestos de colaboración entre transportistas, la actividad de intermediación en el transporte discrecional de viajeros ha sido competencia exclusiva de las agencias de viajes. El artículo 122.2.b) LOTT disponía que una de las funciones de las agencias de viajes consistía en la *«[m]ediación en la prestación de servicios de transporte discrecional de viajeros, la cual deberá realizarse contratando con transportistas y usuarios la capacidad total del vehículo, salvo en aquellos transportes en los que, en razón de su específica naturaleza, se les autorice para realizar la contratación individual o por asiento»*. Por su parte, el artículo 165.1, párrafo 1.º ROTT dictaba que: *«[l]a actividad de mediación en los transportes de viajeros, tanto nacionales como internacionales, salvo los supuestos de colaboración entre transportistas legal o reglamentariamente previstos, estará reservada a las agencias de viaje debidamente autorizadas por la Administración turística»*.

⁷⁵ A 3 de noviembre de 2020, el número total de VTC-N era de 8.334, mientras que el de VTC-A de tan solo 163: https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/estadistica_tt/webturi.pdf.

⁷⁶ Ley Orgánica 1/2018, de 5 de noviembre, de reforma del Estatuto de Autonomía de Canarias (BOE n.º 268, de 6 de noviembre de 2018), que sustituye a la derogada Ley Orgánica 10/1982, de 10 de agosto, modificada por la Ley Orgánica 4/1996, de 30 de diciembre y por la Ley 27/2002, de 1 de julio (BOE n.º 315, de 31 de diciembre de 1996).

⁷⁷ Orden de 5 de julio de 2004, por la que se regula el otorgamiento de autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos de turismo por zonas de alta montaña y en rutas de 4x4, en ofertas de «turismo activo», así como el transporte de trabajadores en vehículos acondicionados y en posesión de autorización de transporte de mercancías (BOC n.º 143, de 22 de julio de 2004) y Orden IND/2/2009, de 26 de enero, por la que se regula el otorgamiento de autorizaciones de transporte público de viajeros en vehículos adaptados a personas con movilidad reducida (BOC n.º 26, de 9 de febrero de 2009).

Así, las agencias de viajes se configuraban como una tipología de las agencias de transportes (art. 122.1 LOTT), que se definían de manera genérica en el artículo 120.2 LOTT como *«empresas, individuales o colectivas, dedicadas a intervenir en la contratación del transporte público por carretera de viajeros o mercancías, como organizaciones auxiliares interpuestas entre los usuarios y los transportistas, pudiendo realizar dicha intervención en relación con la totalidad de los modos de transporte»*. El ejercicio de su actividad se regía por la normativa específica de turismo (art. 123.1 LOTT), siendo los órganos administrativos competentes en materia de turismo los encargados del control y ordenación administrativa de las agencias de viajes, mientras que correspondía a los órganos competentes en materia de transportes la ordenación, el control y, en su caso, la sanción de las actuaciones realizadas por las agencias de viajes en relación con el transporte (art. 123.2 LOTT y art. 166 ROTT).

Además, el artículo 120.2 LOTT disponía la obligación de que las agencias de transporte contrataran en nombre propio el transporte, tanto con el transportista como con el usuario, *«ocupando por tanto la posición de usuario o cargador frente al transportista, y de transportista frente al usuario o cargador»*⁷⁸. Por su parte, el artículo 165.2 ROTT contenía la misma obligación, pero referida específicamente a las agencias de viajes. La obligada actuación de las agencias de viajes en nombre propio en la contratación de los transportes discrecionales de viajeros conllevaba, por tanto, su calificación como transportistas contractuales desde un punto de vista jurídico-privado, sometiéndose, en consecuencia, a su mismo régimen de responsabilidad⁷⁹. En otras palabras, la agencia actuaba como un transportista respecto al viajero y como un viajero respecto al transportista con quien contrataba la realización de la operación.

⁷⁸ El artículo 120.2 LOTT establecía una excepción a la obligación impuesta a las agencias de viajes de contratar en nombre propio el transporte: *«la venta de billetes y reserva de plazas por cuenta del transportista en toda clase de transporte»* [art. 122.2.c) LOTT]. Se entiende que en estos supuestos la agencia de viajes podía contratar en nombre y por cuenta del transportista. Asimismo, el artículo 120.2 LOTT dejaba abierta la posibilidad de que se establecieran otros supuestos diferentes al anterior en los que las agencias de viajes no estuvieran obligadas a contratar en nombre propio el transporte, mediante la alusión general a *«las demás que establezca su normativa específica»* [art. 122.2.d) LOTT].

⁷⁹ MARTÍNEZ SANZ, F., «Sujetos», en A. Bercovitz Rodríguez-Cano (dir.), *Contratos mercantiles I*, t. 1, Thomson Reuters Aranzadi, Pamplona, 2017, pp. 75-83, en p. 79; HUALDE MANSO, T., *El transporte de viajeros por carretera. Régimen de responsabilidad civil*, Aranzadi, Cizur Menor, 1995, pp. 102-105.

3.2.2.2. Desde la Ley 9/2013, de 4 de julio

a. Las modificaciones introducidas

La Ley 9/2013, de 4 de julio, modifica el régimen jurídico de la actividad de intermediación en el transporte discrecional de viajeros y nos sitúa en la legalidad vigente. Son varias las novedades que introduce en la LOTT y que afectan a dicha actividad:

- el artículo 22.2 LOTT (que antes de la reforma no se refería a la intermediación en el transporte) establece la regla general de que *«los servicios de transporte terrestre de viajeros podrán ser contratados y facturados por todos aquellos que sean titulares de una licencia o autorización de transporte público que habilite para la realización de esta clase de transporte»* (párr. 1.º), para a continuación disponer que *«[l]a intervención de agencias de viajes y otros intermediarios en la contratación de cualesquiera modalidades de transporte de viajeros se regirá por la legislación específica de turismo»*, sin perjuicio de la facultad otorgada a las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización para intermediar, en todo caso, en la contratación de transportes discretos de viajeros prestados por sus socios titulares de una autorización de transporte de viajeros (párr. 3.º);

- el artículo 99.1, párrafo 1.º LOTT, también reformado, dispone que *«[l]a autorización de transporte público de viajeros habilita tanto para realizar transportes de esta clase (...) como para intermediar en su contratación»*;

- se suprime la referencia a la intermediación en el transporte de viajeros del artículo 120.2 LOTT, que pasa a considerar agencias de transporte tan solo a las empresas especializadas en intermediar en la contratación de los transportes de mercancías, a las que impone la obligación de obtener una autorización de operador de transporte para actuar como agencia de transporte, transitario, almacenista-distribuidor, operador logístico o cualquier otro (art. 119.1 LOTT)⁸⁰;

⁸⁰ Los sujetos que pretendan obtener una autorización como intermediarios (operador de transporte) deben cumplir requisitos iguales o superiores a los exigidos para la actividad de transportista (art. 119.1 y 2 LOTT), conforme se determine reglamentariamente (arts. 159-161 ROTT).

- en fin, los artículos 122 y 123 LOTT ya no se refieren a las agencias de viajes, sino que regulan la actividad de los operadores logísticos y de los almacenistas-distribuidores, respectivamente.

Los cambios introducidos en la LOTT por la Ley 9/2013, de 4 de julio, hacían necesaria la adaptación del ROTT a las mismas, como de hecho había previsto la Disposición final de la Ley, que fijaba un plazo de dos años para ello, sin embargo, incumplido en exceso por el legislador. En este sentido, resultaba contradictoria la referencia del artículo 22.2, párrafo 3.º LOTT a «*otros intermediarios en la contratación de cualesquiera modalidades de transporte de viajeros*», diferentes por tanto de las agencias de viajes, y la reserva en exclusiva por el artículo 165.1 ROTT de la intermediación en el transporte de viajeros a las agencias de viajes. Ahora bien, siguiendo el punto 1 de la Disposición derogatoria única de la Ley 9/2013, de 4 de julio, que de manera genérica declara derogadas «*cuantas otras disposiciones de igual o inferior rango al de esta ley que se opongan a lo que en ella se dispone*», podía entenderse que el artículo 165.1 ROTT había sido tácitamente derogado⁸¹. Con todo, su derogación *de facto* se produjo con la entrada en vigor del Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, que lo suprimió. También suprimió el artículo 166 ROTT, referente a las competencias de las autoridades turísticas y de transportes en materia de agencias de viajes, aunque este también se podía entender derogado, por cuanto carecía de sustento legal desde que el artículo 123.2 LOTT había sido derogado por la Ley 9/2013, de 4 de julio.

Recapitulando, en la actualidad quedan vigentes en la LOTT tan solo dos preceptos que de manera directa se refieren a la actividad de intermediación en el transporte discrecional de viajeros por carretera: el artículo 22.2 LOTT, párrafo 1.º, que establece que los titulares de una autorización que habilite para realizar un transporte público de viajeros podrán contratar y facturar dichos servicios, remitiendo su párrafo 3.º a la regulación específica de turismo «*[l]a intervención de agencias de viajes y otros intermediarios en la contratación de cualesquiera modalidades de transporte de viajeros*», sin perjuicio de la habilitación a las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización para intermediar en la contratación de

⁸¹ Al respecto, PETIT LAVALL, M.ª V. y PUETZ, A., «Economía colaborativa y transporte», en R. Escudero Gallego y S. Martínez Garrido (dirs.), *Cuadernos de Derecho para ingenieros. Economía colaborativa*, Wolters Kluwer, Las Rozas (Madrid), 2018, pp. 133-149, en p. 143.

transportes discrecionales de viajeros prestados por sus socios titulares de autorización de transporte de viajeros; y el artículo 99.1, párrafo 1.º LOTT, que dispone que la autorización de transporte público de viajeros habilita tanto para realizar transportes como para intermediar en su contratación. Por su parte, el ROTT no contiene ya ninguna referencia específica a la actividad de intermediación en el transporte de viajeros.

b. El significado de la reforma llevada a cabo por la Ley 9/2013, de 4 de julio

Las modificaciones introducidas en el articulado de la LOTT por la Ley 9/2013, de 4 de julio, deben ser interpretadas a la luz tanto de la declaración realizada en la exposición de motivos de esta, de reducir «*las barreras operativas, liberalizando plenamente la intermediación en la contratación de transportes de viajeros, sin perjuicio de la regulación de las agencias de viajes en el ámbito turístico*»⁸², como también de los demás preceptos que integran la LOTT y el ROTT, dejados vigentes y que tienen relevancia para la actividad de intermediación en el transporte discrecional de viajeros. Se trata, en esencia, de solventar las dudas sobre si los sujetos que se dedican a esta actividad deben o no estar en posesión de una autorización administrativa y, en su caso, qué tipo de autorización⁸³.

Parece ser que lo que el legislador ha pretendido establecer con la reforma obrada en la LOTT por la Ley 9/2013, de 4 de julio, y en el ROTT, por el Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, son dos supuestos distintos de habilitación para intermediar en el transporte discrecional de viajeros por carretera: por una parte, aquel de *los transportistas legalmente autorizados*, que pueden, además de prestar el transporte, también intermediar en la clase de transporte para el

⁸² Aunque su contenido no es dispositivo, sino meramente interpretativo, según lo afirman, entre muchas otras, SSTC n.º 90/2009, de 20 de abril, ECLI:ES:TC:2009:90, FJ 6.º; n.º 150/1990, de 4 de octubre, ECLI:ES:TC:1990:150, FJ 2.º; n.º 36/1981, de 12 de noviembre, ECLI:ES:TC:1981:36, FJ 4.º.

⁸³ Con razón, PETIT LAVALL, M.ª V. Y PUETZ, A., «Economía colaborativa y transporte», cit., p. 143, critican que el legislador se limitara a eliminar de la LOTT las referencias a esta actividad, en lugar de ordenar adecuadamente el régimen legal aplicable a la intermediación en el transporte de viajeros, y afirman que «[e]l panorama no podría ser más desolador»; también GÓRRIZ LÓPEZ, C., «Taxi “vs” Uber: de la competencia desleal al arrendamiento de vehículos con conductor», cit., p. 257, refiere las dudas que suscita la intermediación en el transporte terrestre de viajeros.

que han obtenido la autorización de transportista; y, por otra, el de *los intermediarios turísticos*, bien sean agencias de viajes, bien otro tipo de intermediario turístico⁸⁴.

La habilitación a *los transportistas legalmente autorizados* para intermediar en los transportes para cuya prestación han obtenido la autorización se deduce del contenido literal del artículo 22.2, párrafo primero LOTT, que establece que *«los servicios de transporte terrestre de viajeros podrán ser contratados y facturados por todos aquellos que sean titulares de una licencia o autorización de transporte público que habilite para la realización de esta clase de transporte»*. Asimismo, del artículo 99.1, párrafo 1.º LOTT, según el cual *«[l]a autorización de transporte público de viajeros habilita tanto para realizar transportes de esta clase (...) como para intermediar en su contratación»* se deriva también que para intermediar en el transporte discrecional de viajeros es necesario obtener una autorización de transporte.

A ello apunta igualmente el artículo 42 LOTT (desarrollado por el art. 33.1 ROTT), que establece que *«[l]a realización de transporte público de viajeros y mercancías estará supeditada a la posesión de una autorización que habilite para ello»*. El sustantivo «realización», referido a la actividad de transporte, ha de interpretarse aquí en sentido extensivo, esto es, aplicado tanto a la actividad material de transporte como a la de intermediación, como así se deduce de su ubicación en el Capítulo I —«Condiciones para el ejercicio del transporte y de las actividades auxiliares y complementarias del mismo»— del Título II —«Disposiciones de aplicación general a los transportes por carretera y a las actividades auxiliares y

⁸⁴ A ello apuntaba el entonces Subdirector General de Ordenación y Normativa del Ministerio de Fomento (hoy de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), Emilio Sidera Leal, en una entrevista concedida a la Asociación de Empresarios de Transporte en Autocar de Madrid (AETRAM) y recogida en la publicación n.º 14 del año 2012, disponible en <https://pdfslide.net/reader/f/revista-de-aetram-14>, sobre el Proyecto de Ley 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 —cuya redacción permaneció inalterada en la Ley 9/2013, de 4 de julio, en lo que concierne a la actividad de intermediación— en la que explicaba que *«[e]l anteproyecto no prevé una liberalización necesariamente plena de la intermediación en la contratación de transporte de viajeros. De hecho, se limita a señalar que la intervención de agencias de viajes y otros intermediarios en esa contratación se regirá por la legislación específica de turismo. Será esta legislación, pues, la que determine los requisitos que, en su caso, serán exigibles para actuar como intermediario. La modificación significativa que introduce el anteproyecto de Ley es la habilitación generalizada a todos los transportistas legalmente autorizados para que puedan intermediar. Es decir, todos los titulares de una autorización de transporte podrán intermediar en la contratación de transportes, además de realizar transporte por sí mismos, por el sólo hecho de serlo. El resto de las personas que pretendan intermediar deberán cumplir las exigencias contenidas en la legislación de carácter turístico»*.

complementarias de los mismos»— y, por consiguiente, tanto a los transportistas como a los intermediarios en el transporte⁸⁵.

Por lo que respecta a *los intermediarios turísticos*, su régimen jurídico se rige por la normativa turística, y no por la de transportes (art. 22.2, párr. 3.º LOTT). La regulación de la actividad corresponde, por tanto, a las Comunidades Autónomas, en base a la competencia legislativa exclusiva que ostentan para la «*[p]romoción y ordenación del turismo en su ámbito territorial*» (art. 148.1.18 CE)⁸⁶. La referencia a las agencias de viajes «*y otros intermediarios*», que el artículo 22.2, párrafo 3.º LOTT contiene, trae causa de la incorporación a nuestro ordenamiento de la Directiva 2006/123/CE mediante la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, también llamada «Ley Paraguas» (en adelante, Ley 17/2009, de 23 de noviembre)⁸⁷. En efecto, el artículo 25 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, dispuso que la constitución como agencia de viajes ya no fuese requisito necesario para la prestación de servicios propios de estos operadores, ni tampoco que su actividad fuese exclusiva: «*[n]o se podrá obligar a los prestadores de servicios al ejercicio de una única actividad de forma exclusiva, bien sea a través de la imposición de requisitos que obliguen a ejercer de forma exclusiva una actividad específica, bien sea mediante la imposición de requisitos que restrinjan el ejercicio conjunto o en asociación de distintas actividades*»⁸⁸.

Pese a ello, así ha venido y continúa figurando en la mayoría de las distintas leyes autonómicas, pues el artículo 150.2 del Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias (TRLGDCU) exigía que el organizador y el detallista tuviesen «*la consideración de agencia de viajes de acuerdo con la normativa administrativa*»⁸⁹. No obstante, algunas de las normas autonómicas posteriores ya han tenido en cuenta la Ley

⁸⁵ GÓRRIZ LÓPEZ, C., «Uber. Transporte de pasajeros y competencia desleal», *Rdt*, n.º 16, 2015, pp. 77-98, en p. 87.

⁸⁶ Constitución Española (*BOE* n.º 311, de 29 de diciembre de 1978).

⁸⁷ *BOE* n.º 283, de 24 de noviembre de 2009.

⁸⁸ GONZÁLEZ CABRERA, I., «La liberalización de los servicios en el mercado interior y su incidencia en la actividad de las agencias de viajes», *Aranzadi Civil. Revista Doctrinal* (edición en línea), n.º 4, 2010, pp. 1-32, en pp. 10 y 11.

⁸⁹ *BOE* n.º 287, de 30 de noviembre de 2007.

17/2009, de 23 de noviembre, suprimiendo la exclusividad⁹⁰. Sin embargo, todas las normas autonómicas son anteriores al Real Decreto Ley 23/2018, de 21 de diciembre, de transposición de directivas en materia de marcas, transporte ferroviario y viajes combinados y servicios de viaje vinculados, que ha reformado el artículo 150.2 TRLGDCU, cuyo actual tenor omite el requisito de que los empresarios deban ser agencias de viaje⁹¹. En consecuencia, debe concluirse que la intermediación turística puede ser llevada a cabo tanto por agencias de viaje como por cualesquiera otros operadores.

Además, dichos intermediarios tan solo deben realizar una comunicación previa o declaración responsable para iniciar su actividad, es decir, no se les exige ya obtener una autorización administrativa⁹². Eso sí, los empresarios han de cumplir con los requisitos previstos por la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, así como con las obligaciones contenidas en el Libro Cuarto del TRLGDCU y, en especial, constituir una garantía para responder con carácter general del incumplimiento de las obligaciones derivadas de la prestación de sus servicios.

En conclusión, el significado de la liberalización anunciada en la exposición de motivos de la Ley 9/2013, de 4 de julio, es doble. Por una parte, cuando afirma que pretende reducir «*las barreras operativas, liberalizando plenamente la intermediación en la contratación de transportes de viajeros*» hace referencia a la autorización automática a favor de los

⁹⁰ Este es el caso del artículo 115 del Decreto 20/2015, de 17 de abril, de principios generales y directrices de coordinación en materia turística; de regulación de órganos asesores, de coordinación y de cooperación del Gobierno de las *Illes Balears*, y de regulación y clasificación de las empresas y de los establecimientos turísticos, dictado en desarrollo de la Ley 8/2012, de 19 de julio, de Turismo de las *Illes Balears* (BOIB n.º 56, de 18 de abril de 2015); y del artículo 2 del Decreto 89/2010, de 22 de julio, por el que se regula la actividad de intermediación turística en Canarias (BOIC n.º 149, de 30 de julio de 2010).

⁹¹ BOE n.º 312, de 27 de diciembre de 2018. Transpone la Directiva (UE) 2015/2302, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015, relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados (DOUE L 326, de 11 de diciembre de 2015).

⁹² A modo de ejemplo, el artículo 3 del Decreto 101/2018, de 27 de julio, del *Consell*, por el que se aprueba el Reglamento de agencias de viajes de la *Comunitat Valenciana* (DOGV n.º 8.353, de 2 de agosto de 2018), establece que las agencias de viajes «*pondrán en conocimiento de la administración turística su puesta en funcionamiento mediante declaración responsable dirigida al servicio territorial competente en materia de turismo de la provincia donde se establezca su oficina principal*»; el artículo 5 del Decreto 158/2012, de 20 de noviembre, por el que se modifica el Decreto 168/1994, de 30 de mayo, de reglamentación de las agencias de viajes en la Comunidad Autónoma de Cataluña (DOGC n.º 6.268, de 5 de diciembre de 2012), exige que los agentes de viajes presenten ante la Oficina de Gestión Empresarial una declaración responsable antes de iniciar su actividad; asimismo, el artículo 19 de la Ley 8/2009, de 21 de diciembre, de Medidas Liberalizadoras y de Apoyo a la Empresa Madrileña (BOCM n.º 308, de 29 de diciembre de 2009), considera «*agencias de viajes a las empresas que habiendo presentado declaración responsable ante la Dirección General competente se dedican profesional y comercialmente, al ejercicio de actividades de mediación y/u organización de servicios turísticos*».

transportistas legalmente autorizados para intermediar. Por otra parte, cuando señala que lo anterior se establece «*sin perjuicio de la regulación de las agencias de viajes en el ámbito turístico*», reconoce la aplicación a los intermediarios turísticos, sean agencias de viajes u otros distintos, de la normativa turística.

Así, no se puede compartir la opinión de la Audiencia Provincial de Madrid (Sección 28.^a), expresada en la Sentencia n.º 14/2019, de 18 de enero⁹³, desestimatoria del recurso de apelación interpuesto por la Federación Profesional del Taxi de Madrid contra la Sentencia del Juzgado de lo Mercantil n.º 12 de Madrid, n.º 159/2017, de 13 de junio, que resuelve la demanda por competencia desleal interpuesta por la Federación Profesional del Taxi de Madrid contra Maxi Mobility Spain, S. L. (*Cabify*), en ejercicio de las acciones declarativa y de cesación (art. 32 LCD) por supuesta vulneración del artículo 15.1 y 2 LCD⁹⁴. La sentencia declara —si bien con carácter de *obiter dicta*, por tanto, sin realizar un análisis en profundidad, sobre la base de argumentos contradictorios aportados por las partes al proceso— que el sentido de la liberalización anunciada en la exposición de motivos de la Ley 9/2013, de 4 de julio, es que no se necesita autorización administrativa para intermediar en el transporte discrecional de viajeros por carretera: «*[l]a circunstancia de que, tras la modificación operada en la LOTT por la Ley 9/2013, de 4 de julio, desapareciesen las referencias a las funciones de mediación en la contratación de transportes de viajeros y a la atribución en exclusiva de tales funciones a las agencias de viajes no es otra cosa que reflejo del propósito confeso de liberalizar plenamente la intermediación en la contratación de transportes de viajeros, sin perjuicio de la regulación de las agencias de viajes en el ámbito turístico, expresado en la exposición de motivos*» (FJ 2.12.º). En contra de lo afirmado, debe considerarse que la actividad de intermediación en el transporte discrecional de viajeros por carretera sí requiere una autorización administrativa cuando el intermediario no actúa amparado por la normativa turística, y esa autorización es la propia de un transportista, aunque, como se ha expuesto, con el matiz de que la LOTT exceptúa a los intermediarios en el transporte de la obligación de llevar a cabo el transporte con vehículos y personal de su propia organización empresarial (art. 54.2 LOTT).

⁹³ Roj: SAP M 3/2019.

⁹⁴ Roj: SJM M 3145/2017.

c. La sujeción al régimen de intermediación contenido en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres o en la normativa turística

Ante el doble régimen de habilitación para intermediar en los transportes discrecionales de viajeros introducido en la LOTT por la Ley 9/2013, de 4 de julio (el de *los transportistas legalmente autorizados* y el de *los intermediarios turísticos*), queda todavía por resolver aclarar en qué circunstancias al sujeto que pretenda intermediar en el transporte discrecional de viajeros se le exigirá cumplir con los requisitos de uno u otro régimen jurídico. Pues bien, la respuesta depende de si el servicio en que se intermedia es turístico, en cuyo caso será aplicable la normativa turística, mientras que, en el supuesto contrario, se regirá por la LOTT y el ROTT. En efecto, las normas autonómicas que regulan la actividad de intermediación turística solo lo hacen en relación con los transportes turísticos, y no respecto de los transportes discrecionales de viajeros que no formen parte de un servicio turístico. Así se deduce de la lectura de los preceptos que especifican los ámbitos de aplicación de estas normas, pues recogen claramente que las mismas regulan los servicios turísticos⁹⁵, definidos por la LOTT como los que se realizan en el marco de la ejecución de un viaje combinado o, aquellos otros que, «*sin tener una duración superior a las 24 horas y sin incluir una pernoctación, se oferten a través de agencias de viajes, u otros intermediarios reconocidos por la legislación específica de turismo, y se presten conjuntamente con otros servicios complementarios de naturaleza turística, tales como los de *manutención, guía turístico o similar*» (art. 110 LOTT), así como los servicios de viaje vinculados⁹⁶.*

⁹⁵ Al respecto, la Ley 15/2018, 7 de junio, de la Generalidad, de turismo, ocio y hospitalidad de la Comunidad Valenciana (DOGV n.º 8.313, de 8 de junio de 2018) se declara aplicable a «*las empresas turísticas y a sus establecimientos, a quienes presten servicios turísticos o afines, a las personas usuarias de servicios turísticos, a la sociedad receptora, a los recursos y actividades que integran el sector turístico y a las administraciones y entidades públicas que desarrollen su actividad en el ámbito del turismo*» (art. 2) y define la actividad turística como aquella «*destinada a proporcionar cualquiera de los servicios de alojamiento, restauración, intermediación, información, asistencia, entretenimiento y disfrute de los recursos y productos turísticos de la Comunidad Valenciana, o prestar cualquier otro servicio relacionado con el turismo que reglamentariamente se determine*» [art. 3.a)]; en el mismo sentido, la Ley 1/1999, de Ordenación del Turismo de la Comunidad de Madrid (BOCM n.º 69, de 23 de marzo de 1999), establece que sus disposiciones «*se aplicarán al conjunto de actividades y recursos que integran el sector turístico de la Comunidad de Madrid*» (art. 2.1) y define como actividad turística «*la destinada a proporcionar a los usuarios turísticos directa o indirectamente los servicios de alojamiento, restauración, información, asistencia y acompañamiento, transporte y actividades complementarias*» (art. 2.2).

⁹⁶ Los conceptos de viaje combinado y servicio de viaje vinculados se contienen en los artículos 151.1.b) y e) TRLGDCU, respectivamente, a los que nos remitimos.

En suma, la consideración como turístico o no del servicio intermediado deberá ser tenida en cuenta a la hora de valorar si un determinado sujeto queda sometido al régimen de comunicación previa o declaración responsable, que contempla la ordenación turística o, por el contrario, al régimen de autorización contenido en la ordenación de los transportes terrestres, como, de hecho, lo sugiere el «Plan de Inspección de Transporte por Carretera» correspondiente a 2020 cuando apunta al doble régimen (de transporte y turístico), al referirse a las plataformas que intermedian en el transporte de viajeros por carretera: *«[l]as plataformas, intermediarias en el transporte de viajeros por carretera, únicamente podrán intermediar si se encuentran en posesión de la autorización de transporte público de viajeros o bien cumplir con las condiciones y, en su caso, contar con las habilitaciones que, conforme a la legislación de turismo, que les resulte de aplicación, les permita actuar como agencia de viajes o intermediarios en la contratación de transporte de viajeros por carretera»*⁹⁷.

4. El régimen jurídico del arrendamiento de vehículos con conductor

4.1. Introducción

El arrendamiento de vehículos con conductor constituye una actividad privada, caracterizada sin embargo por una fuerte intervención administrativa desde que se promulgaron las primeras normas ordenadoras en el año 1924, con un breve período de liberalización fruto de la entrada en vigor de la Ley 25/2009, de 22 de diciembre.

Así, la Ley 9/2013, de 4 de julio, introdujo nuevas limitaciones a la actividad, que fueron concretadas posteriormente por el Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, para adaptarlo a 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

⁹⁷ SUBDIRECCIÓN GENERAL DE INSPECCIÓN DE TRANSPORTE TERRESTRE, «Plan de Inspección de Transporte por Carretera», 2020, pp. 1-18, en p. 14, disponible en https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/plan_inspeccion_2020.pdf.

Seguridad Aérea (en adelante, Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre)⁹⁸. La política de establecer limitaciones a la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor continuó con la promulgación del Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, por el que se establecen normas complementarias al ROTT en relación con la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor (en adelante, Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre)⁹⁹; y del 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 (en adelante, Real Decreto Ley 3/2018, de 20 de abril)¹⁰⁰. Por último, el Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre.

4.2. Los antecedentes legislativos

La actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en el ordenamiento jurídico español tiene sus orígenes en los servicios realizados por los vehículos provistos de licencia municipal de clase C, llamados especiales o de abono¹⁰¹, categoría que se recogió por primera vez en la Orden de 11 de diciembre de 1924¹⁰², que desarrollaba el Real Decreto de 4 de julio del mismo año¹⁰³. Posteriormente, la Orden de 4 de noviembre de 1964 por la que se aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos de Transportes en Automóviles Ligeros definiría los vehículos de clase C como aquellos «*contratados para ceremonias, uso continuado en régimen de abono u otros especiales, utilizando vehículos que tengan determinadas características de lujo, potencia, etc., o que sus conductores reúnan circunstancias o conocimientos no obligados o inherentes a los corrientes de su profesión*» (art. 2)¹⁰⁴. Su escueto régimen jurídico obligaba a los empresarios titulares de la licencia a prestar el servicio de forma

⁹⁸ BOE n.º 279, de 21 de noviembre de 2015.

⁹⁹ BOE n.º 317, de 30 de diciembre de 2017.

¹⁰⁰ BOE n.º 97, de 21 de abril de 2018.

¹⁰¹ GARCÍA MARTÍNEZ, E., «La naturaleza institucional de los servicios de transporte mecánico por carretera en el ordenamiento jurídico vigente», *RAP*, n.º 55, 1968, pp. 347-382; VALCÁRCEL FERNÁNDEZ, P., «Régimen jurídico del transporte terrestre de mercancías y viajeros por carretera», en A. Ruiz Ojeda (dir.), *Derecho de la regulación económica*, t. 6. *Transportes*, Iustel, Madrid, 2010, pp. 11-307, en p. 48.

¹⁰² *Gaceta de Madrid* n.º 351, de 16 de diciembre de 1924.

¹⁰³ *Gaceta de Madrid* n.º 187, de 5 de julio de 1924.

¹⁰⁴ BOE n.º 289, de 2 de diciembre de 1964.

permanente (art. 47), y establecía la libertad tarifaria, la necesaria contratación del servicio en las oficinas de la empresa y la prohibición de estacionar en la vía pública o circular por ella en espera de clientes (art. 48). Esta última característica diferencia, incluso hoy día, la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor de aquella de taxi, pues solo estos últimos pueden circular por la vía pública y permanecer estacionados en busca de clientes, mientras que a los vehículos adscritos a una autorización VTC únicamente se les permite circular por la vía pública si justifican la prestación de un servicio previamente contratado (art. 182.1, párr. 1.º y 3.º del vigente ROTT).

Este régimen se mantuvo en el Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros¹⁰⁵, que, de manera similar a su predecesor, definió los vehículos de clase C en atención a las características especiales del vehículo y del conductor, como «*vehículos que prestan servicios dentro o fuera de los núcleos urbanizados, diferentes a los de las clases anteriores, ya sea por su mayor potencia, capacidad, lujo, dedicación, finalidad, etc., ya porque los conductores tienen conocimientos acreditados superiores a los obligados e inherentes a los de su profesión y apropiados a la especialidad que les caracteriza (turística, representativa, etc.)*» (art. 2). A diferencia de la Orden de 4 de noviembre de 1964, sin embargo, exigía que los solicitantes de las autorizaciones estuviesen en posesión de un mínimo de tres vehículos (o diez en las localidades con un número de habitantes superior a un millón), con las licencias correspondientes, que habían de solicitar conjuntamente (art. 18). No obstante, los titulares de licencias de clase C con número inferior al exigido a su entrada en vigor, continuarían en el ejercicio de la actividad «*con iguales derechos, requisitos y circunstancias que tuvieron cuando se las concedieron*» (apdo. 3.º Disposición transitoria cuarta).

¹⁰⁵ BOE n.º 89, de 13 de abril de 1979. Esta norma sigue en vigor, aunque en la práctica ha sido desplazada casi en su totalidad por las distintas reglamentaciones autonómicas.

4.3. La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y su desarrollo reglamentario

La normativa anterior fue sustituida por la actualmente reguladora de la materia, esto es, la LOTT (arts. 133-137) y el ROTT (arts. 180-182)¹⁰⁶. En su redacción original, la LOTT encuadraba la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor entre las actividades auxiliares y complementarias del transporte, junto con la de arrendamiento de vehículos sin conductor (art. 1.1.2 LOTT) y exigía la obtención de un título administrativo habilitante (art. 47.1 LOTT), a la vez que la inscripción obligatoria y de oficio en el Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte (actualmente Registro de Empresas y Actividades de Transporte) [arts. 53.1.a) y 53.2 LOTT]¹⁰⁷. Este último requisito es esencial a efectos estadísticos y, por tanto, determinante a la hora de adoptar políticas en materia de transporte. No debe extrañar, por tanto, que la ausencia de un registro de este tipo en Italia haya determinado que se congelase el otorgamiento de nuevas licencias de taxi y autorizaciones VTC hasta el 13 de febrero de 2020, fecha en la que el Ministerio de Infraestructuras y Transportes crearía un registro público con todos los títulos administrativos habilitantes de este tipo¹⁰⁸. Así lo hizo mediante el Decreto n.º 4, de 19 de febrero de 2020, por el que se creó el *Registro Informatico Pubblico Nazionale NCC e Taxi*¹⁰⁹, en funcionamiento desde el 20 de marzo de 2020.

Asimismo, a diferencia del régimen anterior, que establecía la plena libertad tarifaria para los vehículos de clase C (art. 48 de la Orden de 4 de noviembre de 1964 por la que se aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos de Transportes en Automóviles Ligeros), la

¹⁰⁶ El ROTT fue desarrollado por la 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 (*BOE* n.º 192, de 12 de agosto de 1998).

¹⁰⁷ Siguiendo la Disposición adicional segunda de la Ley 9/2013, de 4 de julio, «[t]odas las referencias al Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte deberán entenderse hechas al Registro de Empresas y Actividades de Transporte».

¹⁰⁸ CITARELLA, G., «Sharing economy in Italy: a private law perspective», en X. M. Carril Vázquez, R. García Pérez y M. A. López Suárez (dirs.), *Economía colaborativa y Derecho: aspectos civiles, mercantiles y laborales*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2019, pp. 337-354, en pp. 346 y 347. La suspensión de la emisión de nuevas autorizaciones hasta la entrada en funcionamiento del Registro fue declarada conforme a Derecho por la Corte Costituzionale, *Sentenza n.º 56, del 26 marzo 2020*, ECLI:IT:COST:2020:56.

¹⁰⁹ *Decreto Dirigenziale* n.º 4 del 19 febbraio 2020, publicado en la página web del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: <https://www.mit.gov.it/normativa/decreto-capo-dipartimento-trasporti-numero-86-del-20-febbraio-2020>.

LOTT preveía la posibilidad de que la Administración de transportes estableciera tarifas obligatorias o de referencia para los transportes públicos y actividades auxiliares y complementarias del transporte (art. 18 LOTT). Por último, remitía a un eventual desarrollo reglamentario el establecimiento de requisitos de «*número mínimo y características de los vehículos, disposición de locales u oficinas, u otros*» (art. 135.2 LOTT).

Por su parte, el ROTT dispuso la transformación de las licencias municipales de clase C en autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor (Disposición transitoria segunda), que iban referidas —al igual que hoy día— al concreto vehículo que se pretendía dedicar a dicha actividad (art. 180.2 ROTT) y habilitaban para realizar servicios urbanos e interurbanos en todo el territorio nacional (art. 182.2 ROTT). El Reglamento incorporó importantes limitaciones de acceso y ejercicio de la actividad. En este sentido, se exigía que cada vehículo tuviese una autorización (art. 180 ROTT), para cuyo otorgamiento el solicitante debía cumplir tanto con requisitos comunes al arrendamiento de vehículos con y sin conductor, como con otros específicos.

Entre los requisitos comunes se encontraban la exigencia de que el solicitante, persona física o jurídica, fuese propietario del vehículo y dispusiese de al menos un local u oficina abiertos al público, dedicado exclusivamente a la actividad y de un número mínimo de vehículos, que no superasen ciertos límites de antigüedad, y también de garajes o lugares de aparcamiento, así como la suscripción de los seguros obligatorios de responsabilidad civil (art. 175 ROTT en relación con el art. 181 ROTT y el art. 135.2 LOTT). Por lo que respecta a los requisitos propios de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, se exigía acreditar, con carácter previo a la entrega de las autorizaciones, la contratación de dos conductores con permiso de conducir de clase C o superior por cada tres autorizaciones que se poseyesen, contando a tal efecto las que fuesen a entregarse [art. 181.1.a) ROTT]. Por otra parte, se estableció que los vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor no podían llevar signos externos identificativos (art. 182.4 ROTT). Asimismo, se mantuvieron la obligación de contratación previa del servicio en las oficinas o locales de la empresa arrendadora y la prohibición de estacionar o circular por la vía pública en busca de clientes, presentes en la Orden de 4 de noviembre de 1964, con la exigencia adicional de llevar a bordo del vehículo la

copia acreditativa del contrato, en el primer caso, y de la prohibición de recoger viajeros que no hubieran contratado previamente el servicio, en el segundo (art. 182.1 ROTT)¹¹⁰.

Además, existía una dificultad añadida, pues era necesario contar con el informe del Ayuntamiento correspondiente, favorable al otorgamiento de la autorización (párr. 1, art. 181.2 ROTT). Aun así, el órgano competente sobre el transporte interurbano (la correspondiente Consejería autonómica) podía denegar su otorgamiento en caso de desproporción manifiesta entre el número de autorizaciones de esta clase y los potenciales usuarios en el municipio correspondiente (párr. 2, art. 181.2 ROTT en relación con el art. 44 ROTT)¹¹¹. En efecto, la LOTT contemplaba la posibilidad de restringir la oferta de este tipo de transporte mediante la fijación de cupos máximos o incluso la suspensión o limitación temporal del otorgamiento de nuevos títulos [art. 50.2.b) y c) LOTT] en una serie de supuestos, entre ellos, *«cuando existan desajustes entre la oferta y la demanda que impliquen unas condiciones del mercado tales que no quede asegurada la correcta prestación de los servicios»* [art. 49.1.a) LOTT]. En virtud de dicha previsión, la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (en adelante, Orden FOM/36/2008, de 9 de enero)¹¹², facultó al órgano competente (las distintas Consejerías autonómicas) para denegar la autorización solicitada, cuando existiera *«una desproporción manifiesta entre el número de autorizaciones de esta clase otorgadas en la zona en que esté situado el municipio y los potenciales usuarios del servicio»*, entendiéndose que, en todo caso, la desproporción era

¹¹⁰ No obstante, el ROTT carecía de un régimen sancionador para el incumplimiento de dichos requisitos y solamente obligaba a disponer de un libro u hojas de reclamaciones (art. 222.5 ROTT). Posteriormente, el Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (BOE n.º 273, de 15 de noviembre de 2006) tipificó como infracciones graves el *«arrendamiento de vehículos con conductor fuera de las oficinas o locales establecidos en el art. 182, así como la búsqueda o recogida de clientes que no hayan sido contratados previamente»* (art. 94, que modifica el art. 198 ROTT), y, como infracción leve *«[l]a realización de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor con vehículos que lleven publicidad o signos externos identificativos, salvo en los supuestos reglamentariamente exceptuados»* (pto. 21, art. 95 que modifica el art. 199 ROTT).

¹¹¹ CARBONELL PORRAS, E., «Movilidad colaborativa y servicios de transporte de personas: un análisis desde el Derecho Administrativo», cit., p. 443, considera que dicha previsión salvaguardaba la posible incidencia del arrendamiento de vehículos con conductor en el transporte urbano, de competencia municipal.

¹¹² BOE n.º 19, de 22 de enero de 2008.

manifiesta y que, en consecuencia, procedía denegar la autorización cuando la relación entre autorizaciones VTC y autorizaciones de transporte discrecional interurbano de viajeros en vehículos de turismo (licencias de taxi) domiciliadas en una Comunidad Autónoma fuera superior a una de aquéllas por cada treinta de estas (art. 14 de la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero). Se configuraba así, por primera vez, en la normativa española la conocida como «regla 1/30» o «regla de proporcionalidad», que no existe en los países de nuestro entorno, ni en los Estados Unidos¹¹³.

La citada Orden dispuso, asimismo, que el arrendamiento debía referirse a la capacidad total del vehículo, sin que fuese posible alquilar sus plazas de forma separada, y concretó que la previa contratación del servicio se justificaría llevando a bordo del vehículo la hoja de ruta (art. 23, apdo. segundo y primero de la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero) debidamente cumplimentada, es decir, incluyendo el nombre y número del documento nacional de identidad o el código de identificación fiscal del arrendador y del arrendatario; el lugar y la fecha de celebración del contrato; el lugar, la fecha y la hora de inicio del servicio; el lugar y la fecha de conclusión del mismo, salvo cuando el contrato señalara expresamente que dicho lugar sería libremente determinado por el cliente durante la prestación del servicio; la matrícula del vehículo; y por último, el resto de las circunstancias que se estableciesen, en su caso, por la Administración o que libremente pactasen las partes (art. 24 de la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero).

Además, elevó a diez el número de vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor del que el solicitante de la autorización debía disponer en todo momento, en propiedad, leasing o arrendamiento, y estableció que dichos vehículos habían de utilizarse habitualmente en la prestación de servicios destinados a atender necesidades relacionadas con el territorio de domicilio de la autorización, a cuyo efecto debían tener su base de operaciones

¹¹³ Más sensata resultó la estrategia seguida por el Ayuntamiento de Nueva York, en la que no existen limitaciones al otorgamiento de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor [*for hire vehicles (FHV)*], pero que, ante el incremento masivo de su número debido a la irrupción de las plataformas de transporte, acordó congelar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de este tipo durante un año, para poder analizar cuántos taxis y cuántos vehículos de arrendamiento con conductor necesitaba la ciudad. Vid. LEISY, C. A., *Transportation Network Companies and Taxis. The case of Seattle*, Routledge, Londres y Nueva York, 2019, pp. 259 y 260; WYMAN, K. M., «The regulation of transportation network companies in the United States», en R. Noguellou y D. Renders (eds.), *Uber&Taxis. Comparative Law Studies*, Bruylant, Bruselas, 2018, pp. 393-408, en p. 401.

en el municipio en que se encontrase domiciliada la empresa y estar localizables en el mismo, salvo justificación de que se encontrasen prestando un servicio previamente contratado (art. 10 de la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero). Se introducía así, por primera vez en nuestra normativa, la llamada «regla de habitualidad», aunque la concreta proporción de servicios que debían prestarse en el territorio de domicilio de la autorización se configuraría más tarde, como veremos, en la Orden FOM/3203/2011, de 18 de noviembre, por la que se modifica la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (en adelante, Orden FOM/3203/2011, de 18 de noviembre)¹¹⁴.

4.4. El periodo de liberalización: la Directiva 2006/123/CE y la Ley Ómnibus

A raíz de la Directiva 2006/123/CE se dictaron en España dos leyes: por una parte, la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, por la que se incorpora, parcialmente, al Derecho español, la Directiva, que establece las líneas generales de la regulación de las actividades de servicios (conocida como «Ley Paraguas»); y, por otra, la Ley 25/2009, de 22 de diciembre (o «Ley Ómnibus»), que efectúa las adaptaciones sectoriales necesarias para asegurar el marco normativo en los principales sectores afectados por la norma europea. La primera siguió el camino de la Directiva, que deja fuera de su ámbito de aplicación los servicios en el ámbito del transporte [art. 2.2.d) de la Directiva 2006/123/CE] —esto es, los servicios de transporte que entren en el ámbito de aplicación del anterior Título V del Tratado CE (actual Título VI TFUE), y, en consecuencia, el transporte por carretera— y los exceptúa también de su aplicación [art. 2.2.d) de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre]. Sin embargo, la Ley Ómnibus optó por someter también estos servicios a determinadas medidas «liberalizadoras» o de «buena regulación»¹¹⁵. Según se afirma en su exposición de motivos, la ley «*extiende los principios de buena regulación a sectores no afectados por la Directiva, siguiendo un enfoque ambicioso que*

¹¹⁴ BOE n.º 283, de 24 de noviembre de 2011.

¹¹⁵ Para una explicación detallada sobre la modificación de la LOTT por la Ley Ómnibus, vid. TARRÉS VIVES, M., «La “Ley Ómnibus”, el taxi y el arrendamiento de vehículos con conductor», en V. Aguado i Cudolà y B. Noguera de la Muela (coords.), *El impacto de la Directiva servicios en las administraciones públicas: aspectos generales y sectoriales*, Atelier, Barcelona, 2012, pp. 289-306.

permitirá contribuir de manera notable a la mejora del entorno regulatorio del sector servicios y a la supresión efectiva de requisitos o trabas no justificados o desproporcionados»¹¹⁶, medida aplaudida por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC)¹¹⁷.

Así, modificó el artículo 18 LOTT, que permitía a la Administración de transportes establecer tarifas obligatorias o de referencia para los transportes públicos y actividades auxiliares y complementarias del transporte, y declaró que el precio de los transportes discrecionales sería libremente fijado por las partes contratantes. No obstante, cuando una Comunidad Autónoma hubiera establecido tarifas de obligado cumplimiento para los transportes interurbanos de viajeros en vehículos de turismo desarrollados íntegramente en su territorio, las mismas serían también aplicables a cuantos servicios se iniciaran en este, sea cual fuere el lugar en el que finalizaran. También se modificó el artículo 134 LOTT, para calificar el arrendamiento de vehículos con conductor como un transporte público discrecional, y no como una actividad auxiliar del transporte, como venía siendo considerado hasta entonces. Además, se suprimió el artículo 135 LOTT, que remitía expresamente a desarrollo reglamentario el establecimiento del número mínimo de vehículos, características de los mismos y disposición de locales.

Sin embargo, la novedad de más calado consistió en derogar los artículos 49 y 50 LOTT, que recogían la posibilidad de limitar cuantitativamente la oferta de transporte en determinados

¹¹⁶ El legislador francés, por su parte, fue más audaz al transponer la Directiva 2006/123/CE, pues a través de la *Loi n.º 2009-888, du 22 juillet 2009 de développement et de modernisation des services touristiques* (JOFR n.º 169, du 24 juillet 2009), sustituyó el régimen de autorización para los VTC por una simple declaración de actividad. Dicha circunstancia, unida a la falta de restricciones cuantitativas al ejercicio de la actividad [art. L. 3122-3 *Code des Transports, approuvé par Ordonnance n.º 2010-1307, du 28 octobre 2010, relative à la partie législative du Code des Transports* (JOFR n.º 255, du 3 novembre 2010)], han dado lugar al crecimiento exponencial del número de VTC en los últimos años. Vid. BON-GARCIN, I., BERNADET, M. Y DELEBECQUE, P., *Droit des transports*, cit., pp. 169 y 170; TARRÉS VIVES, M., «Economía colaborativa y *uberización* de la economía. Francia como ejemplo para el caso del transporte urbano de viajeros en automóviles de turismo», en A. Boix Palop, A. M. de la Encarnación y G. Doménech Pascual (eds.), *La regulación del transporte colaborativo*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2017, pp. 365-384, en pp. 373-375.

¹¹⁷ La CNMC, «IPN 08/2009 Anteproyecto de Ley Ómnibus», 22 de abril de 2009, pp. 1-55, en p. 8, disponible en <https://e00-expansion.uecdn.es/estaticas/documentos/2009/06/cnc.pdf>, afirmaba que «[t]ambién se considera positivo el hecho de que, en ámbitos que se encuentran fuera del objeto estricto de la Directiva, se equiparan los regímenes de prestación de la actividad a las prescripciones de la Directiva. Es el caso, por ejemplo, de la autorización para actividades sanitarias o el arrendamiento de vehículos con conductor en materia de transporte de viajeros por carretera».

supuestos¹¹⁸. Por tanto, a partir de entonces, la LOTT dejó de amparar el establecimiento reglamentario de limitaciones cuantitativas, quedando con ello tácitamente derogadas las normas de desarrollo que las establecían. Se trata, en concreto, del párrafo 2 del artículo 181.2 ROTT, que establecía la posibilidad de que el órgano competente sobre el transporte interurbano (la correspondiente Consejería autonómica) denegara el otorgamiento de nuevas autorizaciones VTC en caso de desproporción manifiesta entre el número de autorizaciones de esta clase y los potenciales usuarios en el municipio correspondiente; y del artículo 14 de la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, que facultaba a las Consejerías competentes en materia de transportes para denegar la autorización solicitada cuando existiera una desproporción manifiesta entre el número de autorizaciones VTC y los potenciales usuarios del servicio, y, en todo caso, cuando la proporción entre el número de autorizaciones VTC y el de licencias de taxi domiciliadas en una Comunidad Autónoma fuera superior a una de aquéllas por cada treinta de estas.

Con el fin de adaptar el ROTT a la nueva regulación se dictó el Real Decreto 919/2010, de 16 de julio, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres para adaptarlo a la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (en adelante, Real Decreto 919/2010, de 16 de julio)¹¹⁹. El Real Decreto dio una nueva redacción a los artículos 180 y 181 ROTT. En concordancia con el artículo 134 LOTT, el nuevo artículo 180 ROTT calificó la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor como de transporte discrecional de viajeros. Su otorgamiento quedaba condicionado al cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 181 ROTT, que exigía disponer de un local abierto al público dedicado a esta actividad, y de garajes o lugares de aparcamiento, una flota mínima de cuatro vehículos, suscribir seguros para cubrir la responsabilidad civil, contar con un mínimo

¹¹⁸ AGOUÉS MENDIZÁBAL, M., «La intervención administrativa en el transporte de viajeros por carretera», *Rdt*, n.º 7, 2011, pp. 45-92, en pp. 63 y 64, considera que no se comprende bien la derogación del artículo 50 LOTT, pues la Directiva de Servicios excluye expresamente de su ámbito de aplicación el sector del transporte por carretera y, además, «parece razonable que la Administración, ante situaciones excepcionales y extraordinarias como las que recogía el art. 50 LOTT pueda establecer limitaciones a la expedición de nuevas autorizaciones de transporte».

¹¹⁹ *BOE* n.º 189, de 5 de agosto de 2010.

de dos conductores por cada tres vehículos y cumplir las exigencias que pudiera imponer el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

En desarrollo del Real Decreto 919/2010, de 16 de julio, se adoptó la Orden FOM/3203/2011, de 18 de noviembre, que modificó la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero. La norma concretó la regla de habitualidad establecida en el artículo 10 de la Orden de 2008, determinando que se incumplía cuando el 20% o más de los servicios realizados con un determinado vehículo dentro de un mes natural no hubiera discurrido, ni siquiera parcialmente, por el territorio en el que se encontraba domiciliada la autorización (párr. 3.º pto. 2.º art. Tres que modifica el art. 10 de la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero). Por tanto, para que se entendiera cumplida la misma, los vehículos adscritos a autorizaciones VTC debían prestar mensualmente, como mínimo, un 80% de sus servicios en la Comunidad Autónoma del domicilio de la autorización, pudiendo realizar el restante 20% en el territorio de otra Comunidad. Quedaba así fijada la llamada «regla de habitualidad» o «regla 80/20».

Ahora bien, la mayor parte de los requisitos impuestos por el Real Decreto 919/2010, de 16 de julio, y por la Orden FOM/3203/2011, de 18 de noviembre, fueron anulados por la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 1076/2012, de 14 de febrero, y la Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 8.ª) n.º 1257/2014, de 7 de febrero¹²⁰. En concreto, el Tribunal Supremo declaró nula la exigencia de disponer de al menos un local dedicado en exclusiva al arrendamiento de vehículos con conductor; la preceptiva disposición de un mínimo de vehículos y que los vehículos tuvieran carácter representativo, pudiendo, a tal efecto, exigirse unas características mínimas de equipamiento, potencia o prestaciones; y, finalmente la contratación de dos conductores por cada tres vehículos [art. 181.1.a), b) y f) ROTT]. En igual sentido, la Audiencia Nacional estimó nula la exigencia de local, número y carácter representativo de los

¹²⁰ Roj: STS 1076/2012 y RJCA\2014\358, respectivamente, seguidas por muchas otras, entre ellas, las SSTS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 89/2014, de 27 de enero (Roj: STS 89/2014); (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) s. n., de 29 de enero de 2014 (Roj: STS 149/2014, Roj: STS 152/2014, Roj: STS 154/2014 y Roj: STS 159/2014); (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) s. n., de 30 de enero de 2014 (Roj: STS 161/2014); (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) s. n., de 7 de febrero de 2014 (Roj: STS 308/2014); (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) s. n., de 5 de mayo de 2014 (Roj: STS 1770/2014 y Roj: STS 1806/2014); (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) s. n., de 13 de febrero de 2015 (Roj: STS 486/2015).

vehículos y contratación de personal [art. 5.e), f) y g); art. 10.1 y art. 11.1.a) de la Orden FOM/3203/2011, de 18 de noviembre]. La razón residía en que la LOTT ya no contenía una habilitación que diera amparo legal a tales limitaciones, pues el artículo 135 LOTT en el que se apoyaban había quedado suprimido por la Ley Ómnibus. Por el contrario, la pretensión de declaración de nulidad de la «regla de habitualidad» fue desestimada por la sentencia de la Audiencia Nacional. En particular, desestimó la alegación de la recurrente según la cual, la calificación de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor como una de transporte discrecional por la Ley Ómnibus (art. 134.2 LOTT) implicaba que la única limitación territorial a su ejercicio podía ser aquella aplicable con carácter general al transporte discrecional de viajeros, esto es, la prohibición de que se iniciase el servicio fuera del término municipal donde esté domiciliada la autorización (art. 125 ROTT).

4.5. La Ley 9/2013, de 4 de julio, y el Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre

La Ley 9/2013, de 4 de julio, propugnaba en su preámbulo «el encuadramiento definitivo de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor como una modalidad concreta de transporte discrecional de viajeros en vehículos de turismo, a la que, en consecuencia, le son de aplicación todas las reglas referidas a la actividad de transporte y no las señaladas para las actividades meramente auxiliares y complementarias del transporte, como sería el caso del arrendamiento de vehículos sin conductor, con el que poco o nada tiene que ver» (párr. 6.º). Sin embargo, ello no constituía ninguna novedad, pues anteriormente la Ley Ómnibus ya había calificado el arrendamiento de vehículos con conductor como una actividad de transporte discrecional de viajeros. Con todo, la norma es relevante porque volvió a modificar el régimen de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor. En particular, permitió limitar cuantitativamente el otorgamiento de autorizaciones VTC cuando la oferta de transporte público de viajeros en vehículos de turismo se encontrara sujeta a limitaciones cuantitativas en el ámbito autonómico o local (art. 48.2 LOTT)¹²¹; y también establecer, por vía reglamentaria,

¹²¹ De este modo, la regla general del carácter reglado que se confiere al otorgamiento de las autorizaciones, que, por tanto, solo pueden denegarse cuando no se cumplan los requisitos exigidos para ello (art. 48.1 LOTT), se convirtió en la práctica en excepción.

condiciones referentes al origen, destino o recorrido de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor (art. 91 LOTT, párr. 2.º)¹²².

No obstante, dichas limitaciones no se concretaron hasta dos años más tarde, cuando el Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, dio una nueva redacción a los artículos 181 y 182 ROTT. En concreto, el artículo 181.3 ROTT desarrolló la previsión del artículo 48.2 LOTT y volvió a contemplar la llamada «regla de proporcionalidad» o «regla 1/30», según la cual procedía denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones cuando la relación entre el número de autorizaciones VTC domiciliadas en una Comunidad Autónoma y el de licencias de taxi domiciliadas en la misma fuese superior a una de aquéllas por cada treinta de estas. Por su parte, el apartado 5 del artículo 182 ROTT mantuvo la «regla de habitualidad», que había sido declarada conforme a derecho por la ya mencionada Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 8.ª) n.º 1257/2014, de 7 de febrero¹²³.

Además, la reforma trajo de nuevo la exigencia de disponer en todo momento, en propiedad o arrendamiento financiero, de un determinado número de vehículos dedicados a la actividad (siete en este caso)¹²⁴, que debían contar con las siguientes características técnicas: capacidad no superior a nueve plazas, incluida la del conductor; motor con una potencia igual o superior a doce caballos de vapor fiscales; longitud mínima exterior igual o superior a 4,60 metros; y antigüedad no superior a diez años (art. 181.2 ROTT). Por otra parte, se mantuvieron la obligación de previa contratación del servicio, que se acreditaba llevando a bordo del vehículo

¹²² La CNMC, «IPN 75/12 Informe sobre el Anteproyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres», 12 de septiembre de 2012, pp. 1-30, en p. 27, disponible en https://www.cnmc.es/sites/default/files/424386_7.pdf, recomendó la supresión del apartado 2 del artículo 48, y también del párrafo 2 del artículo 91, por no existir ninguna razón que pudiera justificar tales restricciones.

¹²³ Vid. CNMC, «IPN/CNMC/0012/15 Informe sobre el Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor», 25 de junio de 2015, pp. 1-14, disponible en <https://www.cnmc.es/file/127215/download>, en el que se valoran negativamente las restricciones a la competencia contenidas en la norma proyectada.

¹²⁴ Sin embargo, la flota mínima de siete vehículos era inexigible a los titulares de autorizaciones vigentes en el momento de entrada en vigor del Real Decreto, en tanto que tales autorizaciones continuasen a su nombre y mientras los vehículos no fuesen sustituidos por otros o, en caso de transmisión, siempre y cuando «*la transmisión tenga por objeto la totalidad de autorizaciones de que sea titular el cedente y se realice a favor de un único adquirente que deberá ser titular de otras autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en el territorio de la misma comunidad autónoma o se trate de un heredero forzoso del cedente en los supuestos de fallecimiento, jubilación o incapacidad del titular de la autorización*» (Disposición transitoria única ROTT).

la documentación a determinar por el Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) y la de tener cubierta, mediante uno o varios seguros u otras garantías financieras, la responsabilidad civil por los daños que pudieran sufrir los viajeros como consecuencia del transporte (art. 182, apdo. sexto ROTT). También se mantuvieron las prohibiciones de circular por las vías públicas en busca de clientes o su captación (art. 182, apdo. 1 ROTT) y la de llevar signos externos de identificación que induzcan a confusión con la actividad de los taxis (art. 182.4, párr. 1.º ROTT). No obstante, se habilitó a las Comunidades Autónomas para exigir que los vehículos amparados en autorizaciones VTC se identificaran externamente mediante algún distintivo (art. 182.4, apdo. segundo ROTT). Así lo harían gran parte de las Autonomías, por ejemplo, la Comunidad Valenciana mediante la Orden 12/2016, de 23 de noviembre, de la Conserjería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, por la que se crea un distintivo para la identificación de los vehículos de alquiler con conductor en la Comunidad Valenciana¹²⁵. Con todo, el Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, aunque estableció medidas limitadoras de la actividad de arrendamiento con conductor, también dejó sin efecto la obligación de contar con el informe favorable del ayuntamiento correspondiente para el otorgamiento de nuevas autorizaciones (art. 181.2 ROTT).

Los cambios operados en el ROTT por el Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, hacían necesario que la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, en la versión reformada por la Orden FOM/3203/2011, se adecuara a los mismos. Dicha labor se llevó a cabo por la Orden FOM/2799/2015, de 18 de diciembre¹²⁶. En lo que aquí interesa, se modificaron los artículos 23 y 24 Orden FOM/36/2008, de 9 de enero. Así, el artículo 23 volvió a exigir que el contrato de

¹²⁵ *DOGV* n.º 7.933, de 9 de diciembre de 2016.

¹²⁶ Orden FOM/2799/2015, de 18 de diciembre, por la que se modifica la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (*BOE* n.º 307, de 24 de diciembre de 2015). Las restricciones a la competencia introducidas por el proyecto de Orden fueron analizadas por la CNMC, «IPN/CNMC/0013/15 Informe sobre el Proyecto de Orden por la que se modifica la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, que desarrolla el arrendamiento de vehículos con conductor del ROTT», 25 de junio de 2015, pp. 1-14, disponible en https://www.cnmc.es/sites/default/files/645923_7.pdf. Una vez aprobada, la autoridad de competencia reiteró su crítica en el «Informe económico sobre las restricciones a la competencia incluidas en el Real Decreto 1057/2015 y en la Orden FOM/2799/2015, en materia de vehículos de alquiler con conductor—UM/085/15 y acumulados», 15 de junio de 2017, pp. 1-39, disponible en <https://www.cnmc.es/file/107176/download>.

arrendamiento de vehículos con conductor se cumplimentase antes del inicio de la prestación del servicio, debiendo llevarse a bordo del vehículo bien una copia acreditativa del contrato, bien la hoja de ruta, en los que constasen los datos que establecía el artículo 24 de la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero. En concreto, dicho precepto exigía que la empresa titular de autorizaciones VTC debía cumplimentar una hoja de ruta por cada servicio y conservarla durante el plazo de un año, contado a partir de la fecha de celebración del contrato, a disposición de los servicios de inspección del transporte terrestre, con los siguientes datos: el nombre y el número del documento nacional de identidad o el código de identificación fiscal del arrendador y el arrendatario; el lugar y la fecha de celebración del contrato; el lugar, la fecha y la hora de inicio del servicio; el lugar y la fecha de conclusión, salvo cuando el contrato señale expresamente que dicho lugar será libremente determinado por el cliente durante la prestación del servicio; la matrícula del vehículo, a la vez que el resto de las circunstancias que se estableciesen, en su caso, por la Administración o que libremente pactasen las partes.

El Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, y la Orden FOM/2799/2015, de 18 de diciembre, fueron impugnados por la CNMC¹²⁷ ante la Sala de lo contencioso-administrativo de la Audiencia Nacional, que se declaró incompetente para conocer del mismo en lo referido al Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, cuya competencia correspondería a la Sala Tercera del Tribunal Supremo¹²⁸. Así, el recurso contra el Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, se resolvió por la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 921/2018, de 4 de junio¹²⁹, mientras que el recurso contra la Orden FOM/2799/2015, de 18 de diciembre, lo sería por la Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 6.ª) s. n., de 16 de enero de 2020¹³⁰. La controversia tiene la particularidad de que antes de ser dictada la sentencia del Tribunal Supremo, se promulgó el Real Decreto Ley 3/2018, de 20 de abril —analizado en el epígrafe

¹²⁷ Son también partes recurrentes Unauto VTC, Maxi Mobility Spain, S. L. U. y Uber B. V. Son partes demandadas: la Administración General del Estado, la Generalidad de Cataluña, la Comunidad de Madrid, el Ayuntamiento de Madrid, la Asociación Española de la Economía Digital, la Federación Nacional de Asociaciones de Empresas de Alquiler de Vehículos con y sin Conductor en Zonas Turísticas, la Federación Española del Taxi, la Asociación Profesional Élite Taxi, así como otras asociaciones de taxistas.

¹²⁸ ATS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 1.ª) de 8 de mayo de 2017 (Roj: ATS 4395/2017).

¹²⁹ Roj: STS 1913/2018.

¹³⁰ Roj: SAN 404/2020.

siguiente— que derogó el artículo 181.3 ROTT y los apartados primero y segundo del artículo 182.5 ROTT. Se planteó, por ello, que el recurso de casación había perdido sobrevenidamente parte de su objeto. Sin embargo, dicha pretensión fue rechazada por el Tribunal Supremo, pues los citados preceptos podían haber producido efectos durante su vigencia que se verían afectados por una eventual declaración de ilegalidad (FJ 3.º).

Pues bien, el Alto Tribunal declaró nulos los nuevos apartados primero y segundo del artículo 181.2 ROTT, que contemplaban la exigencia de que el solicitante de la autorización dispusiese de una flota mínima de siete vehículos, en propiedad o arrendamiento financiero, y, consecuentemente, también la Disposición transitoria única del Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, referente a los supuestos de inexigibilidad de la flota mínima. Ello en base a dos razones: la primera residía en que la LOTT únicamente obligaba a tener uno o más turismos [art. 43.1d) LOTT], pero no una flota mínima; la segunda consistía en que dicho requisito tampoco podía justificarse por el objetivo de mantener un equilibrio en la prestación de servicios de taxi y de arrendamiento de vehículos con conductor¹³¹ —que constituye según el Tribunal Supremo una razón imperiosa de interés general¹³²— ni tampoco en la protección de los consumidores y usuarios.

Por el contrario, estimó ajustadas a derecho las reglas de proporcionalidad (1/30) y de habitualidad (80/20), la referente a los requisitos materiales de los vehículos (longitud, número de plazas, potencia y antigüedad), y la prohibición de contratar los servicios en la calle o en las paradas (FJ 7.º). En relación con esta última, también consideró válida la exigencia de previa contratación de los servicios y la obligación de llevar a bordo la documentación acreditativa de dicha contratación (FJ 11.º). Además, declaró que ni la regla de proporcionalidad, ni la exigencia

¹³¹ TARRÉS VIVES, M., «Economía colaborativa e innovación tecnológica en el transporte urbano de viajeros en automóviles de turismo», *IDP*, n.º 28, febrero de 2019, pp. 17-28, en p. 19, señala que las consideraciones de esta sentencia parten del principio de que taxis y VTC son actividades distintas, rechazando la argumentación de que el interés público esté ligado a la plena desregulación de ambas modalidades para que compitan entre sí, tal como defendía la CNMC.

¹³² Siguiendo el artículo 3.11 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, constituyen una razón imperiosa de interés general «*el orden público, la seguridad pública, la protección civil, la salud pública, la preservación del equilibrio financiero del régimen de seguridad social, la protección de los derechos, la seguridad y la salud de los consumidores, de los destinatarios de servicios y de los trabajadores, las exigencias de la buena fe en las transacciones comerciales, la lucha contra el fraude, la protección del medio ambiente y del entorno urbano, la sanidad animal, la propiedad intelectual e industrial, la conservación del patrimonio histórico y artístico nacional y los objetivos de la política social y cultural*».

referente a los requisitos materiales de los vehículos constituían requisitos de naturaleza económica prohibidos por el artículo 18.2.g) de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado (en adelante, LGUM)¹³³, ya que la concesión de las autorizaciones no se condiciona a la acreditación en cada momento de las circunstancias previstas en el artículo 10.e) de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre o Ley Paraguas (FJ 7.º)¹³⁴.

Resulta cuestionable, sin embargo, que el Tribunal Supremo diera validez a las reglas 1/30 y 80/20 en base a que los recurrentes no hubieran aportado otros criterios para determinar la proporción ideal. Es decir, aunque el Tribunal reconoce que las ratios mencionadas pueden no ser proporcionadas al objetivo perseguido (mantener un adecuado equilibrio entre la oferta de transporte en taxi y en VTC), las da por válidas porque no se aportan criterios alternativos en el proceso. Así, no tiene en cuenta que la LGUM exige que las autoridades que establezcan límites al acceso a una actividad económica «motivarán su necesidad» (art. 5.1 LGUM), que cualquier límite «deberá ser proporcionado» y que «no exista otro medio menos restrictivo o distorsionador para la actividad económica» (art. 5.2 LGUM). En la misma línea, en el Derecho europeo la limitación de una libertad fundamental como el derecho de establecimiento (art. 49 TFUE) debe basarse en un parámetro de proporcionalidad fundamentado por un doble test, «de adecuación y de necesidad, respectivamente, cuyos límites se traspasan, desde luego, si los fines perseguidos pueden alcanzarse con medidas menos restrictivas», como así viene reiterándolo el Tribunal de Justicia¹³⁵. En concreto, el Alto Tribunal parece invertir la carga de la prueba y exigir al recurrente que motive la desproporción de la medida, en vez de que lo haga la autoridad

¹³³ BOE n.º 295, de 10 de diciembre de 2013.

¹³⁴ Establece que en ningún caso se supeditará el acceso a una actividad de servicios en España o su ejercicio al cumplimiento de «[r]equisitos de naturaleza económica que supediten la concesión de la autorización a la prueba de la existencia de una necesidad económica o de una demanda en el mercado, a que se evalúen los efectos económicos, posibles o reales, de la actividad o a que se haga una apreciación de si la actividad se ajusta a los objetivos de programación económica fijados por la autoridad competente o a que se comercialicen productos o servicios de un tipo o procedencia determinada. Las razones imperiosas de interés general que se invoquen no podrán encubrir requisitos de planificación económica».

¹³⁵ Párrafo 26 de las Conclusiones del Abogado General, Sr. Pedro Cruz Villalón, de 30 de septiembre de 2010, *Yellow Cab Verkehrsbetriebs-GmbH*, C-338/09, ECLI:EU:C:2010:568, seguidas por la STJUE (Sala 3.ª) de 22 de diciembre de 2010, *Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH contra Landeshauptmann von Wien*, C-338/09, ECLI:EU:C:2010:814 (véase, especialmente, el apdo. 45); también, STJUE (Sala 1.ª) de 14 de junio de 2017, *Online Games y otros*, C-685/15, ECLI:EU:C:2017:452, párrafo 56, declara que «cuando un Estado miembro adopta una medida que constituye una excepción a una libertad fundamental garantizada por el Tratado FUE, como la libertad de establecimiento o la libre prestación de servicios en el interior de la Unión, dicha medida queda incluida en el ámbito de aplicación del Derecho de la Unión».

que la impone. Además, la proporcionalidad de dichas medidas restrictivas suscita serias dudas, ya que unas ratios tan altas parecen desmedidas, por cuanto cabe pensar que medidas menos restrictivas permitirían obtener el mismo resultado [art. 5.c) LGUM]¹³⁶.

En concordancia con la Sentencia del Tribunal Supremo, la posterior Sentencia de la Audiencia Nacional, que tenía que pronunciarse sobre la pretensión de declaración de nulidad del apartado 15 del artículo Único de la Orden FOM/2799/2015, de 18 de diciembre, declaró ajustada a derecho la exigencia de que la previa contratación del servicio se documentara mediante una hoja de ruta en los términos establecidos por dicho precepto, pues así lo había hecho el Alto Tribunal con la misma estipulación contenida en el artículo 182.1 ROTT (FJ 7.º). Es más, incluso antes de la resolución del recurso contra la Orden FOM/2799/2015, de 18 de diciembre, ya se había pronunciado en el mismo sentido la Audiencia Nacional en la Sentencia (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 6.ª) s. n., de 22 de julio de 2019¹³⁷, a propósito de la sanción impuesta a un conductor de VTC por hallarse estacionado su vehículo en la vía pública, sin disponer de una hoja de ruta válida, a la espera de ser contratado. Así, la Audiencia Nacional declaró que, tras la sentencia del Tribunal Supremo de 4 de junio de 2018 «el marco normativo vigente y el que lo estaba en el momento de cometerse la infracción, en lo que a la obligación de llevar a bordo la hoja de ruta respecta, es ajustado a la Ley 20/2013» (FJ 3.º).

Por último, hay que hacer referencia a la gran litigiosidad a la que ha dado lugar la denegación por las autoridades autonómicas competentes en materia de transportes de la solicitud de autorizaciones VTC formuladas en el período comprendido entre julio de 2013 y diciembre de 2015. Las resoluciones administrativas denegatorias de la solicitud fueron posteriormente anuladas en instancia y confirmada su nulidad por el Tribunal Supremo¹³⁸. La

¹³⁶ Así lo entienden también GÓRRIZ LÓPEZ, C., «Restricciones al arrendamiento VTC: el TS valida el RD 1057/2015», en *Actualidad de Derecho Mercantil*, 17 de junio de 2018, disponible en <http://blogs.uab.cat/dretmercantil/2018/06/17/restricciones-al-arrendamiento-vtc-el-ts-valida-el-rd-1057-2015/>; GONZÁLEZ-DELEITO DOMÍNGUEZ, N., «La contrarreforma del modelo de arrendamiento de vehículos con conductor», *Actualidad Administrativa* (edición en línea), n.º 1, enero de 2019, pp. 1-13, en p. 7; MARCOS FERNÁNDEZ, F., «Reacciones de las autoridades de competencia españolas frente a restricciones injustificadas de la libre competencia», *Anuario de la competencia*, n.º 1, 2018, pp. 161-181, en pp. 176 y 177.

¹³⁷ Roj: SAN 3282/2019.

¹³⁸ Entre otras, SSTS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.ºs 1711/2017 y 1713/2017, de 13 de noviembre (Roj: STS 3891/2017 y Roj: STS 3892/2017); n.º 1733/2017, de 14 de noviembre (Roj: STS 4023/2017); n.º 1750/2017, de 16 de noviembre (Roj: STS 4030/2017); n.º 1748/2017, de 16 de noviembre (Roj: STS 4196/2017); n.º 1897/2017, de 4 de diciembre (Roj: STS 4327/2017); n.º 2014/2017, de 18 de diciembre (Roj: STS

controversia suscitada en estos asuntos consistía en dirimir si, al amparo del artículo 48.2 LOTT, según redacción dada por la Ley 9/2013, de 4 de julio, que recogía la posibilidad de establecer limitaciones reglamentarias al otorgamiento de nuevas autorizaciones VTC, debían considerarse subsistentes las limitaciones contenidas en el artículo 181.2 ROTT, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, y en el artículo 14.1 de la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, o si, por el contrario, la supresión de los artículos 49 y 50 LOTT por la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, dejó privadas de cobertura legal aquellas normas reglamentarias. En otras palabras, debía determinarse si se podía denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones VTC en caso de desproporción manifiesta entre el número de autorizaciones de esta clase y los potenciales usuarios en el municipio de que se tratase (art. 181.2, apdo. segundo ROTT); desproporción que se consideraba manifiesta siempre que la relación entre el número de autorizaciones VTC y el de licencias de taxi domiciliadas en la misma Comunidad Autónoma fuera superior a una de aquéllas por cada treinta de estas (art. 14 de la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero).

El Tribunal Supremo declaró que las limitaciones del artículo 181.2 ROTT y del artículo 14.1 Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, aunque no derogadas expresamente por la Ley 9/2013, de 4 de julio, resultaban incompatibles tanto con la LOTT, como con la LGUM, de acuerdo con la Disposición final primera de la Ley 9/2013, de 4 de julio, que declara vigentes el ROTT y las disposiciones dictadas para su ejecución «en lo que no se opongan a lo dispuesto en esta ley ni en las disposiciones aprobadas por la UE que resulten de aplicación a la materia». En primer término, eran incompatibles con la LOTT, cuyos artículos 48.2 y 99.4, redactados por la Ley 9/2013, de 4 de julio, no autorizaban cualquier clase de limitación, sino que la posibilidad de su establecimiento por vía reglamentaria quedaba acotada a los preceptos de la propia LOTT, en la redacción dada por la Ley 9/2013, de 4 de julio. En segundo término, también eran incompatibles con la LGUM, puesto que no respondían a los criterios establecidos en sus artículos 16, 17 y 18, basados en los principios de libre iniciativa económica, de necesidad y

4457/2017); n.º 16/2018, de 12 de enero (Roj: STS 33/2018); n.º 1387/2018, de 18 de septiembre (Roj: STS 3112/2018); n.º 1408/2018, de 21 de septiembre (Roj: STS 3402/2018); n.º 1413/2018, de 24 de septiembre (Roj: STS 3400/2018); n.º 1430/2018, de 27 de septiembre (Roj: STS 3407/2018); n.º 1468/2018, de 4 de octubre (Roj: STS 3416/2018); n.º 1496/2018, de 10 de octubre (Roj: STS 3449/2018); n.º 1560/2018, de 29 de octubre (Roj: STS 3644/2018); n.º 1614/2018, de 14 de noviembre (Roj: STS 4022/2018); n.º 1538/2018, de 24 de octubre (Roj: STS 3774/2018); n.º 1568/2018, de 30 de octubre (Roj: STS 3781/2018); n.ºs 1587/2018 y 1589/2018, de 6 de noviembre (Roj: STS 3646/2018 y Roj: STS 3645/2018); n.º 1624/2018, de 15 de noviembre (Roj: STS 4012/2018); n.º 2015/2017, de 18 de diciembre (Roj: STS 4458/2017); n.º 1828/2018, de 19 de diciembre (Roj: STS 4391/2018).

proporcionalidad, por lo que podían constituir restricciones u obstáculos injustificados o desproporcionados. En coherencia con esta argumentación, concluyó que la previsión del artículo 48 LOTT no tuvo efectividad hasta que no se produjo su desarrollo reglamentario por el Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, motivo por el cual confirmó la nulidad de las resoluciones denegatorias de concesión de autorizaciones VTC y declaró el derecho de los interesados a que se les concediesen las mismas¹³⁹.

En consecuencia, se produjo el otorgamiento de un elevado número de autorizaciones VTC en vía judicial, circunstancia que hizo posible la implantación y el desarrollo en España de servicios de transporte de viajeros por carretera prestados a través de plataformas en línea, cuyos conductores actúan precisamente al amparo de este tipo de autorizaciones. En efecto, el número de autorizaciones VTC a nivel nacional pasó de 1.336 en 1998, cuando se otorgaron las primeras autorizaciones de este tipo, a 2.665 en 2009¹⁴⁰, mientras que en 2020 su número se ha multiplicado por tres con respecto a 2009. Además, se da la circunstancia de que la situación no es homogénea en las distintas Comunidades Autónomas. Por ejemplo, en Madrid hay 15.689 licencias de taxi y 8.334 autorizaciones VTC, lo que arroja una ratio de 1,8; en Cataluña la proporción es menos elevada, de 5,4, al haber 13.436 licencias de taxi y 2.488 autorizaciones

¹³⁹ Tampoco podría constituir la norma reglamentaria a la que se refiere el artículo 48.2 LOTT la normativa dictada por una Comunidad Autónoma después de la entrada en vigor de la Ley 9/2013, de 4 de julio, pero antes de la entrada en vigor del Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre. En este sentido, la STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 723/2018, de 3 de mayo (Roj: STS 1563/2018), declara que la norma autonómica —Orden de 11 de febrero de 2005 del Consejero de Transportes y Obras Públicas, por la que se establece el número máximo de autorizaciones de transporte público interurbano en automóviles de turismo en la Comunidad Autónoma de Euskadi— no recobró vigencia por vía de la Ley 9/2013, de 4 de julio, ya que dicha Orden derivaba de la delegación de competencias estatales contenida en la normativa estatal que posteriormente fue modificada, esto es, del artículo 14.1 de la Orden FOM/36/2008, que otorgaba a las Comunidades Autónomas la facultad de «*elaborar y aprobar un plan o programación de transporte en el que se establezcan limitaciones al otorgamiento de autorizaciones*» (FJ 3.º). En el mismo sentido se pronuncia la STSJ de las Islas Baleares (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 1.ª) n.º 193/2019, de 19 de marzo (Roj: STSJ BAL 193/2019), cuando afirma que: «*tal llamamiento a los criterios de las Comunidades Autónomas o los entes locales solo se produce respetando los criterios sentados tras la aprobación de la Ley 9/2013 y conforme a los límites marcados por el art. 181.3 del ROTT por virtud del Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, que emplea la fórmula combinada de atribuir facultades a las CCAA en base a las limitaciones que tengan establecidas en la oferta de transporte de viajeros en vehículos de turismo y, en todo caso, fijar el propio ROTT la ratio limitativa*» (FJ 4.º). Igualmente, la Sentencia de la misma Sección n.º 195/2019, de 19 de marzo (Roj: STSJ BAL 195/2019).

¹⁴⁰ CNMC, «PRO/CNMC/003/18 Informe sobre Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, que modifica la LOTT en materia de arrendamiento de vehículos con conductor», 17 de enero de 2019, pp. 1-36, en pp. 9-13, disponible en https://www.cnmc.es/sites/default/files/2273720_12.pdf.

VTC; por su parte, en la Comunidad Valenciana la ratio es de una VTC por cada 7,9 taxis, ya que hay 4.736 licencias de taxi y 593 autorizaciones VTC¹⁴¹.

4.6. El Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, y el Real Decreto Ley 3/2018, de 20 de abril

En este período se inicia una autentica vorágine legislativa, que emana siempre del Poder Ejecutivo y cuya finalidad es entorpecer, por la presión del sector del taxi, el desarrollo de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor realizada con la intervención de plataformas en línea¹⁴². Ante el incremento de las autorizaciones VTC otorgadas en vía judicial, el entonces Ministerio de Fomento aprobó el Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, que modificó el artículo 182 ROTT, introduciendo dos nuevas limitaciones. En primer lugar, prohibió la transmisión de las autorizaciones VTC durante los dos años siguientes a su expedición, salvo en los supuestos de transmisión a favor de herederos en los casos de muerte, jubilación por edad o incapacidad (art. 1). En segundo lugar, exigió que los servicios fueran comunicados a la Administración estatal con carácter previo a su realización, a cuyo fin dispuso que se habilitaría un registro nacional de comunicaciones (art. 2)¹⁴³.

¹⁴¹ Según datos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, disponibles en la página web: <https://www.fomento.gob.es/transporte-terrestre/informacion-estadistica/estadisticas-estudio/datos-del-registro-general>, el total de autorizaciones VTC a nivel nacional ascendía el 2 de julio de 2019 a 15.306.

¹⁴² Con razón, TARRÉS VIVES, M., «Economía colaborativa e innovación tecnológica en el transporte urbano de viajeros en automóviles de turismo», cit., p. 18, afirma que estamos ante la demostración práctica de lo que Carl Schmitt llamaba «legislación motorizada», Ortega y Gasset «legislación incontinente» y García de Enterría «leyes desbocadas»; por su parte, GÓRRIZ LÓPEZ, C., «Taxi “vs” Uber: de la competencia desleal al arrendamiento de vehículos con conductor», cit., p. 275 habla de «sangría legislativa».

¹⁴³ La redacción del artículo 2 fue modificada respecto de la versión contenida en el proyecto de la norma, en la cual la comunicación previa debía realizarse a la Comunidad Autónoma en cuyo territorio iba a ser realizado el servicio. Así, el artículo 2 del texto proyectado estipulaba que las Comunidades Autónomas «podrán exigir que los titulares de dichas autorizaciones, sea cual fuere el lugar en que éstas se encuentren domiciliadas, les comuniquen, antes de su inicio, la prestación de cualquier servicio que haya de desarrollarse íntegramente dentro de su territorio». La CNMC denunció que la medida suponía una importante carga administrativa para los operadores, con el consiguiente riesgo de constituir una barrera a la competencia y a la movilidad geográfica. Su justificación también presentaba dudas, pues —siguiendo el preámbulo del proyecto— con la misma se pretendía que las Comunidades Autónomas pudieran controlar que los servicios se prestaran para atender las necesidades del territorio donde está domiciliada la licencia (art. 182.5 ROTT). Sin embargo, la norma no atribuía potestades a la Comunidad Autónoma donde estuviese domiciliado el titular de la licencia, sino a la Comunidad donde estos se prestasen, que no dispone de información completa sobre los servicios efectuados por cada titular, y que, por tanto, no puede realizar ningún control. Tras su revisión, la norma promulgada establece que la comunicación se realizará, por vía electrónica, a un registro nacional dependiente de la Dirección General de Transporte Terrestre, que se

Siguiendo dicha prescripción, la Dirección General de Transporte Terrestre, mediante la Resolución de 15 de marzo de 2019, creó el Registro de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor (RVTC), que entró en funcionamiento el día 1 de abril de 2019¹⁴⁴. A partir de dicho momento, en el espacio temporal comprendido entre la contratación del servicio y el inicio de su prestación, la persona física o jurídica titular de la autorización o aquella a quien el titular hubiera autorizado para ello mediante comunicación al RVTC (pto. Quinto), debía comunicar al Registro los datos contemplados en el Punto Séptimo de la Resolución (básicamente, los reseñados en el artículo 24 Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, en la reacción dada por la Orden FOM/2799/2015, de 18 de diciembre)¹⁴⁵. La comunicación al RVTC debía realizarse, asimismo, en el supuesto —«especial», según la norma, si bien es el más común en la práctica— de contratación del servicio a través de un intermediario (pto. Sexto). Por lo que respecta al procedimiento para realizar la comunicación del servicio, se habilitaron dos formas de acceso, una a través de una aplicación web disponible en la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana; y otra

habilitará al efecto. Vid. CNMC, «PRO/CNMC/003/17 Informe relativo al PRD por el que se establecen normas complementarias al Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres en relación con la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor», 30 de noviembre de 2017, pp. 1-8, en pp. 6 y 7, disponible en https://www.cnmc.es/sites/default/files/1873330_7.pdf, elaborado con ocasión del proyecto de norma. Una vez aprobado el Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, la CNMC emitió una nota de prensa en la que requería al Gobierno su derogación, por contener limitaciones injustificadas a la competencia: CNMC, «La CNMC requiere al Gobierno que derogue el Real Decreto sobre vehículos para el transporte de pasajeros con conductor (VTC) por restringir la competencia de forma injustificada», 27 de febrero de 2018, disponible en https://www.cnmc.es/sites/default/files/editor_contenidos/Notas%20de%20prensa/2018/20180227_%20NP_Recursos_RD_%20VTC.pdf.

¹⁴⁴ Resolución de 15 de marzo de 2019, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se anuncia la entrada en funcionamiento del Registro de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor y sus condiciones de uso (*BOE* n.º 69, de 21 de marzo de 2019).

¹⁴⁵ Debían comunicarse: el nombre y NIF o NIE del titular de la autorización, cuando hubiera sido este quien hubiera contratado directamente el servicio con el arrendatario, o, en su caso, de la empresa intermediaria, autorizada para realizar tal comunicación; el nombre y NIF o NIE o, en su caso, número de pasaporte del arrendatario del servicio; el lugar y fecha de celebración del contrato, la matrícula del vehículo que ha de realizar el servicio; el lugar, fecha y hora en que ha de iniciarse y concluir el servicio, pudiendo modificarse este último si en el contrato figura que el destino del servicio será libremente determinado por el cliente; en el caso de que el servicio haya de iniciarse y finalizarse en el mismo lugar, deberá cumplimentarse el punto del recorrido que se encuentre más alejado de dicho lugar. El dato de los lugares de inicio y finalización, o punto del recorrido más alejado del lugar de origen y destino, se especificarán indicando la provincia, municipio, calle y número en que se ubiquen. Cuando se inicie el servicio, el arrendador deberá comunicarlo al RVTC mediante su confirmación (pto. Séptimo).

mediante un servicio web que permitía a las empresas integrar esta comunicación en sus propias aplicaciones informáticas, sin duda, mucho más práctica¹⁴⁶.

No obstante, ambos preceptos del Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, fueron declarados nulos por las Sentencias del Tribunal Supremo (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 332/2020, de 6 de marzo y n.º 349/2020, de 10 de marzo¹⁴⁷, que resolvieron los recursos planteados contra la norma por Uber, B. V. y por la CNMC, respectivamente de forma separada¹⁴⁸. Sin embargo, la deliberación de ambos recursos se realizó de manera conjunta¹⁴⁹.

En concreto, el Tribunal Supremo consideró que la prohibición temporal de transmisión de las autorizaciones VTC del artículo 1 del Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, constituía una restricción basada exclusivamente en motivos económicos (esto es, limitar el incremento de la oferta de transporte en vehículos de arrendamiento con conductor), y no en una razón imperiosa de interés general [art. 10.e) de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre], lo

¹⁴⁶ Las funcionalidades de la aplicación, que están disponibles tanto en la Sede Electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en la sección correspondiente al área de actividad de transporte terrestre (<https://sede.fomento.gob.es/>), así como en la dirección: <https://sede.fomento.gob.es/RegistroVTC/>, se explican en el «Manual de usuario de la aplicación web», disponible en https://sede.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/FD15AD63-CE0F-4256-934A-F150A2F4DC45/151275/Manual_de_usuario_AplicacionRegistroVTCV10.pdf.

¹⁴⁷ Sobre esta sentencia, vid. el comentario de PALOMAR OLMEDA, A., «La STS de 10 de marzo de 2020 y las limitaciones a la actividad de las VTC: un paso más en un problema no resuelto», *Diario La Ley* (edición en línea), n.º 9.636, 20 de mayo de 2020, pp. 1-13.

¹⁴⁸ Roj: STS 731/2020 y Roj: STS 732/2020, respectivamente. El Real Decreto también fue impugnado por Unauto VTC y admitido a trámite el recurso por diligencia de 15 de marzo de 2018, según recoge el *BOE* n.º 68, de 19 de marzo de 2018. Sin embargo, este recurso no ha sido resuelto todavía o, al menos, no consta en las bases de datos jurídicas la resolución poniendo fin al mismo.

¹⁴⁹ Uber B. V. había solicitado en su escrito de interposición del recurso tanto la suspensión cautelar de la prohibición temporal de transmisión de las autorizaciones, como de la obligación de comunicar electrónicamente los datos relativos a cada servicio al RVTC, mientras que la CNMC únicamente solicitó la suspensión cautelar de la primera de las medidas. En ambos casos las medidas cautelares fueron denegadas. Por lo que respecta al litigio iniciado por Uber, B. V., el Alto Tribunal esgrimió que la recurrente no había justificado que la medida cautelar pretendida fuera más conveniente para el interés general que el cumplimiento de lo preceptuado por el Real Decreto impugnado, ni que su cumplimiento pudiera comportar consecuencias económicas irreversibles o de difícil reparación, como tampoco que la medida cautelar no generaría afeción grave a intereses de terceros [FJ 1.º ATS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) de 21 de marzo de 2018 (Roj: ATS 2886/2018)]. Los mismos argumentos fueron reiterados para denegar la suspensión cautelar de la prohibición temporal de transmisión de licencias instada por la CNMC. En este caso, el Tribunal recordó, además, que la suspensión de una disposición general es una medida que solo puede adoptarse de forma restrictiva, puesto que afecta a la integridad del ordenamiento jurídico, con la consiguiente repercusión en los intereses generales y que, además, debía tenerse en cuenta la existencia de colectivos del transporte cuyos intereses económicos están directamente concernidos por la norma cuya suspensión se pretende y que resultarían afectados por esta [FJ 1.º ATS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) de 30 de mayo de 2018 (Roj: ATS 5888/2018)].

que contraviene el artículo 18.2.g) LGUM. En consecuencia, *«si no está justificada la existencia de una razón imperiosa de interés general ni, por tanto, la necesidad de la medida (artículo 5.1 LGUM), es obligado concluir que resulta también vulnerada la exigencia de proporcionalidad (artículo 5.2 LGUM), pues la proporcionalidad que exige el precepto viene referida precisamente a aquella la razón imperiosa de interés general que no ha sido justificada»*, y de allí su nulidad (FJ 6.º ambas sentencias)¹⁵⁰.

Por lo que respecta al artículo 2 del Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, el Alto Tribunal declaró que la comunicación por vía telemática de los datos de cada servicio, si bien servía al fin perseguido de ejercer un control sobre los desplazamientos y el radio de acción de los vehículos, era desproporcionada, *«pues los datos cuya remisión se exigen van más allá de lo necesario para conseguir la finalidad pretendida, existiendo otras medidas menos restrictivas o distorsionadoras y con una menor incidencia en la esfera de los usuarios afectados»*. En concreto, la obligación de comunicación a la Administración de los datos personales de los usuarios (nombre y número del documento nacional de identidad o código de identificación fiscal del arrendatario) resulta irrelevante para controlar los desplazamientos del vehículo, *«creándose, sin embargo, una base de datos a nivel nacional que permite establecer patrones de conducta en relación con la movilidad y la utilización del servicio de este transporte urbano de personas físicas perfectamente identificadas, lo cual no solo puede desincentivar la utilización de este servicio sino que tiene una clara incidencia en la esfera de derechos protegidos por la normativa de protección de datos»*. Además, entendió que ya existen mecanismos de control que permiten la identificación de los vehículos que prestan servicios

¹⁵⁰ Antes de que el Tribunal Supremo declarara la nulidad del artículo 1 del Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, el ATS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 1.ª) de 9 de marzo de 2018 (Roj: ATS 2705/2018) se pronunció sobre la posibilidad de transmitir 35 autorizaciones VTC no otorgadas todavía, pues precisamente la procedencia de su otorgamiento hacía que el objeto del litigio fuera distinto. Durante la tramitación del procedimiento en casación, la persona cuyo derecho al otorgamiento de las autorizaciones VTC se debatía constituyó una sociedad mercantil unipersonal —de la que ella misma era socia y administradora única— a la que cedió gratuitamente el derecho a las 35 autorizaciones. Con posterioridad, solicitó que se acordara en el procedimiento ante el Tribunal Supremo la sucesión procesal por transmisión del objeto litigioso (las autorizaciones VTC), esto es, que su posición de parte la ocupara en lo sucesivo la sociedad mercantil unipersonal [art. 17 Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil (BOE n.º 7, de 8 de enero de 2000) (LEC)]. La pretensión fue denegada por el Alto Tribunal, que declaró que podría constituir un fraude de ley (art. 6.4 CC), es decir, que bajo la cobertura aparente y formal del artículo 17 LEC, se pretendía en realidad soslayar la prohibición del artículo 1 del Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, de transmitir las autorizaciones durante los dos años siguientes a su expedición y así frustrar su eficacia (FJ 2.º).

fuera del ámbito territorial del domicilio de la autorización. Se trata del artículo 182.4 ROTT, que contempla la posibilidad de que las Comunidades Autónomas exijan que los vehículos VTC se identifiquen externamente mediante algún distintivo; y, del artículo 182.5 ROTT, que establece que los vehículos VTC que presten servicio en el territorio de una Comunidad Autónoma distinta a la de domicilio de la autorización deban «llevar a bordo la correspondiente autorización en el salpicadero, en lugar visible desde el exterior, salvo que se encuentren identificados por uno de los distintivos a que hace referencia el segundo párrafo del artículo 182.4». En suma, la nueva obligación añadida resultaba, a juicio del Tribunal Supremo, irrelevante para el fin perseguido, desproporcionada y contraria a Derecho, y, por tanto, nula (FJ 7.º ambas sentencias).

Las sentencias se dictaron con el voto discordante de tres de los seis magistrados, quienes consideraron que debió haberse rechazado la impugnación instada. Por un lado, consideraron que la obligación de comunicar a la Administración por vía electrónica determinados datos persigue que el control del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 182.5 ROTT se realice de manera más eficiente al utilizar medios electrónicos, sustituyéndose así la actual hoja de ruta por una comunicación electrónica, mientras que la cuestión de las futuras infracciones a la normativa de protección de datos por la Administración ni está acreditada, ni constituye objeto del procedimiento de referencia (FJ 5.º voto particular de ambas sentencias). Por otro, estimaron que la prohibición de transmitir las autorizaciones durante los dos años posteriores a su otorgamiento era una medida razonable y proporcionada, por varias razones. En particular, argumentaron que no existe un derecho legal a transmitir las autorizaciones y que previsiones similares se contienen en la normativa aplicable a las licencias de taxi, además de que existe una necesidad de luchar contra el fraude que realizan quienes han solicitado las autorizaciones no para explotar la actividad sino para transmitir las y así lucrarse con dicha transmisión, tratándose básicamente de «grandes fondos de inversión controlando la mayoría de las autorizaciones VTC y excluyendo a las pymes del sector» (FJ 4.º voto particular de ambas sentencias).

Este planteamiento no es acorde a la doctrina de la misma Sala del Tribunal Supremo, expresada en la Sentencia n.º 492/2019, de 7 de febrero¹⁵¹, que resolvió el recurso interpuesto

¹⁵¹ Roj: STS 492/2019. En el mismo sentido, las SSTS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 1343/2018, de 19 de julio, FJ 6.º (Roj: STS 3052/2018) y n.º 145/2019, de 7 de febrero, FJ 6.º (Roj: STS 489/2019).

contra la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 4.^a) de 15 de diciembre de 2017, por la Federación Sindical del Taxi de Valencia y Provincia, y declaró que el otorgamiento masivo de autorizaciones VTC a una misma persona o entidad no está prohibido, y, por tanto, debe considerarse permitido: *«[l]as normas aplicables establecen la exigencia de autorización para la realización del transporte público de viajeros y mercancías, expedida por el órgano competente de la Administración General del Estado o, en su caso, de la Comunidad Autónoma, determinan los requisitos a cuya acreditación se condiciona el otorgamiento de la autorización, exigen la obtención de la correspondiente autorización administrativa para cada vehículo que se pretenda dedicar a la realización de la actividad de arrendamiento con conductor, sin que las disposiciones legales o reglamentarias invocadas impongan que el solicitante de la licencia sea precisamente quien vaya a realizar los actos de transporte, ni acotan o limitan el número de solicitudes que pueda interesar una misma persona física o jurídica»* (FJ 6.º). En consecuencia, ningún reproche jurídico merece el hecho de que gran parte de las autorizaciones VTC puedan estar en manos de importantes fondos de inversión.

Sea como fuere, existe ya un Proyecto de Real Decreto sobre el control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, cuya fase de audiencia pública concluyó el 18 de agosto de 2020. El mismo establece los datos que los titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor deben comunicar telemáticamente a la Administración antes de cada servicio, *«de manera que queden excluidos aquellos datos que se refieren a personas físicas usuarias de los servicios»*, con el fin de paliar la tacha de desproporcionalidad que el Tribunal Supremo había atribuido al declarado nulo artículo 2 del Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre (exposición de motivos de la norma proyectada). Queda por ver si el proyecto es finalmente aprobado¹⁵².

¹⁵² La CNMC, «IPN/CNMC/040/20 Informe sobre el Proyecto de Real Decreto sobre el control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor», 18 de diciembre de 2020, pp. 1-16, disponible en https://www.cnmec.es/sites/default/files/3293822_12.pdf, considera que el mecanismo de control regulado en el Proyecto de Real Decreto PRD es similar al declarado nulo por la mencionada STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.^a) n.º 349/2020, de 10 de marzo, y no satisface el requisito de proporcionalidad, pues existirían alternativas menos gravosas para conseguir el fin perseguido, como las identificadas en la citada sentencia, por las que recomienda que se sustituya el sistema de medidas de control proyectado. Sin embargo, el informe se dicta con el voto discrepante de tres de los consejeros, quienes señalan que el precepto proyectado

Apenas cuatro meses después de la aprobación del Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, el Real Decreto Ley 3/2018, de 20 de abril, procedió a modificar la LOTT en materia de arrendamiento de vehículos con conductor. Fue convalidado ampliamente por el Congreso de los Diputados, con 307 votos a favor, 2 en contra y 35 abstenciones, descartándose su tramitación como proyecto de ley¹⁵³. Entre otras medidas, modificó los artículos 48 y 91 LOTT para incorporar parte de las previsiones contenidas en el artículo 181.3 y 5 ROTT, redactado por el Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, otorgándoles así rango de ley. En concreto, añadió un nuevo apartado 3 al artículo 48 LOTT introduciendo la regla de proporcionalidad, es decir, la presunción de desequilibrio y consiguiente obligación de denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones VTC cuando la proporción entre el número de las existentes en la Comunidad Autónoma en que pretendan domiciliarse y el de las de transporte en taxi domiciliadas en el mismo territorio fuera superior a una de aquéllas por cada treinta de estas («regla 1/30»), aunque permitiendo que las Comunidades Autónomas modificaran dicha regla de proporcionalidad por otra menos restrictiva (art. 48.3 LOTT). Asimismo, añadió un apartado 2 al artículo 91 LOTT en el que se estableció la regla de habitualidad, esto es, la obligación de prestar al menos el 80% de los servicios en el territorio de la Comunidad Autónoma de domicilio de la autorización («regla 80/20») (art. 91.2 LOTT). Posteriormente, el Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, modificaría el artículo 198.9 ROTT para calificar como infracción grave la prestación de servicios de arrendamiento de vehículos con conductor incumpliendo la regla de habitualidad (art. 198.9 ROTT, *in fine*) y también endurecería la sanción que lleva aparejada, pasando de ser esta de multa de 201 a 300 euros a multa de 601 a 800 euros [art. 201.e) ROTT]¹⁵⁴.

elimina aquellos elementos del mismo que determinaron la anulación del artículo 2 del Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, y mantiene otros, cuya legalidad no ha sido cuestionada por el Tribunal Supremo.

¹⁵³ Resolución de 10 de mayo de 2018, del Congreso de los Diputados, por la que se ordena la publicación del Acuerdo de convalidación del 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 (BOE n.º 126, de 24 de mayo de 2018). Interesa señalar que la Unión General de Trabajadores (UGT), seguida por el Sindicato Libre de Transporte, habían enviado una carta al Congreso de los Diputados solicitando que rechazase su convalidación. Vid. <https://www.europapress.es/economia/noticia-ugt-pide-congreso-rechace-decreto-limita-vtc-20181011130701.html> y <https://www.europapress.es/economia/laboral-00346/noticia-slt-pide-congreso-rechace-decreto-limita-vtc-20181012171545.html>.

¹⁵⁴ El Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, también tipifica como infracción grave la salida de los vehículos dedicados al arrendamiento con conductor del lugar en el que habitualmente se encuentren guardados o estacionados sin llevar a bordo la documentación exigible o llevándola incorrectamente cumplimentada (art. 198.22

A nadie se le escapa que la aprobación urgente del Real Decreto Ley 3/2018, de 20 de abril obedecía al temor de que el Alto Tribunal, en una inminente sentencia, declarase nulas las reglas «1/30» y «80/20», contenidas hasta entonces en una norma reglamentaria¹⁵⁵. Sin embargo, no fue así, pues el Tribunal Supremo finalmente declaró su validez en la analizada Sentencia n.º 921/2018, de 4 de junio.

4.7. El Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre

4.7.1. Los aspectos sustantivos

El paro convocado los días 27 y 28 de julio por diversas asociaciones del taxi de Barcelona, al que se sumaron la mayoría de taxistas de las principales ciudades españolas¹⁵⁶, dio lugar a la promulgación del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre. Las soluciones que adopta son drásticas y responden a la voluntad del Ejecutivo de poner fin a la actividad de transporte de viajeros realizada al amparo de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor a través de las plataformas *Uber* y *Cabify*¹⁵⁷. Con todo, la norma fue convalidada por

ROTT), que tenía la calificación de infracción leve antes de la reforma (art. 199.15 ROTT). Además, mantiene la calificación como infracción grave de la búsqueda o recogida de clientes que no hayan contratado previamente el servicio, y también del arrendamiento de vehículos con conductor fuera de las oficinas o locales que reglamentariamente se determinen (art. 198.9 ROTT). Llama la atención el mantenimiento de esta última infracción, pues la misma carece de consecuencias, ya que el requisito consistente en disponer de al menos un local u oficina abierto al público dedicado en exclusiva a la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor fue anulado por la STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 1076/2012, cit., y por la SAN (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 8.ª) n.º 1257/2014, cit.

¹⁵⁵ PETIT LAVALL, M.ª V. y PUETZ, A., «Economía colaborativa y transporte», cit., en p. 142; id., «Comparative Analysis. Spanish Law and Practice», en J. Marin, S. Petrović, M. Mudrić y H. Lisićar (eds.), *Uber — Brave New Service of Unfair Competition. Legal Analysis of the Nature of Uber Services*, Springer, Suiza, 2020, pp. 124-138, en p. 127; MIRANDA SERRANO, L. M.ª, «Transporte colaborativo: sobre la naturaleza jurídica de los servicios prestados por Uber», en M.ª V. Petit Lavall y A. Puetz (dirs.), *El transporte como motor del desarrollo socioeconómico*, Marcial Pons, Madrid, 2018, 695-724, en p. 721; TARRÉS VIVES, M., «Economía colaborativa e innovación tecnológica en el transporte urbano de viajeros en automóviles de turismo», cit., p. 19; GÓRRIZ LÓPEZ, C., «Taxi “vs” Uber: de la competencia desleal al arrendamiento de vehículos con conductor», cit., p. 276, afirma que la norma evidencia la captura del legislador por parte del sector del taxi, «pues el Gobierno ha querido blindar las restricciones introducidas al arrendamiento de vehículos con conductor para proteger los intereses del taxi»; PALOMAR OLMEDA, A., «El conflicto de las VTC o cómo ponerle puertas al campo», *RSR* (edición en línea), n.º 3, marzo de 2019, Sección Transporte, pp. 1-18, en p. 9; GONZÁLEZ-DELEITO, N., «La contrarreforma del modelo de arrendamiento de vehículos con conductor», cit., p. 8.

¹⁵⁶ <https://www.lavanguardia.com/economia/20180727/451124517296/huelga-taxistas-barcelona.html>, https://elpais.com/economia/2018/08/01/actualidad/1533107333_963263.html.

¹⁵⁷ DOMÉNECH PASCUAL, G., «Eliminad los VTC pero que parezca un accidente», en *Almacén de Derecho*, 3 de octubre de 2018, disponible en <https://almacenederecho.org/eliminad-los-vtc-pero-que-parezca-un-accidente/>,

el Congreso de los Diputados con 179 votos favorables, 165 en contra y 2 abstenciones, acordando el Pleno tramitarlo como proyecto de ley por el procedimiento de urgencia con 184 votos a favor, 160 en contra y 2 abstenciones¹⁵⁸. Sin embargo, la tramitación como proyecto de ley caducó como consecuencia de la disolución del Congreso de los Diputados por convocatoria de elecciones generales (art. 207 del Reglamento del Congreso de los Diputados)¹⁵⁹ y desde entonces el Ejecutivo no ha vuelto a remitir a la Cámara dicho proyecto de ley para su tramitación¹⁶⁰.

El Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre introduce dos cambios de calado en el régimen jurídico de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor: modifica el ámbito territorial para el que habilitan prestar servicios las autorizaciones VTC y habilita a las Comunidades Autónomas para cambiar determinadas condiciones de prestación de dichos servicios.

En concreto, su Artículo único da una nueva redacción al artículo 91 LOTT para disponer que las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor habilitarán exclusivamente para realizar transporte interurbano de viajeros, es decir, con un recorrido que rebase el territorio de un único término municipal. Por tanto, al amparo de dichas autorizaciones ya no se podrán realizar tantos trayectos urbanos como interurbanos, conforme venía haciéndose hasta entonces. En coherencia con lo anterior, también deroga el artículo 182.2 ROTT, que establecía que las autorizaciones VTC habilitan para realizar servicios urbanos e interurbanos (Disposición derogatoria única). Además, exige que el servicio se inicie en la Comunidad Autónoma en la que se encuentre domiciliada la autorización, a excepción de la recogida de viajeros en puertos y aeropuertos situados en una Comunidad Autónoma distinta de la del domicilio de la autorización y del aumento coyuntural de la demanda en un determinado territorio con carácter

afirma que la norma implica la desaparición diferida del arrendamiento de vehículos con conductor; GÓRRIZ LÓPEZ, C., “Taxi «vs» Uber: de la competencia desleal al arrendamiento de vehículos con conductor”, cit., p. 33, también pone de relieve la transcendencia del cambio para *Uber*, cuyos servicios tienen un ámbito urbano.

¹⁵⁸ Resolución de 25 de octubre de 2018, del Congreso de los Diputados, por la que se ordena la publicación del Acuerdo de Convalidación del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, 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 (BOE n.º 268, de 6 de noviembre de 2018).

¹⁵⁹ Resolución de 24 de febrero de 1982 por la que se ordena la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del nuevo Reglamento del Congreso de los Diputados (BOE n.º 55, de 5 de marzo de 1982).

¹⁶⁰ BOCG n.º 32-1, de 2 de noviembre de 2018.

temporal. En consecuencia, queda anulada la «regla de habitualidad», con arreglo a la que los vehículos adscritos a autorizaciones VTC debían realizar mensualmente en la Comunidad Autónoma de domicilio de la autorización como mínimo un 80% de los servicios (art. 182.5 ROTT). En fin, también encomienda al Gobierno la tarea de presentar a las Cortes Generales un proyecto de ley de modificación del régimen de infracciones y sanciones contenido en la LOTT, a fin de adecuarlo a las nuevas condiciones de prestación de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor (pto. 1º Disposición adicional tercera). No obstante, el Ejecutivo no ha llevado aún a cabo dicho encargo, a pesar de que el plazo para hacerlo expiró el 31 de marzo de 2019.

Ahora bien, el nuevo régimen no se aplica todavía, pues el Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, establece un período transitorio durante el que las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor siguen habilitando para prestar servicios urbanos [apdo. 1.a) Disposición transitoria única] y permanece en vigor la regla de habitualidad¹⁶¹.

Siguiendo la norma, la habilitación temporal para que, al amparo de autorizaciones VTC, puedan seguir realizándose recorridos urbanos tiene carácter de indemnización «*por todos los conceptos relacionados con las modificaciones introducidas en este real decreto-ley y, en particular, por la nueva delimitación del ámbito territorial de dichas autorizaciones*» para todos los afectados (apdo. 2 Disposición transitoria única). Así, el régimen transitorio se aplica tanto a las autorizaciones existente a la entrada en vigor del Real Decreto Ley, como a aquellas cuyas solicitudes estuvieran pendientes de resolverse en dicha fecha. Su duración es de cuatro años siguientes a su entrada en vigor para las primeras (esto es, hasta el 30 de septiembre de 2022), mientras que en el caso de las segundas el plazo de cuatro años empieza a contar al día siguiente del efectivo otorgamiento de la autorización (apdo. 3 Disposición transitoria única). Con todo, para aquellos titulares de autorizaciones que consideren que la habilitación temporal de cuatro años no es suficiente para compensarles, se establece un procedimiento específico para solicitar

¹⁶¹ En relación con la regla de habitualidad, el Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, también dispone que se aplicarán las medidas de control establecidas en el artículo 2 del Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, según el cual los titulares de autorizaciones VTC deben comunicar a la Administración los datos relativos a cada servicio [apdo. 1.b) Disposición transitoria única]. Sin embargo, la obligación de comunicar los datos de cada transporte a la Administración carece de eficacia práctica, ya que STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 1076/2012, cit., y la SAN (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 8.ª) n.º 1257/2014, cit., declararan nulo el artículo 2 Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre.

una indemnización complementaria, que, en caso de concederse, se hará en forma de ampliación de la habilitación temporal por el número de años que corresponda según el supuesto concreto, pero que solo excepcionalmente podrá ser superior a dos años, contados a partir de la finalización del plazo de cuatro años (apdo. 2 Disposición transitoria única). Transcurrido el plazo correspondiente a la indemnización complementaria, la autorización seguirá habilitando para prestar el servicio en el ámbito interurbano (apdo. 4 Disposición transitoria única).

En fin, Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, también dispone que durante el período transitorio los servicios prestados por los vehículos destinados al arrendamiento con conductor en el ámbito urbano quedarán sujetos a todas las determinaciones y limitaciones que establezcan los órganos competentes en materia de transporte urbano en el ejercicio de sus competencias relativas a dominio público viario, gestión del tráfico urbano, protección del medio ambiente, y especialmente, en materia de estacionamiento, horarios y calendarios de servicio o restricciones a la circulación por razones de contaminación atmosférica [apdo. 1.c) Disposición transitoria única].

La segunda modificación importante que el Real Decreto Ley incorpora se refiere a la facultad que otorga a las Comunidades Autónomas, que por delegación del Estado, sean competentes para otorgar autorizaciones VTC de ámbito nacional, para modificar las condiciones de explotación previstas en el artículo 182.1 ROTT, en lo referente a la contratación previa, la solicitud de servicios, la captación de clientes, los recorridos mínimos y máximos, los servicios u horarios obligatorios y las especificaciones técnicas del vehículo, siempre que sea para mejorar la gestión de la movilidad o garantizar el control de las condiciones de prestación de los servicios en sus respectivos ámbitos autonómicos (Disposición adicional primera)¹⁶². Dicha habilitación debe entenderse hecha a favor de todas las Comunidades Autónomas. En

¹⁶² Resulta sugestiva la valoración que realiza PUETZ en la reseña al Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre: «con la norma reseñada el Gobierno ha decidido “pasar la patata caliente”, si se me permite la expresión, a las administraciones con competencia en materia de transporte urbano de viajeros con vehículos de turismo. Serán éstas quienes deban encontrar una solución que permita compatibilizar la actividad del taxi con otras iniciativas que compiten con él en el mercado, tratando de maximizar la satisfacción del interés público. Queda por ver si están por la labor de hacerlo. Si no, y sin perjuicio de los recursos que, a buen seguro, habrá contra la norma reseñada, todo indica que se ha comenzado a escribir la crónica de una muerte anunciada, la de los servicios prestados por Uber o Cabify en España». Vid. PUETZ, A., «Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de junio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor», *RSR* (edición en línea), n.º 3, marzo de 2019, Sección Transporte, pp. 50-52, en p. 50.

efecto, la Ley Orgánica 5/1987, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable (en adelante, LODFTT)¹⁶³, delegó en las Comunidades Autónomas las funciones de otorgamiento de autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros «*prestados al amparo de autorizaciones cuyo ámbito territorial exceda del de una Comunidad Autónoma*» [art. 5.a) LODFTT], como ocurre con las autorizaciones VTC¹⁶⁴. Por el contrario, se excluyen de la delegación los servicios de transporte discrecional de viajeros prestados dentro de una Comunidad Autónoma al amparo de autorizaciones de ámbito o radio intracomunitario que la misma haya podido crear mediante disposiciones propias dictadas al amparo de su correspondiente Estatuto de Autonomía (art. 5 LODFTT *in fine*), como ocurre en el caso de las Comunidades de Canarias y Cantabria, únicas en las que existen autorizaciones VTC autonómicas.

Asimismo, con la finalidad declarada de garantizar el control de las condiciones de prestación de los servicios, establece que la Dirección General de Transporte Terrestre habilitará el acceso al RVTC a los órganos autonómicos competentes en materia de transporte y a las entidades locales que así lo soliciten (pto. 2 Disposición adicional tercera). No obstante, esta previsión carece de consecuencias prácticas. En efecto, las posteriores Sentencias del Tribunal Supremo (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 332/2020, de 6 de marzo y n.º 349/2020, de 10 de marzo, ya referidas, declararon nulo el artículo 2 del Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, que establecía la obligación de comunicación previa de los servicios de VTC a la Administración estatal y la creación de un registro nacional de comunicaciones a tal fin. Es decir, una vez declarada nula la obligación de comunicar los servicios al RVTC, nada pueden consultar los órganos autonómicos o locales accediendo al mismo.

¹⁶³ BOE n.º 182, de 31 de julio de 1987. Fue reformada por la Ley Orgánica 5/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable (BOE n.º 160, de 5 de julio de 2013), que da una nueva redacción al artículo 10, a fin de señalar de forma más transparente cómo se distribuyen las competencias en esa materia entre las distintas Comunidades Autónomas que han asumido la delegación.

¹⁶⁴ Vid. *infra* epígrafe II.4.7.2.2.

4.7.2. Valoración del Real Decreto Ley 13/2018

4.7.2.1. Desde la óptica del derecho de la competencia

El Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, plantea interrogantes desde el punto de vista del derecho de la competencia, como han puesto de manifiesto los distintos informes elaborados por las autoridades de defensa de la competencia estatal y autonómicas. La preocupación por el uso que harían las administraciones públicas autonómicas y locales de la norma se evidenció con la adopción de la «Declaración conjunta del Grupo de Trabajo de Consejos de las Autoridades de Competencia sobre la nueva regulación en materia de arrendamiento de vehículos con conductor», de 29 de octubre de 2018¹⁶⁵, en la que se recuerda a dichas administraciones que deben respetar los principios de buena regulación (necesidad, proporcionalidad y no discriminación) y se les advierte de la conveniencia de que toda la regulación autonómica y local se someta al informe previo de las autoridades de competencia¹⁶⁶.

¹⁶⁵ <https://www.cnmc.es/node/372101>.

¹⁶⁶ El Grupo de Trabajo de Consejos de las Autoridades de Competencia está formado por representantes de los órganos resolutorios de las autoridades de competencia del Estado y de las Comunidades Autónomas (CNMC y autoridades de competencia de Andalucía, Aragón, Castilla y León, Cataluña, Comunidad Valenciana, Galicia, Extremadura y País Vasco).

Posteriormente, tanto la CNMC¹⁶⁷, como la *Autoritat Catalana de Competència* (ACCO)¹⁶⁸ y la Autoridad Vasca de la Competencia (AVC)¹⁶⁹ han emitido detallados informes sobre el Real Decreto Ley, en los que han señalado que vulnera los principios de una regulación económica eficiente y favorecedora de la competencia, en perjuicio directo de los usuarios de los servicios de transporte.

En primer término, la nueva regulación obligará a muchos operadores de VTC a salir del mercado, al impedir que puedan prestar servicios urbanos, que constituyen la parte más significativa de su negocio. Como consecuencia, los viajeros no podrán recibir los beneficios derivados de la competencia (precios, calidad e innovación), verán reducida su capacidad de elección, los incentivos de los operadores del taxi para ofrecer servicios innovadores y mejorar

¹⁶⁷ La CNMC, PRO/CNMC/003/18, cit., realiza algunas recomendaciones a las Comunidades Autónomas, entidades locales y cámaras legislativas para mitigar el potencial impacto negativo sobre la competencia de las medidas introducidas por el Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre: a) desarrollar normativa autonómica a fin de que puedan seguir prestándose servicios VTC urbanos para paliar la desaparición de las VTC nacionales; b) revisar las condiciones de explotación del servicio de las VTC, tanto en las autorizaciones nacionales como en las eventuales autonómicas, evitando discriminaciones injustificadas en la regulación autonómica y local entre las autorizaciones de taxi y VTC en materia de contratación, horarios y calendario, características de los vehículos, circulación y estacionamiento; c) al menos mientras se limite el ámbito de las autorizaciones nacionales VTC a los servicios interurbanos, suprimir la regla de proporcionalidad 1/30 en la concesión de autorizaciones nacionales VTC, ya que deja de tener sentido su justificación a la luz de los criterios del Tribunal Supremo (como medida dirigida a mantener el equilibrio entre dos formas de transporte urbano); d) establecer un régimen flexible en cuanto a la posibilidad de prestación temporal de servicios VTC en Comunidades Autónomas distintas a la de origen; flexibilizar el régimen regulatorio del taxi, eliminando aquellas restricciones que impiden o dificultan la mayor eficiencia y la mejora de la calidad del servicio; e) realizar dichas reformas de forma coordinada entre las distintas Administraciones, para evitar una mayor compartimentación de estas actividades por territorios.

¹⁶⁸ ACCO, «OB 40/2018-RDL 13/2018 Valoración, desde una óptica de competencia, del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el cual se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor», 23 de octubre de 2018, pp. 1-7, disponible en http://acco.gencat.cat/web/.content/80_acco/documents/arxiu/actuacions/ES-OB-40-2018-Valoracio-RDL-13-2018_23102018cast.pdf.

¹⁶⁹ El AVC, «LEA/AVC n.º 311-PROM-2018 Informe sobre la regulación del arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) en la comunidad autónoma de Euskadi, tras la entrada en vigor del Real Decreto Ley 13/2018, desde una óptica de competencia», 13 de diciembre de 2018, pp. 1-20, disponible en https://www.competencia.euskadi.eus/contenidos/informacion/informes/es_informes/adjuntos/311_INFORME_VTC_web_es.pdf, analiza los efectos de la pérdida de bienestar para los consumidores en la Comunidad Autónoma de Euskadi a consecuencia de las restricciones impuestas por la regulación en el mercado del taxi, que cifra en 10.183.196,60 euros para el año 2023. Para que no ocurra lo mismo en el mercado del arrendamiento de vehículos con conductor recomienda que las Comunidades Autónomas hagan uso de la delegación de competencias realizada a su favor para eliminar aquellos aspectos restrictivos de la competencia. Además, advierte que «en la medida en que la normativa autonómica entre a regular las condiciones de ejercicio de la actividad durante el periodo transitorio, deberá ajustarse a los principios de buena regulación, evitando establecer barreras de acceso adicionales y requisitos para el ejercicio de la actividad no necesarios, no proporcionales o discriminatorios» (pp. 19 y 20).

su calidad se reducirán, y, además, se agravará el problema de las rentas regulatorias inherentes al sector del taxi (apreciación del valor de las licencias de taxi en el mercado secundario). Por otra parte, la derogación de la regla de habitualidad al finalizar el régimen transitorio reducirá la competencia en todas las Comunidades Autónomas, pues los operadores de VTC no podrán desplazarse allí donde hubiera mejores condiciones para la prestación del servicio e imposibilitará que puedan ser atendidos incrementos previsibles y asimétricos de la demanda por territorios.

En segundo término, la norma tampoco es acorde con los principios de necesidad (e implícitamente, el de proporcionalidad) y no discriminación, pues las externalidades que se dice que motivan su adopción —problemas de movilidad, congestión del tráfico, medioambientales y desequilibrio entre la oferta y la demanda entre las dos modalidades de transporte (taxi y VTC)— no se justifican. Así, el Gobierno no refiere ningún informe que avale la existencia de problemas de movilidad, congestión del tráfico y medioambientales, y, sobre todo, no justifica el nexo causal entre los mismos y la prohibición de ejercer la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor a nivel urbano en el plazo de cuatro años. Además, el carácter de servicio previamente contratado del arrendamiento con conductor implica que este genere menos problemas de congestión y contaminación que el transporte en taxi, sin perder de vista las opciones de transporte en vehículos eléctricos que tanto *Uber (UberOne*¹⁷⁰) como *Cabify (Cabify Electric*¹⁷¹) ofrecen, en las que no existe, por tanto, contaminación. Por otra parte, incluso si se aceptara que las externalidades invocadas realmente existen, para solucionarlas, deberían adoptarse medidas que afecten tanto al taxi como al arrendamiento de vehículos con conductor, y no limitadas a este último sector.

¹⁷⁰ <https://www.uber.com/es-ES/blog/uberone/>.

¹⁷¹ Siguiendo declaraciones de la compañía, su implementación implica un ahorro de aproximadamente 15.000 kg de emisiones de CO₂ por vehículo (considerando que estos vehículos realizan trayectos entre 80.000-90.000 km al año) y una reducción del 30% de las emisiones de CO₂ si la batería del coche se recarga mediante fuentes de energía tradicionales o del 50% si se recarga a través de fuentes de energía renovables: <https://www.haciadondenosmovemos.es/cabify-truths>.

4.7.2.2. La posible inconstitucionalidad de la delegación de facultades en favor de las Comunidades Autónomas

La constitucionalidad de la Disposición adicional primera del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, resulta cuestionable en lo que respecta al instrumento legislativo utilizado para su aprobación, esto es, un real decreto ley, ya que la delegación de facultades¹⁷² a favor de las Comunidades Autónomas debió haberse instrumentado a través del cauce de la ley orgánica, de acuerdo con el artículo 150.2 CE¹⁷³. Así, son dos los argumentos que sustentan la consideración como inconstitucional de la Disposición adicional primera del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre.

En primer lugar, las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor reguladas en la LOTT y el ROTT¹⁷⁴, cuyo régimen jurídico modifica el Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, son títulos administrativos de ámbito estatal o nacional (VTC-N), es decir, habilitan para prestar servicios de transporte en todo el territorio español, sean estos urbanos o interurbanos, aunque desde la entrada en vigor de la Orden FOM/3203/2011, de 18

¹⁷² Estamos ante una delegación, y no ante una transferencia de facultades, ya que la habilitación a la que se refiere la Disposición Adicional primera del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, no implica un traslado de la titularidad de la competencia estatal a las Comunidades Autónomas, como exige el instrumento de la transferencia. En efecto, mientras que la transferencia de facultades implica una relación de *descentralización* entre el Estado y las Comunidades Autónomas, entendida la descentralización como «*competencia para decidir materias o asuntos relevantes para el sujeto, sin depender del control o tutela —salvo la estrictamente jurídica— por parte de otro sujeto (superior)*», por el contrario, la delegación supone una *desconcentración* de facultades. Por tanto, implica «*la competencia de resolver definitivamente, ejerciendo en propio nombre, y no en el de otro órgano, la correspondiente competencia, aunque exista tutela jurídica y material*», sin que haya, sin embargo, traslado de la titularidad de la competencia, sino tan solo de la facultad de su ejercicio. Vid. GALLEGO ANABITARTE, A., «Transferencia y descentralización: delegación y desconcentración; mandato y gestión o encomienda. Teoría jurídica y Derecho Positivo», *RAP*, n.º 122, mayo-agosto de 1990, pp. 7-101, en pp. 10, 32 y 33; RODRÍGUEZ DE SANTIAGO, J. M.ª Y VELASCO CABALLERO, F., «Límites a la transferencia o delegación del artículo 150.2 CE», *REDC*, n.º 55, enero-abril de 1999, pp. 99-132, en pp. 100 y 101; BACIGALUPO SAGESSE, M., «Constitución Española. Sinopsis artículo 150», agosto de 2006, en https://app.congreso.es/consti/constitucion/indice/imprimir/sinopsis_pr.jsp?art=150&tipo=2. Sobre la delegación de competencias, vid. también ÁLVAREZ CONDE, E. Y TUR AUSINA, R., *Derecho constitucional*, Tecnos, 7.ª ed., Madrid, 2017, p. 221.

¹⁷³ Así lo ha expresado también la ACCO, OB 40/2018 - RDL 13/2018, cit., p. 2; asimismo, PALOMAR OLMEDA, A. Y SIPOS GÁLVEZ, J. M., «Las licencias VTC en la jurisprudencia del Tribunal Supremo y en la ordenación jurídica posterior», *La Ley*, n.º 13.940, 2018, pp. 1-20, en p. 14, consideran que la delegación de competencias que el Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, realiza es polémica, por cuanto debió hacerse por ley orgánica.

¹⁷⁴ Ello no obsta para que las Comunidades Autónomas puedan legislar sobre autorizaciones VTC de ámbito autonómico (VTC-A), como se ha explicado que ocurre en Canarias y Cantabria, las únicas Comunidades que lo han hecho y en las que existen este tipo de autorizaciones.

de noviembre, con la limitación de que al menos el 80% de los servicios deban prestarse en la Comunidad Autónoma de domicilio de la autorización. Así lo declara el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) en los Autos de 26 de septiembre y 9 de julio de 2018¹⁷⁵, que estiman las peticiones de suspensión cautelar del Reglamento de ordenación de la actividad de transporte urbano discrecional de viajeros con conductor en vehículos de hasta nueve plazas que circulan íntegramente en el ámbito del Área Metropolitana de Barcelona, de 26 de junio de 2018¹⁷⁶, instadas, entre otros, por el entonces Ministerio de Fomento, la CNMC, Uber, B. V., Maxi Mobility Spain, S. L., Unauto VTC y la Asociación de Alquiler de Vehículos con Conductor Luxury VTC¹⁷⁷. En lo que aquí interesa, el Tribunal considera que las previsiones legales y reglamentarias estatales *«no ofrecen hoy por hoy ningún resquicio interpretativo y nos dicen que las autorizaciones VTC son títulos habilitantes estatales gestionados a escala autonómica. Títulos habilitantes en virtud de los cuales pueden prestarse servicios "urbanos e interurbanos en todo el territorio nacional"»* y ello conforme lo *«dice el art. 182.2 del Reglamento ejecutivo de la Ley estatal de ordenación de los transportes terrestres. Pero también lo dice —y no es un detalle menor precisamente— el redactado dado al punto 2 del art. 91 de esta última Ley, por el apartado 3 del artículo único del Real Decreto-Ley 3/2018, de 20 de abril»* (FJ 5.3.º ATSJ Cataluña de 26 de septiembre de 2018).

En segundo lugar, conforme al régimen de distribución de competencias entre el Estado y las Comunidades Autónomas, estas últimas no ostentaban, antes de que les fueran delegadas por el Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, competencias legislativas en relación con las autorizaciones de ámbito estatal y, por tanto, tampoco en materia de autorizaciones VTC-N, pues dicha competencia legislativa correspondía en exclusiva al Estado. Y ello es así puesto que, siguiendo los artículos 148.1.5 y 149.1.21 CE, las Comunidades Autónomas solo ostentan competencias sobre los transportes discretionales de viajeros por carretera cuando su itinerario

¹⁷⁵ AATSJ Cataluña (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) de 9 de julio de 2018 (RJCA\2019\856) y 26 de septiembre de 2018 (JUR 2018\284823).

¹⁷⁶ BOPB CVE 2018026807, de 9 de julio de 2018.

¹⁷⁷ El listado de los sujetos que recurrieron el Reglamento y el contenido del fallo de los autos declarando la suspensión pueden consultarse en: <http://www.amb.cat/es/web/amb/actualitat/noticies/detall/-/noticia/el-tsjs-suspen-el-reglament-vtc/7084492/11696>.

se desarrolla íntegramente dentro de sus respectivos territorios¹⁷⁸, mientras que la competencia es exclusivamente estatal si el transporte transcurre por el territorio de más de una Comunidad Autónoma¹⁷⁹. El criterio territorial es pues esencial y el Estado no puede incidir en los transportes cuyo itinerario se desarrolla íntegramente por el territorio de una Comunidad Autónoma, salvo cuando se halle habilitado para hacerlo por títulos competenciales distintos al

¹⁷⁸ Todas las Comunidades Autónomas han asumido competencias en materia de transporte discrecional de viajeros. A modo de ejemplo, el Estatuto de Autonomía de Cataluña, aprobado por la Ley Orgánica 6/2006, de 19 de julio (*BOE* n.º 172, de 20 de julio de 2006) [sucedió al anterior Estatuto de Autonomía de Cataluña, aprobado por Ley Orgánica 4/1979, de 18 de diciembre (*BOE* n.º 306, de 22 de diciembre de 1979)] recoge la competencia exclusiva de la Generalidad sobre los transportes terrestres de viajeros que transcurran íntegramente dentro del territorio de Cataluña, con independencia de la titularidad de la infraestructura, que incluye, en todo caso, la regulación del transporte urbano y de los servicios de transporte discrecional de viajeros en vehículos de turismo [art. 169.1.c)]; el Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero (*BOE* n.º 51, de 1 de marzo de 1983), recoge la competencia exclusiva de la Comunidad de Madrid sobre el transporte terrestre cuyo itinerario discorra íntegramente en su territorio (art. 26.1.6) y sobre el transporte de viajeros que tenga su origen y destino en su territorio (art. 28.1.13); el Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana, aprobado por Ley Orgánica 1/2006, de 10 de abril, de Reforma de la Ley Orgánica 5/1982, de 1 de julio, de Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana (*BOE* n.º 86, de 11 de abril de 2006) atribuye a la Comunidad Valenciana la competencia exclusiva sobre los transportes terrestres en su territorio, sin perjuicio de lo que disponen los números 20 y 21 del apartado 1 del artículo 149 CE (art. 49.1.15); la Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, de reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía (*BOE* n.º 68, de 20 de marzo de 2007) [deroga la Ley Orgánica 6/1981, de 30 de diciembre, del Estatuto de Autonomía para Andalucía (*BOE* n.º 9, de 11 de enero de 1982)] recoge la competencia de la Comunidad Autónoma sobre los transportes terrestres de personas por carretera cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en territorio andaluz, con independencia de la titularidad de la infraestructura sobre la que se desarrollen (art. 64.1.3). En la Comunidad Autónoma de Canarias, la Ley Orgánica 1/2018, de 5 de noviembre, de reforma del Estatuto de Autonomía de Canarias (*BOE* n.º 268, de 6 de noviembre de 2018), declara la competencia exclusiva de la Comunidad sobre los transportes terrestres de viajeros por carretera que transcurran íntegramente dentro del ámbito del Archipiélago, que incluye en todo caso: la regulación, la planificación, la gestión, la coordinación y la inspección del transporte urbano e interurbano y de los servicios de transporte discrecional de viajeros, y también la potestad tarifaria sobre transportes de competencia autonómica [art. 160.1.a) y b)]; además, los cabildos insulares, como instituciones de la Comunidad Autónoma, ejercerán funciones ejecutivas de carácter insular en materia de transporte por carretera [art. 70.2.d)].

¹⁷⁹ Para un estudio detallado, vid. PIÑANES LEAL, J., *Régimen jurídico del transporte por carretera*, Marcial Pons, Madrid, 1993, pp. 126-130; CARBONELL PORRAS, E. Y CANO CAMPOS, T., *Los transportes urbanos*, Iustel, Madrid, 2006, pp. 122-131; VALCÁRCEL FERNÁNDEZ, P., «Régimen jurídico del transporte terrestre de mercancías y viajeros por carretera», cit., pp. 95-108.

transporte¹⁸⁰, como ocurre, por ejemplo, en el caso de la legislación mercantil, reservada en exclusiva al Estado por mandato del artículo 149.1.6 CE¹⁸¹.

Este régimen se completa con el contenido en la LODFTT, dictada en virtud de una expresa previsión constitucional (art. 150.2 CE). Al tiempo de promulgarse la LODFTT, la LOTT incluía el arrendamiento de vehículos con conductor entre las actividades auxiliares y complementarias del transporte y solo a partir de la reforma obrada por la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, se configuró como un transporte público discrecional de viajeros. Se plantea, por tanto, si el régimen de distribución de competencias aplicable a esta actividad hoy día se contiene en los artículos 5 y 6 LODFTT, referentes a los servicios de transporte público discrecional de viajeros, o en el artículo 8 LODFTT, sobre las actividades auxiliares y complementarias del transporte¹⁸². La solución ha de ser, necesariamente, la primera.

¹⁸⁰ Este criterio se recoge en varias sentencias del Tribunal Constitucional. Sirva por todas, la STC 53/1984, de 3 de mayo, ECLI:ES:TC:1984:53, que resuelve el conflicto positivo de competencia formulado por el Gobierno de la Nación frente al *Consell* de la Generalidad Valenciana, respecto del Decreto de 19 de julio de 1982 por el que se fijan tarifas máximas para el servicio de viajeros realizado con vehículos provistos de tarjeta de transporte VT en el ámbito territorial del *Consell* (DOGV n.º 77, de 30 de agosto de 1982), en la que se afirma que «[i]nterpretados estos preceptos dentro del marco constitucional (arts. 148.1.5 y 149.1.21), la Comunidad Autónoma tendrá competencia exclusiva cuando el itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad y tendrá sólo competencia de ejecución de la legislación estatal en el otro supuesto» (FJ 1.º).

¹⁸¹ Siguiendo la STC n.º 37/1981, de 16 de noviembre, ECLI:ES:TC:1981:37, la legislación mercantil incluye en todo caso la regulación de las relaciones jurídico-privadas de los empresarios mercantiles o comerciantes y «sólo a través de sus órganos centrales puede el Estado determinar cuál es el ámbito propio de la actividad libre del empresario mercantil, y solo la legislación emanada de estos órganos centrales puede regular la forma en que nacen y se extinguen los derechos y obligaciones a que el ejercicio de esa actividad puede dar lugar y el contenido necesario de aquéllos y éstas». En la misma, el Tribunal Constitucional declara inconstitucional el artículo 34 de la ahora derogada Ley 3/1981, de 12 de febrero, sobre Centros de Contratación de Cargas en Transportes Terrestres de Mercancías (BOPV n.º 7, de 21 de marzo de 1981), cuyo tenor literal era el siguiente: «[t]odo transportista que haya aceptado una carga propuesta por el Centro de Contratación, estará obligado a asegurarla, de acuerdo con la declaración de valor que se le indique en la carta de porte, siendo el exceso sobre el importe de la póliza establecida como mínimo por la Ley, por cuenta del usuario». El Tribunal Constitucional considera que tal previsión creaba nuevas obligaciones para el transportista «si se considera que estas obligaciones... son una modificación del contenido típico del contrato de transporte, su creación ex lege implica, sin duda, una modificación de la legislación mercantil, sustraída al legislador de la Comunidad Autónoma, siendo, por tanto, constitucionalmente ilegítimas».

¹⁸² El artículo 8 LODFTT delega en las Comunidades Autónomas, respecto de las actividades de agencia de transportes, centros de información y distribución de cargas, almacenaje y distribución, transitarios y arrendamiento de vehículos, las facultades de autorización para la apertura de la agencia o el ejercicio de la actividad, y también su revocación; la autorización para la transmisión del título habilitante para ejercer la actividad siempre que no conlleve el traslado del domicilio a otra Comunidad Autónoma; la autorización de traslado de domicilio dentro del ámbito territorial de la Comunidad; la expedición de la autorización de traslado de agencias constituidas al amparo de autorizaciones otorgadas por el Estado u otra Comunidad Autónoma o de apertura de sucursales de las mismas; a la vez que cuantas actuaciones gestoras de carácter ejecutivo sean necesarias para el funcionamiento de los servicios y no se reserve para sí el Estado. El ejercicio de estas funciones corresponde a la Comunidad Autónoma

Así se deduce de la Sentencia del Tribunal Constitucional n.º 105/2018, de 4 de octubre¹⁸³, que acude a los artículos 5 y 6 LODFTT para evaluar la competencia de la Generalidad de Cataluña en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, y no al artículo 8 LODFTT. Asimismo, el Tribunal Supremo (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) es claro en la Sentencia n.º 749/2020, de 11 de junio¹⁸⁴, cuando afirma que la competencia específica en la que ubicar la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor no es la referida a las actividades auxiliares de alquiler de vehículos (sin conductor), sino a las de transporte discrecional de viajeros, pues la exposición de motivos de la Ley 9/2013, de 4 de julio, ya encuadró la actividad de VTC entre estas últimas (FJ 2.º, pto. 2.3). En fin, a la misma conclusión apunta la literalidad del propio artículo 8 LODFTT, que se declara aplicable a las actividades auxiliares y complementarias del transporte «*reguladas en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres*». Es decir, desde que la LOTT dejó de regular el arrendamiento de vehículos con conductor como una actividad auxiliar del transporte, esto es, a partir de la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, para encuadrarla dentro de las de transporte discrecional de viajeros, son las normas de delegación referentes a este y no de las actividades meramente auxiliares del transporte las que disciplinan la asunción de competencias.

Pues bien, respecto de los servicios de transporte público discrecional de viajeros «*prestados al amparo de autorizaciones cuyo ámbito territorial exceda del de una Comunidad Autónoma*», la LODFTT delega en las Comunidades Autónomas tanto las funciones de otorgamiento¹⁸⁵ —que corresponden a las distintas Consejerías de las Comunidades

en cuyo ámbito territorial vaya a domiciliar su actividad el solicitante o se encuentre domiciliado el intermediario o auxiliar del transporte.

¹⁸³ ECLI:ES:TC:2018:105.

¹⁸⁴ Roj: STS 1749/2020. La sentencia desestima el recurso de casación interpuesto por la Federación de Taxis de *Ses Illes Balears*, la Federación Independiente del Taxi de las Islas Baleares, la Federación Empresarial Balear de Transportes (FEBT) y la Comunidad Autónoma de las *Illes Balears* contra la sentencia dictada por la Sala de lo contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de las Islas Baleares de fecha 13 de febrero de 2019, que estimó el recurso presentado por Inversiones Andalucía 2014, S. L. y anuló la resolución de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, y las resoluciones que la confirmaron en alzada, por la que se denegó la solicitud de concesión de veinte autorizaciones de VTC, de ámbito nacional, para la isla de Mallorca. Otros recursos similares han sido admitidos a trámite por los AATS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 1.ª) de 4 de octubre de 2019 (Roj: ATS 10061/2019); de 7 de noviembre de 2019 (Roj: ATS 11693/2019) y de 15 de noviembre de 2019 (Roj: ATS 11752/2019).

¹⁸⁵ La delegación de facultades respecto del otorgamiento de las autorizaciones habilitantes para la prestación de servicios de transporte público discrecional deberá acomodarse a los cupos, contingentes y demás limitaciones que,

Autónomas¹⁸⁶— convalidación de la transmisión, visado periódico, revocación o condicionamiento de las autorizaciones, el establecimiento de tarifas, la prestación de servicios mínimos, así como «*cuantas actuaciones gestoras sean necesarias para el funcionamiento de los servicios y no se reserve para sí el Estado*» (art. 5 LODFTT)¹⁸⁷. Como facultad accesoria de las anteriores, se delega también «*la potestad normativa de ejecución o desarrollo de las normas estatales reguladoras de las materias objeto de delegación, siempre que dichas normas prevean expresamente dicha ejecución o desarrollo por las Comunidades Autónomas*», que deberá ejercerse respetando las normas y criterios establecidos por el Estado (art. 14.1 y 2 LODFTT). Asimismo, son objeto de delegación «*cuantas actuaciones gestoras de carácter ejecutivo sean necesarias para el funcionamiento de los servicios a que se refieren las delegaciones realizadas y no se reserve para sí o realice directamente la Administración de Estado*» (art. 14.3 LODFTT). En concreto, en los supuestos de autorizaciones que hacen referencia a un vehículo determinado —como ocurre en el caso del arrendamiento de vehículos con conductor (art. 38.1 ROTT)— el ejercicio de las funciones anteriores corresponde a la Comunidad Autónoma de residencia del vehículo [art. 6.a) LODFTT].

Por último, también se delega en las Comunidades Autónomas la competencia estatal en materia de inspección de las actividades de transporte por carretera en los centros de trabajo que las empresas tengan en sus respectivos territorios y de los vehículos que circulen por ellos, con independencia, en ambos casos, del ámbito territorial en que se hayan desarrollado los servicios y actividades objeto de inspección; la facultad sancionadora sobre las infracciones detectadas

con carácter general, establezca en su caso la autoridad de transporte estatal. La misma regla se aplica, igualmente, a las actividades complementarias o auxiliares del transporte (art. 15 LODFTT).

¹⁸⁶ Por ejemplo, en la Comunidad Valenciana, el Decreto Ley 4/2019, de 29 de marzo, del *Consell*, de prestación del servicio de transporte público discrecional de personas viajeras mediante arrendamiento de vehículos con conductor, de 29 de marzo de 2019 (*DOGV* n.º 8.519, de 1 de abril de 2019), convalidado por la Resolución 8/IX, de 10 de abril de 2019, de la Diputación Permanente, sobre la convalidación del Decreto Ley 4/2019, de 29 de marzo, del *Consell*, de prestación del servicio de transporte público discrecional de personas viajeras mediante arrendamiento de vehículos con conductor (*DOCV* n.º 8.533, de 23 de abril de 2019), declara que «*[l]a prestación del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor únicamente podrá realizarse por aquellas personas, físicas o jurídicas, que sean titulares de la correspondiente autorización administrativa que les habilite para ello, expedida por la Conselleria competente en materia de transporte por delegación del Estado*».

¹⁸⁷ Se excluyen de dicha delegación los servicios de transporte discrecional de viajeros prestados dentro de una Comunidad Autónoma, al amparo de autorizaciones de ámbito o radio intracomunitario que la misma haya podido crear mediante disposiciones propias dictadas en desarrollo de su correspondiente Estatuto de Autonomía (art. 5 LODFTT *in fine*).

en el ejercicio de dichas actuaciones inspectoras (art. 10.1 LODFTT); y las competencias administrativas relativas a la adquisición, acreditación y control de la capacitación profesional para el ejercicio de la actividad, sin perjuicio de que el Estado pueda realizarlas directamente o participar en las mismas cuando sean realizadas por las Comunidades Autónomas, debiendo estas adecuarse a las reglas generales que establezca el Estado (art. 13 LODFTT).

En definitiva, el Estado tiene reservada la potestad legislativa básica y la potestad reglamentaria de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor y únicamente se delegan en las Comunidades Autónomas las facultades de gestión y la potestad normativa accesoria de ejecución o desarrollo de las normas estatales reguladoras de las materias objeto de delegación, siempre que dichas normas prevean expresamente dicha ejecución o desarrollo por las Comunidades Autónomas¹⁸⁸. De lo anterior se deriva que, antes de la entrada en vigor del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, las Comunidades Autónomas carecían de competencias legislativas en la materia y lo que hace la Disposición adicional primera del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, es precisamente delegarles ciertas facultades para que estas puedan modificar las condiciones de explotación previstas en el artículo 182.1 ROTT, si bien en relación con los servicios desarrollados íntegramente en sus respectivos ámbitos territoriales.

Es abundante la jurisprudencia que ha confirmado la competencia estatal en materia de arrendamiento de vehículos con conductor y ha declarado la nulidad de la regulación adoptada por las Comunidades Autónomas en la materia, antes de la entrada en vigor del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre.

En este sentido, debe traerse a colación la Sentencia del Tribunal Constitucional n.º 118/1996, de 27 de junio¹⁸⁹, que resolvió los recursos de inconstitucionalidad interpuestos por el Presidente del Gobierno contra determinados preceptos de la Ley 12/1987, de 28 de mayo, del Parlamento de Cataluña, sobre regulación del Transporte de Viajeros por Carretera mediante

¹⁸⁸ VALCÁRCEL FERNÁNDEZ, P., «Régimen jurídico del transporte terrestre de mercancías y viajeros por carretera», cit., pp. 95-103; también, con carácter general sobre el transporte por carretera, PIÑANES LEAL, J., *Régimen jurídico del transporte por carretera*, cit., pp. 238 y 241.

¹⁸⁹ ECLI:ES:TC:1996:118.

vehículos de motor¹⁹⁰; por el Consejo Ejecutivo de la Generalidad de Cataluña contra la totalidad, a excepción de determinados artículos de la LOTT, y contra determinados artículos de la LODFTT; y por el Parlamento de Cataluña contra determinados artículos de la LOTT y de la LODFTT¹⁹¹. Aunque no se pronuncia exactamente sobre el arrendamiento de vehículos con conductor, que al tiempo de dictarse la Sentencia todavía era considerado una actividad auxiliar del transporte por la LOTT y el ROTT, sí lo hace respecto de las autorizaciones de ámbito nacional, como lo son las VTC-N.

En lo que aquí interesa, respecto de la impugnación por la Generalidad de Cataluña del artículo 91.2 LOTT, que disponía que *«las autorizaciones de ámbito nacional habilitarán para realizar servicios de [transporte público discrecional] en todo el territorio nacional»*, el Tribunal declaró que el sentido del precepto en conexión con el artículo 5.d) LODFTT, es que *«al amparo de autorizaciones intercomunitarias, es posible llevar a cabo tráficos que discurran íntegramente dentro del ámbito territorial de una Comunidad Autónoma, siempre que se trate de transportes discrecionales propiamente dichos (...). La competencia, pues, también en esos tráficos intraautonómicos es, según la norma impugnada, del Estado»*. En estos casos habrá que tenerse en cuenta la inclusión o no de la actividad de transporte en una red nacional, de modo que *«el Estado tendrá competencia exclusiva sobre las actividades de los transportes que actúen integrados en una red de alcance nacional, independientemente del lugar de carga y descarga de las mercancías y viajeros que transporten, siempre que se trate de recorridos discrecionales. Por el contrario, las competencias de las Comunidades Autónomas se refieren a transportes que se integren en redes que operen dentro del respectivo territorio»* (FJ 34.º). Los transportes realizados al amparo de autorizaciones VTC se integran en una red nacional, desde el momento en el que los recorridos que pueden realizar no son estrictamente intraautonómicos, sino que cabe la ejecución de recorridos interautonómicos, e incluso fuera del territorio autonómico de domicilio de la autorización, como permite la *«regla 80/20»*¹⁹².

¹⁹⁰ DOGC n.º 851, de 12 de junio de 1987.

¹⁹¹ BOE n.º 182, 29 de julio de 1996.

¹⁹² En contra, DOMÉNECH PASCUAL, G., «Eliminad los VTC pero que parezca un accidente», cit., opina que la competencia para regularlos corresponde a las Comunidades Autónomas y no al Estado, y afirma que *«[s]egún declaró la Sentencia del Tribunal Constitucional 118/1996, el Estado no puede regular esos transportes intraautonómicos ni siquiera con carácter supletorio. Pero el Decreto Ley 13/2018 los regula. De un lado, cuando establece que los VTC ya no podrán prestar servicios urbanos. De otro, cuando dispone que la regulación*

Más reciente, la ya mencionada Sentencia del Tribunal Constitucional n.º 105/2018, de 4 de octubre, declaró la inconstitucionalidad del artículo 1 del Decreto Ley 5/2017, de 1 de agosto, de medidas urgentes para la ordenación de los servicios de transporte de viajeros en vehículos hasta nueve plazas, de la Generalidad de Cataluña, que prohibía la transmisión de las autorizaciones VTC en los dos años posteriores a su adquisición, por carecer la Generalidad de competencias legislativas en la materia¹⁹³. La Generalidad amparaba su competencia para establecer tal restricción en la función de «*condicionamiento de las autorizaciones*» que el artículo 5.e) LODFTT otorga a las Comunidades Autónomas. El Tribunal Constitucional, sin embargo, afirmó que dicha función no se podía confundir con «*una facultad normativa para fijar o completar su régimen jurídico*» y que tampoco existía una previsión expresa en la legislación estatal que ofreciera amparo al ejercicio de la potestad autonómica en este punto. El único reconocimiento explícito de competencia normativa en favor de las Comunidades Autónomas que, por delegación del Estado, hubieran asumido competencias en materia de autorizaciones VTC, se encontraba en el último párrafo del artículo 181.3 ROTT, que preveía que estas podían modificar la «regla 1/30» por una menos estricta. En definitiva, siguiendo la sentencia, la Generalidad de Cataluña no ostentaba potestad legislativa para modificar el régimen jurídico de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor antes de la entrada en vigor del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre.

También el Tribunal Supremo (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) en la ya referida Sentencia n.º 749/2020, de 11 de junio, tuvo que decidir sobre si la Comunidad Autónoma de Baleares, en el marco de sus competencias, podía dictar el Decreto 43/2014, de 3 de octubre, por el que se desarrollan y concretan determinados aspectos de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en el ámbito territorial de las *Illes Balears*¹⁹⁴, en que se fijaba la ratio concreta que debe existir entre taxis y VTCs en las Islas Baleares, con anclaje

*autonómica de las condiciones de explotación de los servicios interurbanos cuyo itinerario se desarrolle íntegramente por el ámbito territorial de una sola comunidad deberá ajustarse a determinados criterios»; id. «La regulación de la economía colaborativa en el sector del taxi y los VTC», en J. J. Montero Pascual (dir.), *La regulación de la economía colaborativa. Airbnb, BlaBlaCar, Uber y otras plataformas*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2017, pp. 351-401, en p. 393; también, BOIX PALOP, A., «Taxis, VTCs y el papel de la regulación pública», *No se trata de hacer leer*, 29 de octubre de 2018, disponible en <http://www.lapaginadefinitiva.com/aboix/?p=1597>, considera que «la competencia para regular estas cuestiones es autonómica, y no estatal».*

¹⁹³ DOGC n.º 7.426, de 3 de agosto de 2017.

¹⁹⁴ BOIB n.º 135, de 4 de octubre de 2014.

directo en la Ley 9/2013, de 4 de julio, o si, por el contrario, era necesario esperar a que se aprobara el reglamento estatal en esta materia, esto es, el Real Decreto 1057/2015, de 21 de noviembre. En otras palabras, el Tribunal Supremo debía fallar sobre la competencia de las Comunidades Autónomas para modificar el régimen de las autorizaciones VTC de ámbito nacional.

El pronunciamiento del Alto Tribunal es revelador, pues afirmó que *«[l]as competencias referidas al transporte terrestre utilizan un marcado criterio territorial referido al itinerario, ya que se toma como punto de referencia el que los itinerarios se desarrollen o no íntegramente en el territorio de las Comunidades Autónomas (por todas, SSTC 86/1988, 180/1992 y 118/1996). Ahora bien, por lo que ahora nos interesa, esto es, la posibilidad de dictar normas destinadas a regular las autorizaciones de arrendamientos de vehículos con conductor, lo decisivo no es el recorrido de cada uno de los trayectos que se realicen, sino el ámbito y los efectos de la licencia o autorización concedida, pues como señala STC 105/2018, de 4 de octubre “no se discute la competencia del Estado para dictar estas normas en virtud del artículo 149.1.21 CE, en cuanto que versa sobre una autorización de una modalidad de transporte que produce efectos en todo el territorio nacional”»* (FJ 2.º, pto. 2.3). En definitiva, la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares no podía establecer tales limitaciones sin esperar a que se dictase el Real Decreto 1057/2015, de 21 de noviembre, que atribuyó facultades a las Comunidades Autónomas para modificar la regla 1/30 por otra menos restrictiva (art. 181.3 ROTT) (FJ 4.º).

En fin, a la misma solución apuntó el Dictamen del Pleno de la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid, que contestó a la consulta formulada por el Consejo de Gobierno de dicha Comunidad Autónoma afirmando que la misma *«carece de competencia para regular condiciones de prestación de los servicios de transporte discrecional de viajeros realizados por vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor (VTC) al amparo de una autorización de ámbito nacional cuando dicho transporte se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad de Madrid»*¹⁹⁵.

¹⁹⁵ Dictamen n.º 381/18 del Pleno de la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid, de 6 de septiembre de 2018, aprobado por unanimidad, sobre la consulta facultativa formulada por el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid, relativa a la competencia de la Comunidad de Madrid para regular condiciones de prestación de los servicios de transporte discrecional de viajeros realizados por vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor al amparo de una autorización de ámbito nacional, cuando dicho transporte se

En consecuencia, siguiendo la CE, esta delegación de competencias debió haberse llevado a cabo mediante el cauce de la ley orgánica (art. 150.2 CE), y no a través de un real decreto ley. Por tanto, la delegación de competencias a favor de las Comunidades Autónomas por la Disposición adicional primera del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, resulta nula por inconstitucional.

Sin embargo, sigue vigente, pues su conformidad con la Constitución no ha sido cuestionada, al menos por ahora, mediante un recurso o una cuestión de inconstitucionalidad. En cuanto al primero, seguramente porque la legitimación para la interposición del recurso de inconstitucionalidad solo corresponde al Presidente del Gobierno, el defensor del pueblo, 50 diputados, 50 senadores, los órganos colegiados ejecutivos de las Comunidades Autónomas y sus Asambleas [art. 162.1.a) CE]. Por lo que respecta a la cuestión de inconstitucionalidad, queda por ver si algún órgano judicial, en un proceso en el que sea de aplicación el Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, y de cuya validez dependa el fallo, considere que este pueda ser contrario a la Constitución y, por tanto, eleve una cuestión ante el Tribunal Constitucional (art. 163 CE).

III. EL RÉGIMEN JURÍDICO DEL ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR EN LA NORMATIVA AUTONÓMICA Y LOCAL

1. Introducción

Tras la entrada en vigor el Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, el colectivo del taxi reclamó a las Comunidades Autónomas que hicieran uso de la habilitación realizada a su favor por la Disposición adicional primera para regular las condiciones de explotación de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor establecidas en el artículo 182.1 ROTT. Así se reivindicó, por ejemplo, durante los paros de enero y febrero de 2019 en Madrid y Barcelona, con distinto resultado. En Madrid, el Gobierno autonómico no cedió a las presiones ejercidas por el sector a lo largo de los dieciséis días de huelga, parte de los cuales además

coincidieron con la Feria Internacional de Turismo. Al contrario, los seis días de huelga en Cataluña terminaron con la adopción del Decreto Ley 4/2019, de 29 de enero, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el alquiler de vehículos con conductor¹⁹⁶.

Pese a que las protestas se sucedieran también en otras Comunidades Autónomas, hasta ahora solo cinco han regulado las condiciones de prestación de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en sus respectivos ámbitos autonómicos. Cronológicamente, Cataluña encabezó la iniciativa legislativa con el ya mencionado Decreto Ley 4/2019, de 29 de enero, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el alquiler de vehículos con conductor; a continuación, Baleares aprobó el Decreto Ley 1/2019, de 22 de febrero, de medidas urgentes sobre la explotación y el control de la actividad de alquiler de vehículos con conductor y otras medidas en materia de transportes terrestres¹⁹⁷; posteriormente, Aragón adoptó el Decreto Ley 7/2019, de 12 de marzo, del Gobierno de Aragón, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el arrendamiento de vehículos con conductor¹⁹⁸; pocos días después, también la Comunidad Valenciana aprobaba el Decreto Ley 4/2019, de 29 de marzo, del *Consell*, de prestación del servicio de transporte público discrecional de personas viajeras mediante arrendamiento de vehículos con conductor, de 29 de marzo de 2019; y por último, el Gobierno del País Vasco aprobó el Decreto 200/2019, de 17 de diciembre, de condiciones de prestación del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor o conductora y con autorización de ámbito nacional (VTC-N) en la Comunidad Autónoma de Euskadi¹⁹⁹.

Ahora bien, *Uber* y *Cabify* están presentes actualmente tan solo en Andalucía (Cádiz, Córdoba, Granada, Jerez, Málaga y Sevilla), Galicia (A Coruña) y la Comunidad de Madrid (Madrid), la primera; y, en Andalucía (Cádiz, Córdoba, Granada, Jerez, Málaga y Sevilla), Aragón (Zaragoza), Cataluña (Barcelona), Galicia (A Coruña), la Comunidad de Madrid

¹⁹⁶ DOGC n.º 7.800, de 31 de enero de 2019.

¹⁹⁷ BOIB n.º 24, de 23 de febrero de 2019.

¹⁹⁸ BOA n.º 52, de 15 de marzo de 2019. Entre otras medidas, establece un plazo de contratación previa de 15 minutos entre la celebración del contrato de arrendamiento o en su defecto, entre la comunicación de los datos esenciales del mismo a la Administración y la salida del vehículo del lugar en el que se encuentre (art. 3.3) y prohíbe la geolocalización previa a la contratación del servicio de transporte (art. 3.8).

¹⁹⁹ BOPV n.º 242, de 20 de diciembre de 2019.

(Madrid), Murcia (Murcia), el País Vasco (Santander), y la Comunidad Valenciana (Alicante, Benidorm y Valencia), la segunda²⁰⁰. Donde más conflicto ha causado su presencia ha sido en Andalucía, Cataluña, la Comunidad Valenciana, Madrid y País Vasco, cuyas regulaciones autonómicas y locales serán analizadas a continuación. La normativa de Canarias, por su parte, también merece ser destacada, ya que es la única Comunidad Autónoma donde operan exclusivamente autorizaciones VTC de ámbito autonómico, y no nacional.

2. Andalucía

En Andalucía²⁰¹ no ha sido adoptada todavía ninguna norma que dé curso a la habilitación realizada a favor de las Comunidades Autónomas. Es cierto que el 2 de abril de 2019, la Dirección General de Movilidad de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía entregó al sector del taxi y al del VTC un «Borrador de propuestas para la ordenación y modernización del sector del transporte discrecional en vehículos turismo», que pretendía servir como punto de partida para la negociación, pero más de un año y medio después sigue sin adoptarse disposición alguna²⁰². Sí se ha publicado y sometido al trámite de audiencia previa el Proyecto de Decreto por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 35/2012, de 21 de febrero, que persigue lograr que el sector del taxi sea más competitivo, introduciendo, a tal fin, medidas como el precio cerrado para los

²⁰⁰ Las últimas ciudades en las que *Uber* ha lanzado sus servicios para la movilidad de personas en España han sido A Coruña, Cádiz y Jerez, el 25 de julio de 2019: <https://www.europapress.es/economia/noticia-uber-extiende-servicio-vtc-cadiz-coruna-20190725120714.html>. Las ciudades en las que está disponible *Cabify* en España aparecen en: <https://help.cabify.com/hc/es/articles/115000996089--En-qué-ciudades-opera-Cabify->.

²⁰¹ A 3 de noviembre de 2020, contaba con 9.188 licencias de taxi y 2.833 de arrendamiento de vehículos con conductor, es decir, una proporción de 1/3,24. Málaga es la que mayor número de autorizaciones VTC ostenta, con 1.852 frente a 446 en Sevilla, 174 en Granada y 44 en Córdoba. Por su parte, el número de licencias de taxi en estas ciudades es de 2.688, 2.349, 869 y 777, respectivamente. La proporción entre ambos tipos de licencias es de 1/1,45 en Málaga, 1/5,26 en Sevilla, 1/4,99 en Granada y 1/17,65 en Córdoba.

²⁰² El anuncio del traslado del borrador a los sectores interesados puede consultarse en la página web de la Junta de Andalucía: <http://www.juntadeandalucia.es/presidencia/portavoz/infraestructuras/141425/fomento/taxi/vtc/borrador>. Por su parte, el texto del borrador está disponible en https://www.sevitaxi.es/images/pdf/Borrador%20Propuestas%20Ordenacion%20Taxi_VTC.pdf.

servicios previamente contratados a través de una aplicación tecnológica y la contratación por plaza y cobro individual en supuestos de gran generación de demanda²⁰³.

Al contrario de lo que ocurre a nivel autonómico, en el ámbito local han sido varias las normas adoptadas por los ayuntamientos para introducir limitaciones a la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor. Prueba de ello es la Instrucción de servicio para la tramitación de las autorizaciones por los controles de acceso de los vehículos VTC, dictada por la Dirección General de Movilidad del Ayuntamiento de Granada, el 6 de noviembre de 2018²⁰⁴. Amparándose en la previsión de que los servicios de arrendamiento con conductor quedan «*sujetos a las determinaciones y limitaciones que establezcan los órganos competentes en materia de transporte urbano en el ejercicio de sus competencias relativas a dominio público viario, gestión del tráfico urbano, protección del medio ambiente, y especialmente, en materia de estacionamiento, horarios y calendarios de servicio o restricciones a la circulación por razones de contaminación atmosférica*» [Disposición transitoria única, 1.c) del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre], la Instrucción modifica las condiciones de tramitación de las solicitudes de acceso a zonas restringidas de la ciudad contempladas en la Ordenanza Municipal reguladora de las Zonas de Acceso Restringido y Carriles de Circulación Especialmente Protegidos de la Ciudad de Granada, de 13 de marzo de 2014, con carácter exclusivo para los vehículos de arrendamiento con conductor²⁰⁵.

Así, partiendo de que la Ordenanza incluye los vehículos de alquiler con conductor en la categoría de los transportes que necesitan una autorización especial para el acceso a las zonas restringidas [art. 6.2.e)], para cuya obtención debe presentarse la correspondiente solicitud indicando el motivo del acceso, la matrícula del vehículo, el lugar, la fecha y la hora en que se realizará el mismo (art. 6.3) —a diferencia de los taxis, que se consideran autorizados sin que su titular deba atenerse al procedimiento de otorgamiento de una autorización (art. 8.1)— la Instrucción exige que las solicitudes se presenten en los distintos registros físicos y electrónicos habilitados e ir acompañadas de una declaración responsable en la que se indique que se solicita

²⁰³ BOJA n.º 20, de 30 de enero de 2020. Siguiendo la página web de la Junta de Andalucía, el proyecto se encuentra todavía en fase de «elaboración»: <https://www.juntadeandalucia.es/servicios/normas-elaboracion/detalle/189526.html>.

²⁰⁴ BOP de Granada n.º 31, de 14 de noviembre de 2018.

²⁰⁵ BOP n.º 48, de 13 de marzo de 2014.

para un servicio previamente contratado (pto. primero). Además, establece que no se autorizarán accesos de vehículos destinados al arrendamiento con conductor por los carriles especialmente protegidos, salvo en los casos estrictamente necesarios por razón del origen o destino del servicio a realizar (pto. cuarto), y que tampoco se autorizará su acceso si no se especifican en la solicitud el lugar, la fecha y la hora en que se realizará el servicio, ni se otorgarán autorizaciones anuales o cuya duración exceda de la del concreto servicio a realizar por cada vehículo (pto. quinto).

La Instrucción ha sido impugnada por Unauto VTC Andalucía en vía contencioso-administrativa y suspendida cautelarmente por el Juzgado de lo contencioso-administrativo n.º 5 de Granada²⁰⁶. A consecuencia de ello, la Concejala Delega de Movilidad y Protección Ciudadana del Ayuntamiento de Granada ha dictado el Edicto de 28 de enero de 2019, por el que deja sin efecto la misma, aunque aprovecha para reiterar el contenido del artículo 6.3 de la Ordenanza Municipal reguladora de las Zonas de Acceso Restringido y Carriles de Circulación Especialmente Protegidos, de 13 de marzo de 2014, antes referida²⁰⁷. Este último aspecto ha determinado que Unauto VTC Andalucía ampliara su impugnación también contra el Edicto. En fin, tanto la Instrucción como el Edicto han sido anulados por la Sentencia n.º 138/2020, de 2 de septiembre, del Juzgado de lo contencioso-administrativo de Granada (Sección 5.ª)²⁰⁸, que declara que las medidas que la Instrucción contemplaba no constituyen una razón de interés general, como sí lo es el mantenimiento del servicio de taxi como un servicio de interés público, con determinados estándares de calidad, seguridad y accesibilidad²⁰⁹. En efecto, las limitaciones contenidas en los actos anulados no están justificadas por razones de ordenación del tráfico y medio ambientales, pues si así fuera, no se entiende por qué las mismas sólo afectan a uno solo de los competidores en el sector del transporte discrecional de viajeros. Constituyen, por tanto,

²⁰⁶ El auto en el que se adopta la medida cautelar no aparece publicado en las bases de datos jurídicas, aunque sus conclusiones han sido hechas públicas en prensa: <https://www.europapress.es/economia/noticia-juzgado-paraliza-forma-cautelar-restricciones-granada-rtc-20181220181549.html>.

²⁰⁷ BOP de Granada n.º 23, de 5 de febrero de 2019.

²⁰⁸ Procedimiento ordinario n.º 877/18 (sentencia no publicada en las bases de datos jurídicas, pero hecha pública por el letrado de la demandante en <https://www.linkedin.com/in/jos%C3%A9-andr%C3%A9s-diez-herrera-0b0b03100/detail/recent-activity/>).

²⁰⁹ Como se ha explicado, dicha razón de interés general justificaba, según la STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 921/2018, de 4 de junio, las restricciones introducidas por el Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre.

una vulneración de los principios de no discriminación (art. 3 LGUM), de necesidad y proporcionalidad (art. 5 LGUM).

La sentencia sigue, y así lo afirma, las observaciones realizadas por la Agencia de Defensa de la Competencia de Andalucía (ADCA) en su Circular de 20 de diciembre de 2018, en la que recuerda a los entes locales que cualquier limitación que se establezca a la actividad de VTC no debe implicar un trato discriminatorio con respecto a los operadores del sector del taxi, por ejemplo, mediante la prohibición a los primeros de cargar, descargar y circular en los carriles especiales (carril bus o carril taxi) o en las zonas de circulación especial (principalmente, los cascos históricos)²¹⁰; y por la CNMC, que señaló que, pese a las diferencias existentes entre la actividad de taxi y la de VTC, ambas pueden considerarse competidoras en el subsector de transporte discrecional de viajeros en vehículos de turismo, y, por tanto, toda ventaja al taxi, en particular en cuanto al acceso a carriles bus o zonas de circulación restringida, constituiría un límite a la actividad de VTC²¹¹.

²¹⁰ ADCA, «Circular sobre la ordenación del transporte discrecional de viajeros en vehículos de turismo, con especial incidencia en la normativa de ámbito local», 20 de diciembre de 2018, pp. 1-5, disponible en http://www.juntadeandalucia.es/defensacompetencia/sites/all/themes/competencia/files/pdfs/CIRCULAR%20SOBRE%20LA%20ORDENACION%20DEL%20TRANSPORTE%20DE%20PASAJEROS%20EN%20VEHICULOS_NORMATIVA%20DE%20AMBITO%20LOCAL.pdf. También recuerda que constituyen un trato discriminatorio las limitaciones al uso de vías públicas, en especial, las exclusiones a la limitación de la duración del estacionamiento, que permiten un tratamiento diferenciado más favorable al taxi (permitiendo que el conductor pueda ausentarse para ayudar al viajero o depósito y recogida de equipajes), mientras que el conductor de VTC debe estar siempre presente; las restricciones basadas en la polución o los problemas de congestión del tráfico, en la medida en que estos efectos no dependen del tipo de operador.

²¹¹ La CNMC, «Informe sobre barreras al ejercicio de la actividad de alquiler de vehículo con conductor debido a restricciones impuestas en ciertas localidades (UM/145/17)», 17 de enero de 2018, pp. 1-7, disponible en https://www.cnmc.es/sites/default/files/1902849_10.pdf, señala que limitaciones de acceso a carriles bus o zonas de circulación restringida impuestas a los vehículos VTC se contienen en varias normas municipales, entre ellas: la Ordenanza de circulación de peatones y de vehículos de Barcelona, de 26 de mayo de 2017 (BOPB CVE 22017011196, de 16 de junio de 2017); el Reglamento metropolitano del taxi de Barcelona, de 22 de julio de 2004 (BOPB n.º 138, de 9 de junio de 2004) [derogado por el Reglamento metropolitano del taxi de Barcelona, de 5 de noviembre de 2020 (BOPB CVE 2020027103, de 5 de noviembre de 2020), que encomienda a la Entidad Metropolitana del Taxi, conjuntamente con los ayuntamientos y con la participación de las organizaciones del sector, la determinación de «carriles de uso exclusivo y compartido por los taxis con otros transportes públicos, así como los horarios para su utilización» (art. 44.2)]; la Ordenanza para la movilidad de la ciudad de Madrid, de 26 de septiembre de 2005 (BOAM n.º 5.680, de 1 de diciembre de 2005) y la Ordenanza del taxi de Madrid, de 28 de noviembre de 2012 (BOAM n.º 297, de 13 de diciembre de 2012); la Ordenanza municipal de circulación de Palma de Mallorca, de 14 de junio de 2001 (BOIB n.º 80, de 5 de julio de 2001); finalmente, la Ordenanza de movilidad de Valencia, de 25 de abril de 2019 (BOP n.º 94, de 17 de mayo de 2019), que establece que «[l]os vehículos turismo de arrendamiento con persona conductora no podrán circular por el carril bus-taxi ni realizar parada en él con el fin de esperar dentro del mismo a la clienta o cliente» (art. 52.5).

Asimismo, la sentencia considera ilegal el artículo 6.2.e) de la Ordenanza Municipal granadina. No obstante, el Juzgado no es competente para declarar su nulidad, puesto que la competencia para resolver sobre los recursos contra las disposiciones generales emanadas de las Entidades locales corresponde al Tribunal Superior de Justicia de Andalucía [art. 10.1.b) LJCA²¹²]. Con todo, el Juzgado advierte que, ante una eventual firmeza de la resolución por él dictada sin pronunciamiento del Tribunal Superior de Justicia al respecto, planteará cuestión de ilegalidad en relación con dicha Ordenanza (art. 27.1 LJCA en relación con los. 123-126 LJCA²¹³) (FJ 6.º)²¹⁴.

En similares términos se pronuncia la Sentencia del Juzgado de lo contencioso-administrativo de Córdoba (Sección 2.ª) n.º 94/2019, de 26 de julio, que declara la nulidad de la decisión del Ayuntamiento de Córdoba de denegar el acceso de los vehículos VTC a las zonas restringidas de la ciudad y, por tanto, reconoce el derecho de la demandante a que sus vehículos circulen por dichas zonas para recoger o depositar en las mismas a los viajeros que hubieran contratado previamente el servicio²¹⁵. La decisión del Ayuntamiento se sustentaba, en lo esencial, en el Acuerdo de 25 de abril de 2014 del consistorio, por el que se aprobaron las Normas de regulación de la movilidad en zonas restringidas al tráfico rodado en el casco histórico, que no incluían entre los vehículos que podían acceder a zonas restringidas de Córdoba a aquellos de arrendamiento con conductor, pero sí a los taxis [pto. 5.2.1.d)] (FJ 1.º)²¹⁶. La misma prohibición se contiene en la Ordenanza municipal sobre tráfico, circulación de

²¹² Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa (BOE n.º 167, de 14 de julio de 1998).

²¹³ El artículo 27.1 LJCA dispone que «[c]uando un Juez o Tribunal de lo Contencioso-administrativo hubiere dictado sentencia firme estimatoria por considerar ilegal el contenido de la disposición general aplicada, deberá plantear la cuestión de ilegalidad ante el Tribunal competente para conocer del recurso directo contra la disposición».

²¹⁴ En relación con los taxis londinenses, se ha planteado si el hecho de autorizarlos a circular por los carriles bus establecidos en las vías públicas durante las horas en que se aplican limitaciones de circulación relativas a dichos carriles, prohibiendo al mismo tiempo a los VTC circular por estos, salvo para recoger y dejar a viajeros que los hayan reservado previamente, implicaba que se comprometiesen fondos estatales y se confiriere a los mencionados taxis una ventaja económica selectiva a efectos del artículo 107.1 TFUE. La STJUE (Sala 2.ª) de 14 de enero de 2015, *The Queen, a instancia de Eventech Ltd contra The Parking Adjudicator*, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, declaró que «no parece que implique que se comprometan fondos estatales ni que se confiera a esos taxis una ventaja económica selectiva» (apdo. 63).

²¹⁵ Roj: SJCA 1253/2019.

²¹⁶ El Acuerdo puede ser consultado en: <http://movilidad.cordoba.es/normativas-dereferencia>.

vehículos a motor y seguridad vial de Córdoba, de 30 de julio de 1992, que no permite el uso del carril bus a los vehículos destinados al arrendamiento de vehículos con conductor, pero sí a los que efectúan servicios de taxi [art. 76.2.d)], aunque ninguna referencia a la misma se realiza en la sentencia²¹⁷. Con todo, la sentencia ha sido recurrida por el Ayuntamiento de Córdoba y el recurso está todavía pendiente de resolverse²¹⁸.

3. Canarias

La actividad de arrendamiento de vehículos con conductor se regula en la Comunidad canaria²¹⁹ en la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias (en adelante, LOTCC)²²⁰, desarrollada por el Decreto 72/2012, de 2 de agosto, por el que se aprueba su Reglamento (en adelante, ROTCC)²²¹. En concreto, la Ley 9/2014, de 6 de noviembre, de medidas tributarias, administrativas y sociales de Canarias²²², modifica la LOTCC, añadiendo los artículos 79-bis, 79-ter y 79-quater, que, junto con los artículos 102-113 ROTCC, regulan de forma específica la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito autonómico²²³.

De este modo, Canarias se distingue de las demás Comunidades Autónomas por haber desarrollado legislación en materia de VTC de conformidad con las competencias exclusivas asumidas en materia de transportes por carretera intraautonómicos (art. 148.1 CE). Como se ha apuntado, en su territorio no existen autorizaciones VTC de ámbito nacional, sino tan solo de ámbito autonómico, que «surtirán efecto en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma

²¹⁷ BOP de Córdoba n.º 217, de 19 de septiembre de 1992.

²¹⁸ <https://www.lavanguardia.com/local/sevilla/20190805/463874902561/cordoba-recurre-una-sentencia-que-permite-a-vtc-entrar-en-zona-restringida.html>.

²¹⁹ A 20 de noviembre de 2020, existían en la Comunidad 2.372 licencias de taxi nacionales y 511 autonómicas, y 215 autorizaciones VTC autonómicas. Estas se distribuían entre las dos provincias de la Comunidad de la siguiente forma: Santa Cruz de Tenerife cuenta con 2.350 licencias de taxi nacionales y 21 autonómicas, y 89 autorizaciones VTC autonómicas; por su parte, en Las Palmas existían 22 licencias de taxi nacionales, 490 autonómicas, y 126 VTC de ámbito autonómico.

²²⁰ BOIC n.º 104, de 24 de mayo de 2007.

²²¹ BOIC n.º 157, de 10 de agosto de 2012. El ROTCC se reformó por última vez mediante el Decreto 31/2019, de 1 de abril (BOIC n.º 68, de 8 de abril de 2019), que añadió el artículo 108 ter, en el que se regulan los distintivos identificativos externos de los vehículos autorizados para el arrendamiento con conductor.

²²² BOE n.º 281, de 20 de noviembre de 2014.

²²³ BOIC n.º 218, de 10 de noviembre de 2014.

de Canarias», salvo el caso de las islas de El Hierro, La Gomera y La Palma, cuyos Cabildos Insulares podrán otorgar autorizaciones para el arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito estrictamente insular (art. 102.3 ROTCC).

El régimen jurídico autonómico reproduce en esencia la normativa estatal, aunque en algunos aspectos resulta incluso más restrictivo que esta, pues contempla limitaciones nunca presentes o ya eliminadas de la regulación aplicable a nivel nacional. Por lo que respecta a las primeras, exige que los vehículos destinados al arrendamiento con conductor cumplan ciertos requisitos de calidad, tales como: un valor mínimo de adquisición, impuestos incluidos, de 50.000 euros por vehículo de hasta cinco plazas, incrementándose en 6.000 euros por cada plaza adicional; la dotación con un sistema de gestión de flota por GPS o equivalente; o la acreditación por parte de los conductores de conocimientos de, al menos, un idioma extranjero [art. 79-quater.2.a), b) y c) LOTCC].

En cuanto a las segundas, exige que los solicitantes de la autorización dispongan de uno o varios garajes con la capacidad suficiente para albergar el 70% de los vehículos [art. 79-bis.3 LOTCC en relación con el art. 79-ter.1 y 2 LOTCC y los arts. 104.g), 107 y 108-bis.d) ROTCC]; la contratación de un conductor por cada vehículo de la flota [art. 79-quater.2. c) LOTCC]; al menos un local u oficina abierto al público dedicado en exclusiva a la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, que, además, deberá ser distinto del domicilio privado y no podrá ser compartido con otras empresas [art. 104.d) ROTCC en relación con el art. 79-ter.1 y 2 LOTCC]; y, la obligada disposición de un número mínimo de vehículos (diez con carácter general, dos en las islas de El Hierro y La Gomera y tres en La Palma) [arts. 104.e), 105.1.a) y 105.3 ROTCC en relación con el art. 79-ter.1 y 2 LOTCC]. Al respecto, cabe recordar que la normativa nacional dejó de contemplar tales limitaciones desde que la Ley Ómnibus suprimió el artículo 135 LOTT, que remitía expresamente a una previsión reglamentaria de número mínimo, características de los vehículos y disposición de locales. En efecto, el artículo 181.1.a), b) y f) ROTT, modificado por el Real Decreto 919/2010, de 16 de julio, y los artículos 5.e), f) y g), 10.1 y 11.1.a) Orden FOM/3203/2011, de 18 de noviembre, que concretaban las limitaciones del suprimido artículo 135 LOTT, como se ha expuesto, fueron declarados nulos por la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.^a) n.º 1076/2012, de 14 de febrero, y por la Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo

contencioso-administrativo, Sección 8.ª) n.º 1257/2014, de 7 de febrero, porque carecían de base legal.

Además, la normativa autonómica canaria contiene sus propias reglas de habitualidad y proporcionalidad, también presentes a nivel estatal. Respecto de la primera, establece que los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor deberán ser utilizados habitualmente para atender servicios dentro del territorio de la isla donde tengan su sede principal las empresas titulares de las autorizaciones, esto es, donde estas tengan el domicilio fiscal (art. 107.5 ROTCC). Asimismo, prevé que el traslado temporal de toda o parte de la flota a una isla distinta de aquella en la que esté la sede principal de la empresa exige acreditar la contratación previa de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor en la isla receptora, y dicho traslado no podrá exceder de dos meses, dentro de un período de doce (art. 107.6 ROTCC)²²⁴. En lo que concierne a la regla de proporcionalidad, la LOTCC establece la posibilidad de que los Cabildos Insulares denieguen el otorgamiento de nuevas autorizaciones VTC *«si se produce una situación de desequilibrio entre la oferta de transporte público discrecional interurbano de viajeros en vehículos de una capacidad de hasta nueve plazas, y de arrendamiento con conductor, en relación con los potenciales usuarios de los servicios»*, entendiéndose que existe dicho desequilibrio *«cuando la relación entre el número de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliados en la isla de que se trata y el de autorizaciones de transporte público discrecional interurbano de viajeros con vehículos de una capacidad de hasta nueve plazas domiciliados en la isla, sea superior a una de aquellas por cada treinta de estas»* (art. 79-quinquies) o *«regla 1/30»* autonómica²²⁵.

²²⁴ Además, *«[l]a empresa titular de las autorizaciones a las que estén adscritos dichos vehículos de arrendamiento con conductor, deberá comunicar por escrito al cabildo insular de la isla receptora, con una antelación mínima de quince días a la fecha del traslado, los vehículos que serán trasladados, la disposición de un contrato de prestación de servicios justificativo del traslado temporal y de la disponibilidad del garaje prevista en el apartado 1 del presente art.; ello sin perjuicio de las facultades de comprobación, control e inspección que se atribuyen a las administraciones públicas competentes, que podrán requerir en cualquier momento la documentación que acredite el cumplimiento de lo manifestado en la comunicación»* (art. 107.7 ROTCC). Vid. también artículo 108-bis.a), b) y c) ROTCC.

²²⁵ Antes de la reforma obrada por la Ley 9/2014, 6 noviembre, la LOTCC preveía que el Gobierno de Canarias podía limitar el número de vehículos dedicados a esta actividad por motivos relacionados con la circulación vial y con la sostenibilidad del transporte (art. 96.1 LOTCC).

Por último, aunque la Disposición adicional tercera de la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, habilitó a las Comunidades Autónomas de Canarias y Baleares para dictar normas en desarrollo o ejecución de la LOTT y del ROTT, en el caso de la Comunidad canaria la LOTCC y el ROTCC no constituyen normas de desarrollo de la LOTT. Al contrario, sus preceptos se aplican al estricto ámbito del transporte intraautonómico y no al estatal. En otras palabras, al amparo de la LOTCC y del ROTCC únicamente pueden otorgarse autorizaciones de ámbito autonómico, y no nacional, siendo el órgano competente para tal otorgamiento el correspondiente Cabildo Insular, que ejerce la competencia por delegación de la Comunidad Autónoma [art. 7.1.e) LOTCC]. Por supuesto, ello no obsta para que en la Comunidad canaria puedan concederse autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional. Sin embargo, las condiciones para su otorgamiento son las previstas en la normativa estatal, y, en tal caso, se entiende que es competente para otorgarlas el órgano correspondiente de la Administración Pública de la Comunidad de Canarias, esto es, la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Vivienda (art. 5 LODFTT en relación con el art. 149.1.21 CE), y no el Cabildo Insular.

Esta cuestión competencial ha sido objeto de controversia en distintos litigios respecto de solicitudes de otorgamiento de autorizaciones VTC *de ámbito nacional* presentadas ante los Cabildos Insulares después de la entrada en vigor de la Ley 9/2014, de 6 de noviembre, de medidas tributarias, administrativas y sociales de Canarias, pero antes de la entrada en vigor del Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre. Así, los solicitantes de autorizaciones sostenían que, desde que había quedado derogada la llamada «regla 1/30» del artículo 14.1 Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, debido a la supresión por la Ley Ómnibus de los artículos 49 y 50 LOTT, que le servían de base legal, dejaba de ser aplicable a la Comunidad Autónoma de Canarias la Disposición adicional tercera de la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, que la había habilitado para dictar normas en desarrollo o ejecución de la LOTT y del ROTT, y, por tanto, la «regla 1/30» autonómica (art. 79-quinquies LOTCC). Dicho de otro modo, los solicitantes omitían que el Cabildo Insular no es competente para otorgar las autorizaciones solicitadas, VTC de ámbito nacional, sino solo VTC de ámbito autonómico. Así lo declaró el Tribunal Superior de Justicia de Canarias, quien afirmó que el Cabildo Insular de Santa Cruz de Tenerife *«no puede conceder licencias de "ámbito nacional" contrastadas exclusivamente con las limitaciones derivadas del ROTT que en aquel momento no estaban en vigor, y ello porque su*

marco competencial es el derivado del art. 7 de la Ley 13/2007 de ordenación del transporte por carretera de Canarias, y de la Ley posterior 9/2014, cuyo contenido fue asumido y reconocido por la propia entidad solicitante, pues de otra manera nada pintaba dirigiendo su solicitud al Cabildo Insular de Tenerife» y que «el cumplimiento de los requisitos necesarios, no acreditados por la empresa solicitante, que el Cabildo exige, no son los contenidos en el ROTT referidos a licencias de ámbito nacional, sino los relativos a las únicas licencias que puede otorgar el Cabildo "de ámbito autonómico" regulados en el Decreto 72/2012» [FJ 4.º STSJ de Canarias (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 2.ª) n.º 177/2017, de 4 de julio]²²⁶.

4. Cataluña

4.1. Introducción

Cataluña²²⁷ destaca entre las Comunidades Autónomas por la intensidad de su actividad legislativa en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, destinada a reducir las posibilidades de prestar servicio a los vehículos que operan a través de las plataformas *Uber* y *Cabify*.

En su ámbito, debe diferenciarse entre la normativa dictada a nivel autonómico, aplicable, por tanto, en toda la Comunidad, y aquella dictada por el Área Metropolitana de Barcelona (en adelante, AMB), que rige en los 36 municipios que la componen²²⁸. La Comunidad Autónoma

²²⁶ Roj: STSJ ICAN 2670/2017; también la Sentencia de la misma Sección n.º 178/2018, de 16 de julio (Roj: STSJ ICAN 1764/2018).

²²⁷ A 3 de noviembre de 2020, había 13.436 licencias de taxi y 2.488 autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, lo que arroja una proporción de 1/5,40. La mayor parte de estas licencias corresponden a Barcelona, donde existen 11.846 licencias de taxi y 2.317 autorizaciones VTC, de modo que hay un taxi por cada 5,11 VTC.

²²⁸ Las áreas metropolitanas son Entidades locales integradas por los municipios de grandes aglomeraciones urbanas que presentan vinculaciones económicas y sociales y son creadas por las Comunidades Autónomas [art. 43.1 y 2 Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local (BOE n.º 80, de 3 de abril de 1985) (LRBRL)]. Siguiendo el artículo 1.2 de la Ley 31/2010, del Área Metropolitana de Barcelona aprobada por el Parlamento de Cataluña el 27 de julio de 2010 (DOGC n.º 5.708, de 6 de septiembre de 2010), el AMB es un ente local supramunicipal de carácter territorial integrado por 36 municipios de la conurbación de Barcelona, entre los que hay vinculaciones económicas y sociales que hacen necesaria la planificación de políticas públicas y la implantación de servicios de forma conjunta. Incluye los municipios de Badalona, Badia del Vallès, Barberà del Vallès, Barcelona, Begues, Castellbisbal, Castelldefels, Cerdanyola del Vallès, Cervelló, Corbera de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Gavà, L'Hospitalet de Llobregat, Molins de Rei, Montcada i

ha adoptado el referido Decreto Ley 5/2017, de 1 de agosto, de medidas urgentes para la ordenación de los servicios de transporte de viajeros en vehículos hasta nueve plazas, de la Generalidad de Cataluña, y el Decreto Ley 4/2019, de 29 de enero, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el alquiler de vehículos con conductor²²⁹. Por su parte, el AMB también ha dictado dos normas: el ya mencionado Reglamento de ordenación de la actividad de transporte urbano discrecional de viajeros con conductor en vehículos de hasta nueve plazas que circulan íntegramente en el ámbito del AMB, aprobado el 26 de junio de 2018 por el Consejo Metropolitano del AMB²³⁰, y el Reglamento por el que se establecen las condiciones de explotación de las autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos con conductor de hasta nueve plazas (VTC), cuando prestan los servicios urbanos en el ámbito del Área Metropolitana de Barcelona, de 21 de mayo de 2019²³¹.

Reixac, Montgat, Pallejà, La Palma de Cervelló, El Papiol, El Prat de Llobregat, Ripollet, Sant Adrià de Besòs, Sant Andreu de la Barca, Sant Boi de Llobregat, Sant Climent de Llobregat, Sant Cugat del Vallès, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma de Cervelló, Santa Coloma de Gramenet, Tiana, Torrelles de Llobregat y Viladecans.

²²⁹ DOGC n.º 7.800, de 31 de enero de 2019. El último día del mes de febrero, dentro del plazo de treinta días establecido en el artículo 64.2 del Estatuto de Autonomía de Cataluña, el Parlamento autonómico acordaba su convalidación mediante la Resolución 291/XII del Parlamento de Cataluña, de convalidación del Decreto Ley 4/2019, de 29 de enero, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el alquiler de vehículos con conductor (DOGC n.º 7.823, de 5 de marzo de 2019).

²³⁰ Su promulgación provocó que Unauto VTC presentara una querrela contra la alcaldesa de Barcelona por la presunta perpetración de los delitos de prevaricación administrativa, malversación de dinero público y desobediencia. La querrela fue inadmitida a trámite por el correspondiente Juzgado de Instrucción y confirmada la inadmisión por la Sección 6.ª de la Audiencia Provincial de Barcelona: <https://www.20minutos.es/noticia/3627205/0/la-audiencia-desestima-la-querrela-de-unauto-vtc-contra-alcaldesa-ada-colau/#xtor=AD-15&xts=467263>; https://www.ara.cat/economia/Audiencia-querrela-patronal-VTC-Colau_0_2224577649.html.

²³¹ BOPB CVE 2019020336, de 4 de junio de 2019. Con carácter previo a su redacción, se recabó la opinión de la ACCO sobre la futura regulación. La autoridad de competencia recomendó que la nueva regulación «debería evitar profundizar en las diferencias de trato existentes entre el VTC y el taxi (que derivan de normativa de rango superior) y que, bajo el amparo de determinadas razones de interés general (por ejemplo, evitar la congestión del tráfico o la polución ambiental), se establezcan medidas que solamente se apliquen a una tipología de operadores o que comporten la expulsión del mercado de operadores debidamente autorizados. Asimismo, también debería evitarse el establecimiento de requisitos que dupliquen los ya existentes (como, por ejemplo, un registro de servicios a nivel metropolitano, que se añadiría a los registros estatal y autonómico)». Vid. ACCO, «OB 42/2019 Contribución de la ACCO en el proceso participativo para la adopción de una norma reglamentaria metropolitana que establezca las condiciones de explotación de las autorizaciones de alquiler de vehículos con conductor (VTC) en los servicios de origen y destinación del ámbito del AMB», de 14 de enero de 2019, pp. 1-3, disponible en http://acco.gencat.cat/web/.content/80_accoco/documents/arxiu/actuacions/20190115_ob42_2019_proces_participatiu_amb_esp.pdf. La regulación adoptada, sin embargo, hizo caso omiso de tales recomendaciones. Posteriormente, la fase de aprobación inicial del Reglamento se sometió a información pública antes de su aprobación definitiva. En esta ocasión, la ACCO emitió el «IR 39/2019 Informe de regulación. Informe de regulación. Reglamento por el que se establecen las condiciones de explotación de las autorizaciones de transporte

4.2. La normativa aplicable a nivel autonómico

4.2.1. El Decreto Ley 5/2017, de 1 de agosto

Siguiendo la finalidad expresada en su preámbulo de evitar la especulación con las autorizaciones VTC, el Decreto Ley 5/2017, de 1 de agosto, de medidas urgentes para la ordenación de los servicios de transporte de viajeros en vehículos hasta nueve plazas, de la Generalidad de Cataluña, estableció la prohibición de que fuesen transmitidas durante los dos años siguientes a su otorgamiento (art. 1). Como señalábamos, este precepto fue declarado inconstitucional y, por tanto, nulo por la Sentencia del Tribunal Constitucional n.º 105/2018, de 4 de octubre, por carecer la Generalidad en aquel momento de competencias para modificar el régimen jurídico de las autorizaciones VTC, más allá de lo referente a la posibilidad de modificar a la baja la «regla 1/30» (art. 48.3 LOTT *in fine*). De hecho, tampoco ostenta hoy día la competencia para modificar el régimen de transmisión de las autorizaciones VTC, pues la habilitación, que a favor de las Comunidades Autónomas realiza la Disposición adicional primera Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, solo va referida a las condiciones de explotación de las autorizaciones previstas en el artículo 182.1 ROTT. Con todo, como se ha expuesto, la limitación a la transmisión de las autorizaciones VTC en los dos años posteriores a su otorgamiento ha sido posteriormente introducida a nivel estatal por el Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, y anulada después por la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 332/2020, de 6 de marzo de 2020.

Además, Decreto Ley 5/2017, de 1 de agosto, crea el Registro electrónico de comunicaciones de los servicios de alquiler de vehículos con conductor (art. 2.1), al que las empresas titulares de autorizaciones VTC residenciadas en Cataluña deben comunicar, con carácter previo a su realización, la prestación de servicios de transporte. La misma obligación se impone a las empresas residenciadas en otras Comunidades Autónomas cuando presten servicios en Cataluña (art. 2.2). Asimismo, el Ejecutivo autonómico hace uso de la habilitación

de viajeros en vehículos con conductor de hasta nueve plazas (VTC), cuando prestan los servicios urbanos en el ámbito del Área Metropolitana de Barcelona», de 16 de abril de 2019, pp. 1-19, disponible en http://acco.gencat.cat/web/.content/80_acco/documents/arxiu/actuacions/20190417_IR-39-2019-Reglament-AMB-servis-urbans-VTC_DEF_CAST.pdf, en el que recomendó que no se aprobara definitivamente el Reglamento.

contenida en el artículo 182.4 ROTT, en la redacción dada por el apartado cuarto del artículo único del Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, y establece la obligada identificación de estos vehículos con el distintivo previsto en su Anexo, que debe indicar la clase de autorización, el año y el mes de caducidad (art. 3).

4.2.2. El Decreto Ley 4/2019, de 29 de enero

El Decreto Ley 4/2019, de 29 de enero, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el alquiler de vehículos con conductor tiene un doble cometido. Por una parte, modifica las ya citadas Ley 12/1987, de 28 de mayo, del Parlamento de Cataluña, sobre regulación del transporte de viajeros por carretera mediante vehículos de motor y Ley 31/2010, de 3 de agosto, del Área Metropolitana de Barcelona, para declarar la competencia de los ayuntamientos y entes metropolitanos sobre la ordenación y gestión de los servicios urbanos de transporte en vehículos con capacidad máxima de hasta nueve plazas, incluida la del conductor (art. 2); y también la competencia del AMB para la ordenación e intervención administrativas de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor u otras modalidades similares (art. 3), siempre que tengan origen y destino dentro del ámbito metropolitano.

Por otra parte, hace uso de la habilitación contenida en la Disposición adicional primera del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, y modifica las condiciones de prestación del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor, introduciendo tres limitaciones destinadas a dar efectividad a la prohibición de captar clientes (art. 182.1 ROTT). En concreto, les impone la obligación de permanecer estacionados fuera de las vías públicas, en aparcamientos o garajes, cuando no han sido contratados previamente o prestando servicio (art. 4.3, párr. 2.º); prohíbe el uso de sistemas de geolocalización que permitan al usuario ubicar el vehículo con carácter previo a su contratación (art. 4.4)²³²; y establece un tiempo mínimo de 15 minutos entre la contratación del servicio y su efectiva prestación (art. 4.2, párr. 2.º), ampliable además por los entes locales según sus respectivas particularidades territoriales y ambientales

²³² De manera similar, el Código de Transportes francés prohíbe tanto a los vehículos de arrendamiento con conductor, como a los intermediarios en la contratación de dichos servicios, informar en tiempo real al cliente de la localización y disponibilidad de un determinado vehículo (art. L 3.120-2, párr. III, punto 1.º en relación con art. L 3.121-1).

(Disposición adicional primera). Prevé, asimismo, que los ayuntamientos puedan crear un registro de los vehículos que presten servicios en su ámbito territorial, y también acceder al Registro electrónico de comunicaciones de los servicios de alquiler de vehículos con conductor de la Generalidad y de otras administraciones que les faculten para hacerlo (art. 5.1)²³³. Por último, la Disposición adicional segunda contiene un mandato al Gobierno autonómico para que regule la actividad de mediación en la contratación y comercialización de servicios de arrendamiento de vehículos con conductor urbano e interurbano en Cataluña²³⁴.

La consecuencia inmediata de la entrada en vigor del Decreto Ley 4/2019, de 29 de enero, fue que tanto *Uber* como *Cabify* dejasen de operar en Barcelona el 1 de febrero de 2019, pues «*las medidas artificiales y altamente restrictivas que este Decreto Ley impone de manera inmediata al sector VTC destruyen por completo el mercado en el que se venía trabajando*» y, en especial, la obligación de esperar 15 minutos para viajar en un vehículo VTC «*es totalmente incompatible con la inmediatez de los servicios bajo demanda, como UberX*»²³⁵. En efecto, siguiendo la información proporcionada por *Uber* en el folleto de su salida a Bolsa, el tiempo medio de espera para que un viajero fuera recogido por un conductor había sido de cinco minutos en el último trimestre del año 2018²³⁶. Ahora bien, desde el 7 de marzo de 2019 *Cabify* ha vuelto a operar en Barcelona, a través de la mercantil *Prestige&Limousine, S. L.*, titular de las

²³³ Según señala la ACCO, «IR 38/2019 Informe de regulación en relación con el Decreto Ley 4/2019, de 29 de enero, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el alquiler de vehículos en conductor», 6 de febrero de 2019, pp. 1-16, en pp. 13 y 14, disponible en http://acco.gencat.cat/web/.content/80_acco/documents/arxius/actuacions/20190206_ir_38_esp.pdf, en caso de que finalmente se establezcan registros a nivel local, eso implicará que el operador tendrá que comunicar un mismo trayecto a tres registros diferentes (estatal, creado por el Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre; autonómico, creado por el Decreto Ley 5/2017, de 1 de agosto, de medidas urgentes para la ordenación de los servicios de transporte de viajeros en vehículos hasta nueve plazas, de la Generalidad de Cataluña; y local, respectivamente), de manera que los costes de comunicación previos se multiplicarán y se dificultará todavía más el ejercicio de la actividad (IR 38/2019, pp. 13 y 14). No obstante, debe señalarse que el informe de la ACCO es anterior a las Sentencias del Tribunal Supremo (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 332/2020, de 6 de marzo de 2020 y n.º 349/2020, de 10 de marzo de 2020 ya referidas, que declararon nulo el artículo 2 Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, referente a la obligación de previa comunicación del servicio al registro estatal.

²³⁴ La ACCO, IR 38/2019, cit., p. 15, había recomendado que la futura regulación no fuera diferente de la prevista para el sector del taxi en el Decreto 314/2016, de 8 de noviembre, por el cual se determinan las condiciones específicas de contratación y comercialización de servicios de taxi y el régimen jurídico de la actividad de mediación (DOGC n.º 7.244, de 10 de noviembre de 2016).

²³⁵ <http://www.rtve.es/noticias/20190131/uber-deja-operar-barcelona-tras-aprobar-generalitat-precontratacion-vtc/1877143.shtml> y <https://www.uber.com/es-ES/blog/hastapronto-barcelona/>.

²³⁶ Pp. 1 y 216 del Folleto para la salida a Bolsa de Uber Technologies, Inc., 11 de abril de 2019, disponible en <https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1543151/000119312519103850/d647752ds1.htm>.

autorizaciones VTC²³⁷, empresa que «*ha celebrado un contrato con Maxi Mobility Spain, S. L. para la cesión del uso de la Aplicación y/o Sitio Web y de la marca “Cabify” en relación con los Servicios (“Contrato de Cesión”)*»²³⁸.

Asimismo, ha cambiado su modelo de negocio para adaptarse a las exigencias de la Generalidad. Así, los viajeros suscriben un contrato de arrendamiento de vehículos con conductor con Prestige&Limousine, S. L. de un año, prorrogable tácitamente por periodos anuales (pto. 7 Condiciones aplicables en Cataluña) mediante la aceptación de unos nuevos Términos y Condiciones, aplicables exclusivamente en Cataluña. Según *Cabify*, el viajero solo tiene que esperar 15 minutos en la primera reserva que realice, pero no en las siguientes. Al contrario, en las reservas posteriores no tendrá que esperar ese tiempo, pues se estima que se trata de un servicio ya contratado del que se solicitan nuevos recorridos. No obstante, dicho modo de actuar podría constituir un fraude de ley (art. 6.4 CC), que será analizado *infra*²³⁹.

La fijación de un tiempo mínimo de contratación previa ha sido duramente criticada por la ACCO, que ha afirmado que sea cual sea dicho tiempo mínimo, aparte de discriminatorio (solo se aplica a unos operadores), tampoco se justifica en base a ninguna razón de interés general u objetivo legítimo, ni siquiera en la alegada protección de los usuarios, que necesitarían un plazo de reflexión previo a la contratación. Aquellos que hacen uso de aplicaciones móviles para contratar los servicios de VTC se pueden calificar de usuarios informados sobre el funcionamiento de estos servicios, cuya decisión de contratar es fruto de un proceso de reflexión previo, por lo que resulta innecesario que la Administración o la ley determinen cuál es el plazo mínimo de reflexión. Además, la facultad de cancelación de los servicios por el usuario no debe

²³⁷ Prestige&Limousine, S. L. es una sociedad unipersonal, cuyo socio único desde el 8 de febrero de 2019 es Maxi Mobility Spain, S. L. (BORME n.º 53, de 15 de febrero de 2019).

²³⁸ Punto primero, «1. Objeto» del Anexo I de las «Condiciones Generales de Uso de la Aplicación (Cataluña)» de las «CONDICIONES DE USO GENERAL – ESPAÑA», añadido con ocasión del reinicio de las operaciones en Barcelona: <https://cabify.com/spain/terms?hidden=true>. Siguiendo la página web de la Oficina Española de Patentes y Marcas, la marca nacional *Cabify* consta inscrita a nombre de Maxi Mobility Spain, S. L. desde el 5 de noviembre de 2011: <http://consultas2.oepm.es/ceo/jsp/busqueda/consultaExterna.xhtml?numExp=M3000596>.

²³⁹ Vid. Capítulo III.

ir necesariamente acompañada de la fijación de un concreto plazo de desistimiento, ni este tiene por qué ser gratuito²⁴⁰.

También el Consejo de Garantías Estatutarias de Cataluña ha valorado negativamente la norma, señalando que tanto el tiempo mínimo de contratación previa del servicio, como la habilitación otorgada a las entidades locales para aumentarlo, vulneran el derecho a la libertad de empresa (art. 38 CE), lo que podría dar lugar a reclamaciones patrimoniales contra la Administración pública catalana²⁴¹. Merece destacarse que la normativa francesa también había impuesto la obligación de contratar el servicio de VTC con una antelación mínima de 15 minutos (art. 1 del Decreto n.º 2013-1251, de 27 de diciembre de 2013)²⁴². Sin embargo, el precepto fue declarado nulo por el *Conseil d'État* francés (órgano supremo en la jurisdicción administrativa francesa) en la Decisión de 5 de febrero de 2014, aunque no por considerarlo contrario a la Constitución francesa, sino por constituir una condición nueva impuesta a la actividad de arrendamiento con conductor, no prevista en los artículos L. 3121-3 y L.3121-11 del Código de transportes francés, que por tanto, debió haberse introducido mediante una ley, y no a través de un texto reglamentario²⁴³.

²⁴⁰ Otras medidas restrictivas también han sido criticadas por la ACCO: la prohibición de estacionar en la vía pública amplía la restricción contenida en la normativa estatal e impone mayores costes económicos a los operadores, que no podrán estacionar libremente en cualquiera de los lugares donde el estacionamiento está permitido, al mismo tiempo que aumenta las externalidades ambientales, ya que probablemente los vehículos efectuarán trayectos innecesarios hasta los aparcamientos o garajes previstos; la prohibición de los sistemas de geolocalización restringe de manera injustificada la información a la cual pueden acceder los usuarios, impidiéndoles elegir al conductor en base a sus preferencias. Vid. ACCO, IR 38/2019, cit., pp. 1-16.

²⁴¹ CONSEJO DE GARANTÍAS ESTATUTARIAS DE CATALUÑA, «Dictamen 2/2019, de 22 de febrer, sobre el Decret llei 4/2019, de 29 de gener, de mesures urgents en matèria de transport de viatgers mitjançant el lloguer de vehicles amb conductor», de 2 de febrero de 2019, pp. 1-73, en p. 54, disponible en <http://server.knosys.es/cgecat/knpag?x=index>.

²⁴² *Décret n.º 2013-1251, du 27 décembre 2013 relatif à la réservation préalable des voitures de tourisme avec chauffeur* (JORF n.º 301, du 28 décembre 2013).

²⁴³ *Décision du 5 février 2014*, ECLI:FR:CEORD:2014:374524.20140205. Vid. NOGUELLOU, R., «Uber and taxis in France: Regulation or Deregulation?», en R. Noguellou y D. Renders (eds.), *Uber&Taxis. Comparative Law Studies*, cit., pp. 217-229, en p. 222; LECLERC, M., «Taxis/ VTC: analyse de la décision du Conseil d'État du 17 décembre 2014», en *Droit du partage*, 24 de diciembre de 2014, disponible en <https://droitdupartage.com/2014/12/24/taxis-vtc-analyse-de-la-decision-du-conseil-detat-du-17-decembre-2014/>.

4.3. La normativa aplicable en el ámbito del Área Metropolitana de Barcelona

4.3.1. El Reglamento de ordenación de la actividad de transporte urbano discrecional de viajeros con conductor en vehículos de hasta nueve plazas que circulan íntegramente en el ámbito del AMB, de 26 de junio de 2018

El Reglamento de ordenación de la actividad de transporte urbano discrecional de viajeros con conductor en vehículos de hasta nueve plazas que circulan íntegramente en el ámbito del AMB, de 26 de junio de 2018²⁴⁴ establece la necesidad de un nuevo título administrativo habilitante de carácter local para prestar la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en el territorio del AMB (art. 7), aunque declara la vigencia de las autorizaciones de transporte otorgadas por los entes que precedieron al AMB (la Entidad Municipal Metropolitana de Barcelona y la Entidad Metropolitana del Transporte) y por la Generalidad de Cataluña de acuerdo con la Orden de 30 de julio de 1998, siempre y cuando siguieran operativas (Disposición transitoria), es decir, estos operadores están automáticamente autorizados para prestar servicios en el AMB²⁴⁵. Como se ha dicho, el Reglamento ha sido impugnado ante el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, siendo suspendido cautelarmente por los Autos de 26 de septiembre y de 9 de julio de la Sección 3.ª de la Sala de lo contencioso-administrativo.

Por un lado, respecto de la existencia de una apariencia de buen derecho o *fumus bonis iuris*, el Tribunal consideró que concurría tanto porque las autorizaciones VTC son títulos habilitantes estatales gestionados a escala autonómica (FJ 5.3.º Auto de 26 de septiembre de 2018), como porque el elenco de competencias del AMB en materia de transporte no justifica la aprobación de una norma como el Reglamento impugnado. En efecto, la Ley 31/2010, de 3

²⁴⁴ El Reglamento ha sido duramente criticado por la CNMC, «Informe económico sobre las restricciones a la competencia incluidas en el Reglamento de ordenación de la actividad de transporte urbano discrecional de viajeros con conductor en vehículos de hasta nueve plazas que circula íntegramente en el ámbito del Área Metropolitana de Barcelona-LA/08/2018», 11 de octubre de 2018, pp. 1-34, en pp. 13-29, disponible en https://www.cnmc.es/sites/default/files/2275299_44.pdf.

²⁴⁵ La norma proyectada fue objeto de valoración por la ACCO, «32/2017–Regulación Metropolitana VTC. Informe sobre el Proyecto de Reglamento de Ordenación de transporte urbano de viajeros con conductor de vehículos de hasta nueve plazas que circula íntegramente dentro del ámbito del Área Metropolitana», de 21 de marzo de 2018, pp. 1-26, en p. 25, disponible en http://acco.gencat.cat/web/.content/80_acco/documents/arxiu/actuacions/20180321_IR_32-2017_esp.pdf, que recomendó la eliminación del sistema de autorización metropolitana, ya que se solapaba con la autorización estatal.

de agosto, del Área Metropolitana de Barcelona, modificó el régimen jurídico contenido en la Ley 12/1987, de 28 de mayo, del Parlamento de Cataluña, sobre regulación del transporte de viajeros por carretera mediante vehículos de motor, que sí preveía la posibilidad de que los entes metropolitanos ordenasen y gestionasen el transporte de viajeros en vehículos de turismo (art. 38.3), pero limitó tal competencia al taxi, servicio no asimilable al arrendamiento de vehículos con conductor (art. 14). Así las cosas, el Tribunal de Justicia declaró que el AMB carece de competencia para regular la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor y, por consiguiente, para exigir, en su ámbito territorial, una autorización añadida a la estatal (FJ 5.3.º Auto de 26 de septiembre de 2018). No obstante, el razonamiento del Tribunal no es del todo acertado, pues la ausencia de competencias del AMB en materia de autorizaciones VTC-N derivaba del hecho de que estas corresponden en exclusiva al Estado (arts. 148.1.5 y 149.1.21 CE), y, por tanto, cualquier atribución de competencias sobre las mismas en la Ley 12/1987, de 28 de mayo, del Parlamento de Cataluña, sobre regulación del transporte de viajeros por carretera mediante vehículos de motor, no resultaba válida.

Por otro lado, también concurre el requisito procesal del *periculum in mora*, pues la entrada en vigor del Reglamento implicaría la pérdida automática de vigencia de buena parte de las autorizaciones que operan en el ámbito metropolitano de Barcelona, por cuanto declara vigentes exclusivamente las autorizaciones de transporte otorgadas por la extinta Entidad Municipal Metropolitana de Barcelona y por la Entidad Metropolitana del Transporte, así como por la Generalidad de Cataluña en el marco de la Orden de 30 de julio de 1998, siempre y cuando siguieran operativas (Disposición transitoria), además de verse perjudicadas aquellas que se hallen en trámite de ser otorgadas en ejecución de sentencia, todo ello con el consiguiente perjuicio para los clientes del servicio, la pérdida de puestos de trabajo, la depreciación de los activos de las empresas, etc. (FJ 5.º Auto de 9 de julio de 2018). Con todo, la petición sobre el fondo del asunto está pendiente de resolverse a fecha presente.

4.3.2. El Reglamento por el que se establecen las condiciones de explotación de las autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos con conductor de hasta nueve plazas (VTC), cuando prestan los servicios urbanos en el ámbito del AMB, de 21 de mayo de 2019

En virtud del artículo 3 del Decreto Ley 4/2019, de 29 de enero, que declara la competencia del AMB para la ordenación e intervención administrativas de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor u otras modalidades similares que tengan origen y destino dentro del ámbito metropolitano, se ha dictado el Reglamento por el que se establecen las condiciones de explotación de las autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos con conductor de hasta nueve plazas (VTC), cuando prestan los servicios urbanos en el ámbito del AMB, de 21 de mayo de 2019.

El mismo hace uso de la potestad atribuida a las entidades locales por la Disposición adicional primera del Decreto Ley 4/2019, de 29 de enero, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el alquiler de vehículos con conductor, y amplía el tiempo mínimo de contratación previa de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor a una hora (art. 11.1). Además, exige la previa inscripción de los vehículos dedicados a la actividad en el Registro de Vehículos del AMB para poder prestar servicios urbanos (art. 3.1), encomendando la regulación del procedimiento de inscripción al *Institut Metropolità del Taxi* (Disposició transitoria tercera). Debe destacarse que, caso de llevarse a cabo, supondrá la existencia de tres registros diferentes en los que deban inscribirse los vehículos de arrendamiento con conductor que presten servicios en el AMB, esto es, el estatal, creado en virtud del Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre; el autonómico, previsto en el Decreto Ley 5/2017, de 1 de agosto, de medidas urgentes para la ordenación de los servicios de transporte de viajeros en vehículos hasta nueve plazas, de la Generalidad de Cataluña; y, por último, el local.

En fin, el Reglamento introduce también una serie de exigencias referentes a los días de descanso y los horarios de prestación de servicios que aproximan la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor a la del taxi (art. 15), a la vez que establece requisitos de antigüedad,

distintivos ambientales, descansos semanales y horarios de prestación de servicios diferentes, en función del momento en el cual se ha obtenido la autorización (Disposición adicional).

No obstante, la norma ha sido impugnada por la Asociación de alquiler de vehículos con conductor Luxury VTC, que solicitó asimismo que se suspendiera cautelarmente. La suspensión ha sido acordada, parcialmente, mediante el Auto del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Sección 3.^a), de 9 de julio de 2019²⁴⁶. En lo que aquí interesa, ha quedado suspendida la obligación de contratar el servicio con una antelación de sesenta minutos (art. 11.1); la de previa inscripción de los vehículos de arrendamiento con conductor en el Registro Metropolitano de Vehículos (art. 3.1); y otros preceptos concordantes²⁴⁷. Todavía no ha recaído resolución sobre el fondo del asunto.

5. La Comunidad de Madrid

La normativa de la Comunidad de Madrid²⁴⁸ prácticamente no regula la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, aunque dicha circunstancia podría cambiar, pues el Gobierno autonómico ha anunciado que está trabajando en la elaboración de una norma al respecto²⁴⁹. Ni la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid²⁵⁰, ni el Decreto 74/2005, de 28 de julio, por

²⁴⁶ El auto no se ha publicado en las bases de datos jurídicas, pero sí en la página web del Consejo General del Poder Judicial, en la dirección <http://www.poderjudicial.es/cgpj/es/Poder-Judicial/Tribunales-Superiores-de-Justicia/TSJ-Cataluna/Noticias-Judiciales-TSJ-Cataluna/Suspendidos-cautelarmente-varios-articulos-del-reglamento-del-Area-Metropolitana-de-Barcelona-que-regula-los-VTC->.

²⁴⁷ Artículo 3.3 y 4, en cuanto a la acreditación de la inscripción en el Registro Metropolitano de Vehículos; artículo 4.4, sobre el carácter obligatorio de los modelos normalizados para comunicar los datos preceptivos al Registro; el régimen sancionador, en lo que concierne a la aplicación del mismo a conductas infractoras basadas en el incumplimiento de los preceptos y disposiciones suspendidas cautelarmente por el Auto; y las Disposiciones transitorias Primera, Segunda y Tercera, en lo referente a las remisiones a los artículos suspendidos y al procedimiento administrativo para la inscripción en el Registro.

²⁴⁸ A 3 de noviembre de 2020 contaba con 15.689 licencias de taxi y 8.334 autorizaciones de VTC, lo que arroja una ratio de 1/1,88.

²⁴⁹ Según declaraciones del Consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras de Madrid, «[l]os conductores tendrán que superar un examen en los mismos términos que los taxistas: seguridad vial, conducción eficiente y conocimientos de Madrid ciudad y de la región» y, además, deberán superar un curso de actualización cada cinco años para continuar en el ejercicio de su actividad. Asimismo, la norma introduciría un nuevo régimen sancionador aplicable a los transportes en VTC. Vid. <https://www.elmundo.es/madrid/2021/02/01/60154c4a21efa0a6238b4642.html>.

²⁵⁰ BOCM n.º 287, de 3 de diciembre de 1998.

el que se aprueba su Reglamento de desarrollo²⁵¹, se refieren a esta actividad, sino tan solo al transporte colectivo discrecional de viajeros y a la actividad de taxi. Las únicas disposiciones que afectan al arrendamiento con conductor se contienen en el Decreto 101/2016, de 18 de octubre, del Consejo de Gobierno, por el que se regulan los distintivos identificativos de los vehículos dedicados al arrendamiento de vehículos con conductor cuya autorización se encuentre domiciliada en la Comunidad de Madrid²⁵². Como deriva de su título, el Decreto da curso a la habilitación contenida en el artículo 182.4 ROTT, redactado por el Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, y regula los distintivos identificativos de los vehículos amparados por autorizaciones VTC domiciliadas en la Comunidad de Madrid.

La Comunidad no ha cedido a las presiones de los taxistas y, en vez de restringir la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, ha optado por flexibilizar la del taxi. Así, el Decreto 35/2019, de 9 de abril, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, introduce una serie de medidas para los servicios de taxi contratados previamente²⁵³. En concreto, para este tipo de servicios establece que pueden ser realizados con contratación por plaza y pago individual; que las tarifas tienen el carácter de máximas, de forma que el usuario puede conocer el precio del servicio antes de su realización; y, que se puede recoger a los viajeros en municipios distintos de aquellos en los que se encuentre domiciliada la autorización, siempre que el destino del servicio sea en el municipio de domicilio de la autorización (arts. 37.2, 38.3 y 52.2).

A diferencia de lo que sucede a nivel autonómico, en el ámbito de la ciudad de Madrid, el Ayuntamiento sí ha dictado algunas normas que afectan a la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor. En concreto, la Ordenanza de movilidad sostenible, de 5 de octubre de 2018, establece requisitos ambientales comunes para la circulación de taxis y vehículos de

²⁵¹ BOCM n.º 184, de 4 de agosto de 2005.

²⁵² BOCM n.º 251, de 19 de octubre de 2016.

²⁵³ BOCM n.º 86, de 11 de abril de 2019. La norma ha sido impugnada por la Federación Profesional del Taxi de Madrid ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, que ha admitido a trámite el recurso contencioso-administrativo, aunque no ha fallado todavía en el asunto: https://www.iustel.com/diario_del_derecho/noticia.asp?ref_iustel=1188599&utm_source=DD&utm_medium=email&utm_campaign=16/5/2019_

turismo en arrendamiento con conductor²⁵⁴. Así, prohíbe la circulación por las vías públicas a los turismos destinados al servicio de taxi y al arrendamiento con conductor que no estén clasificados según el distintivo ambiental 0 Emisiones o ECO para categoría M1, de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, salvo que se trate de vehículos adaptados para personas en silla de ruedas, en cuyo caso deben estar clasificados al menos según el distintivo ambiental C para categoría M1 (art. 195)²⁵⁵. Establece un período transitorio para los vehículos que no cumplan los anteriores requisitos y estén asignados a la actividad de taxi o de arrendamiento con conductor a su entrada en vigor, con dos tramos: durante el primero, que finaliza el 31 de diciembre de 2022, podrán circular los vehículos con categorías A y B de clasificación ambiental para categoría M1, salvo los vehículos acondicionados para personas en su propia silla de ruedas, que podrán seguir circulando hasta el 31 de diciembre de 2025; durante el segundo tramo, que finaliza el 31 de diciembre de 2027, podrán circular los vehículos con categoría C de clasificación ambiental para categoría M1 (Disposición transitoria segunda).

Debe resaltarse que, en plena campaña electoral de 2019, el Ayuntamiento aprobó inicialmente la Ordenanza reguladora de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC), aplicable a los servicios que se realicen con origen y destino en Madrid, en los términos establecidos en la Disposición transitoria única, apartado 1.c) del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre (art. 1)²⁵⁶. No obstante, la norma se encuentra todavía pendiente de aprobación definitiva²⁵⁷.

²⁵⁴ *BOCM* n.º 253, de 28 de octubre de 2018.

²⁵⁵ La calificación de los vehículos en función de su potencial contaminante se recoge en el Anexo I, punto E del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

²⁵⁶ Acuerdo de la Junta de Gobierno de 9 de mayo de 2019, publicado en el *BOCM* n.º 120, de 22 de mayo de 2019. Las medidas incluidas en la norma proyectada han sido objeto de crítica por parte de la CNMC, «IPN/CNMC/020/19 Proyecto de Ordenanza reguladora de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor del Ayuntamiento de Madrid», 4 de julio de 2019, pp. 1-24, disponible en https://www.cnmc.es/sites/default/files/2562908_11.pdf.

²⁵⁷ Así se informa en la página web del Ayuntamiento de Madrid: <https://transparencia.madrid.es/portales/transparencia/es/Informacion-juridica/Huella-normativa/Ordenanza-de-circulacion-de-vehiculos-destinados-al-arrendamiento-de-vehiculos-con-conductor-VTC/?vgnextfmt=default&vgnextoid=724c1f3474797610VgnVCM1000001d4a900aRCRD&vgnnextchannel=4099508929a56510VgnVCM1000008a4a900aRCRD>.

Entre las limitaciones a la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor que introduce el texto proyectado destacan la prohibición de parar o estacionar a menos de 100 metros de aeropuertos, estaciones de ferrocarril o autobuses, o intercambiadores de transportes que dispongan en el interior de sus respectivos recintos de aparcamiento público rotacional u otro estacionamiento adecuado para la subida y bajada de clientes, salvo que se trate de vehículos acondicionados para personas con movilidad reducida (art. 4.2); y la de parar en el carril bus para esperar al cliente, a cuyo fin establece que las aplicaciones que contengan funciones GPS no pueden fijar esta área como punto de encuentro (art. 4.4). Por otra parte, somete a las autorizaciones VTC al régimen horario establecido en el artículo 38 y Disposición transitoria tercera de la Ordenanza del Taxi de Madrid, de 28 de noviembre de 2012, según la cual cada licencia podrá operar un máximo de 16 horas diarias y un total de 5 días por semana, de nuevo salvando excepciones para personas con movilidad reducida o fechas especiales concretas (art. 5)²⁵⁸. Además, en función de su clasificación ambiental, se limita el kilometraje total que los vehículos pueden realizar vacíos a un 25% para aquellos con categoría ambiental A, 35% para B, 50% para C y 65% para aquellos con categoría ECO, en el período diario, semanal o mensual considerado (art. 6.1). Por último, queda prohibida la circulación de aquellos vehículos cuya antigüedad supere los 10 años desde su primera matriculación, salvo que se trate de vehículos históricos, con clasificación ambiental 0 Emisiones o que se adscriban a una autorización antes del 31 de diciembre de 2020, que podrán alcanzar un máximo de 14 años; y los adaptados para personas con movilidad reducida, que podrán circular hasta poseer una antigüedad máxima de 12 años (art. 6.2).

²⁵⁸ El consistorio prevé modificar también la Ordenanza del Taxi de Madrid, para adaptarla al Decreto 35/2019, de 9 de abril, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio. A tal fin, ha sometido a consulta pública previa la modificación de la Ordenanza. Finalizado el plazo para dicha consulta el 22 de octubre de 2019, todavía no ha visto la luz el texto proyectado. Queda por ver si alguna de las modificaciones de la Ordenanza reguladora de los servicios de taxi tendrá consecuencias asimismo en lo que respecta a la Ordenanza sobre los servicios de arrendamiento de vehículo con conductor, cuyo texto proyectado, como se ha dicho, somete las autorizaciones VTC al régimen horario establecido en el artículo 38 y Disposición transitoria tercera de la Ordenanza del Taxi de Madrid, de 28 de noviembre de 2012. Vid. la información disponible en la página web del Ayuntamiento de Madrid: <https://transparencia.madrid.es/portales/transparencia/es/Informacion-juridica/Huella-normativa/Ordenanza-Reguladora-del-Taxi-modificacion-2019-/?vgnextfmt=default&vgnextoid=0d5de1d27fd5d610VgnVCM1000001d4a900aRCRD&vgnnextchannel=4099508929a56510VgnVCM1000008a4a900aRCRD>.

6. La Comunidad Valenciana

La Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunidad Valenciana²⁵⁹ declara la competencia de la Generalidad para la «regulación, ordenación e intervención administrativa de los servicios de transporte público urbano, que tengan lugar dentro de su ámbito territorial, prestados mediante el arrendamiento de vehículos con conductor» [art. 3.2.c)]²⁶⁰. La referencia a la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor ha sido introducida por la Disposición final primera del Decreto Ley 4/2019, de 29 de marzo, del Consell, de prestación del servicio de transporte público discrecional de personas viajeras mediante arrendamiento de vehículos con conductor, de 29 de marzo de 2019, que da curso a la habilitación contenida en la Disposición adicional primera del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, y modifica las condiciones de explotación de la actividad recogidas en el artículo 182.1 ROTT²⁶¹.

Así, en línea con lo dispuesto para la Comunidad de Cataluña por el Decreto Ley 4/2019, de 29 de enero, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el alquiler de vehículos con conductor (art. 4.2, párr. 2.º), el Decreto Ley 4/2019, de 29 de marzo, del Consell, establece que los servicios de arrendamiento con conductor «deberán contratarse, al menos, con una antelación de quince minutos previos a su efectiva prestación», aunque se exceptúan los supuestos de urgencias, emergencias y asistencia en carretera, y aquellos contratados por la Administración Pública (art. 3.1). La entrada en vigor de la norma se aplazó a los dos meses de su publicación en el DOGV, esto es, a 1 de junio de 2019, a fin de que las empresas afectadas

²⁵⁹ DOGV n.º 6.495, de 5 de abril de 2011.

²⁶⁰ La proporción entre el número de autorizaciones de taxi y de VTC en la Comunidad Valenciana era de 1/7,98 a 3 de noviembre de 2020, habiéndose otorgado 4.736 licencias de taxi y 593 autorizaciones de VTC. En las ciudades valencianas en las que están presentes *Uber* y *Cabify*, esto es, Alicante y Valencia, operan 1.420 y 3.084 vehículos de taxi y 358 y 183 de arrendamiento con conductor, respectivamente. Por tanto, la proporción de autorizaciones es de 1/3,96 en Alicante y 1/16,85 en Valencia.

²⁶¹ Las limitaciones que contiene han sido objeto de crítica por la Comisión de Defensa de la Competencia de la Comunidad Valenciana (CDCCV), primero a través de su participación en el trámite de consulta previa al Proyecto de Decreto Ley, en el que había remitido a la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad unas breves consideraciones generales al respecto; y segundo, en el «Informe sobre el Proyecto de Decreto-Ley del Consell de prestación del servicio de transporte público discrecional de personas viajeras mediante arrendamiento de vehículos con conductor (VTC)», 12 de marzo de 2019, disponible en <http://www.indi.gva.es/documents/161328267/162627523/2019.03.13.+Informe+Proyecto+DL+VTC/14a01905-d7a3-4c76-8543-14996599fe8a>. Lo cierto es que el legislador autonómico ha hecho caso omiso de las recomendaciones de la CDCCV, pues el texto aprobado reproduce prácticamente sin modificaciones el tenor de la norma proyectada.

adoptaran las medidas técnicas adecuadas para su aplicación (Disposición final tercera y párr. 5.º Preámbulo). En dicha fecha *Uber* dejó de operar en Valencia y Alicante²⁶². Por el contrario, *Cabify* optó por quedarse e introducir cambios en su modelo de negocio para adaptarse a la exigencia de previa contratación del servicio con una antelación de 15 minutos. Al igual que en Barcelona, la sociedad gestora de la plataforma ha cedido el uso de la marca y de la aplicación a otra sociedad del grupo, en este caso, *Miurchi Car, S. L.*²⁶³, para que sea esta quien preste el servicio de arrendamiento de vehículos con conductor en Valencia y Alicante, y no *Maxi Mobility Spain, S. L.*²⁶⁴. Así, *Miurchi Car, S. L.* respeta el plazo de contratación previa de 15 minutos únicamente en el primer trayecto solicitado por un viajero, mientras que en los siguientes no se aplica ningún tiempo mínimo. En definitiva, el modo de operar es idéntico al descrito para Barcelona y la misma operativa se aplica en Zaragoza.

Además de introducir la obligación de contratar el servicio con una antelación mínima de 15 minutos, el Decreto Ley valenciano reitera y matiza la prohibición contenida en el artículo 182.1 ROTT. En concreto, prohíbe a los vehículos de arrendamiento con conductor circular por las vías públicas en busca de clientes o propiciar la captación de aquellos que no hubieran contratado previamente el servicio. Dentro del primer supuesto incluye la prohibición de estacionamiento en las vías públicas, debiendo, por el contrario, hacerlo en garajes o aparcamientos no ubicados en la propia vía pública; y, dentro del segundo, la del uso de los sistemas de geolocalización (art. 5.1). Se prohíbe, asimismo, que los vehículos VTC estacionen en lugares de concentración de demanda de servicios de transporte, tales como «puertos, aeropuertos, estaciones de ferrocarril y de autobuses, centros comerciales y de ocio, instalaciones deportivas, hoteles, paradas de taxis, hospitales o cualquier otro establecimiento similar, que pueda propiciar la captación de clientela» (art. 5.2). A su vez, se imponen especificaciones técnicas en caso de sustitución de los vehículos, de modo que el nuevo deberá

²⁶² <https://www.eleconomista.es/transportes/noticias/9910097/05/19/Es-oficial-Uber-abandona-Valencia-tras-la-nueva-regulacion-de-VTC.html>; https://elpais.com/ccaa/2019/05/30/valencia/1559214231_930040.html.

²⁶³ *Miurchi Car, S. L.* consta inscrita en el Registro Mercantil de Madrid, Hoja M-671 397, Tomo 37 683, Folio 181, Sección 8, según *BORME* n.º 105, de 4 de junio de 2018. Se constituyó el 31 de enero de 2018, como sociedad unipersonal, siendo su socio único la sociedad *Costa Fleming Car, S. L.* El objeto social de *Miurchi Car, S. L.* consiste en el «alquiler de vehículos con y sin conductor».

²⁶⁴ Punto primero, «1. Objeto» del Anexo I de las «Condiciones Generales de Uso de la Aplicación (Cataluña)» de las «CONDICIONES DE USO GENERAL – ESPAÑA», añadido con ocasión del reinicio de las operaciones en Barcelona: <https://cabify.com/spain/terms?hidden=true>.

utilizar como fuente de energía la electricidad, el hidrógeno, los biocarburantes, los combustibles sintéticos y parafínicos, el gas natural y el gas licuado del petróleo, o ser un vehículo híbrido (art. 7.1).

De manera similar a lo dispuesto en Cataluña por el Decreto Ley 4/2019, de 29 de enero, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el alquiler de vehículos con conductor (Disposición adicional primera), la norma valenciana habilita a los entes locales para incrementar los tiempos de contratación previa de los servicios, además de ampliar el elenco de lugares de generación de demanda de transporte (es decir, no solo aquellos mencionados por el art. 5.2 del Decreto Ley 4/2019, de 29 de enero, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el alquiler de vehículos con conductor), y para establecer una distancia mínima de dichos lugares de generación de demanda en la que esté prohibido el aparcamiento, así como para introducir requisitos adicionales a las especificaciones técnicas de los vehículos, siempre y cuando sea para mejorar la gestión de la movilidad interior o para garantizar el control de las condiciones de prestación del servicio (Disposición adicional primera). El primero en hacer uso de dicha habilitación ha sido el municipio de Elche, que ha dictado la Ordenanza reguladora de la prestación del servicio de auto-taxi dentro del término municipal de Elche, de 29 de julio de 2019²⁶⁵. A pesar de que la norma está dedicada casi en su totalidad a regular el servicio de taxi, la Disposición adicional segunda aprovecha para establecer que el tiempo mínimo de contratación previa de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor deberá ser de 60 minutos cuando el servicio tenga su origen dentro del término municipal de Elche. El precepto ha sido impugnado ante la Sala de lo contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Valencia por Unauto VTC, solicitándose asimismo que se suspenda cautelarmente su aplicación, petición que ha sido denegada²⁶⁶. De momento no ha recaído todavía resolución sobre el fondo del asunto.

Por último, debe mencionarse que el Grupo Parlamentario Popular presentó en las Cortes valencianas una Proposición de ley del servicio de transporte público discrecional de personas

²⁶⁵ BOP n.º 203, de 24 de octubre de 2019.

²⁶⁶ El auto denegando la suspensión cautelar no se ha publicado en las bases de datos jurídicas, aunque la prensa sí se ha hecho eco del contenido de su fallo: <https://www.diarioinformacion.com/elche/2020/01/16/tsj-avala-contratar-elche-vtc/2224796.html>; <https://www.elmundo.es/comunidad-valenciana/alicante/2020/01/17/5e20a36421efa046708b45fb.html>.

viajeras en vehículos de turismo en régimen de arrendamiento con conductor (VTC)²⁶⁷. Al igual que el suspendido Reglamento del AMB, introducía un sistema de doble autorización, según el cual la realización efectiva de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en el ámbito de la Comunidad Valenciana quedaba condicionada a la disposición de una segunda licencia, municipal o de área de prestación conjunta (art. 4). En concordancia con ello, los titulares de autorizaciones VTC vigentes, debían solicitar la segunda licencia en el plazo de dos meses desde la entrada en vigor de la norma y tenerla concedida en el plazo de 12 meses a contar desde la misma fecha (Disposición adicional cuarta). El 20 de junio de 2018 el Consell Jurídic Consultiu de la Comunitat Valenciana emitió un Dictamen sobre la misma²⁶⁸, en el que declaraba no ajustados a Derecho el artículo 4 y la Disposición adicional cuarta, por cuanto entendía que el sistema de doble autorización solo puede ser aplicado para las licencias de ámbito autonómico, pero no para las de ámbito nacional. La Proposición de ley caducó por disolución de las Cortes y convocatoria de elecciones mediante el Decreto 2/2019, de 4 de marzo, del Presidente de la Generalidad²⁶⁹, no siendo retomada en la nueva legislatura.

7. El País Vasco

El transporte discrecional de viajeros por carretera en vehículos de turismo se regula en el País Vasco²⁷⁰ en la Ley 2/2000, de 29 de junio, de Transporte Público urbano e Interurbano de Viajeros en Automóviles de Turismo²⁷¹, que no contiene referencia alguna a la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor; y en el Decreto 243/2002, de 15 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Transporte Público Urbano e Interurbano de Viajeros

²⁶⁷ BOC n.º 265, de 9 de marzo de 2018.

²⁶⁸ El dictamen puede ser consultado en: http://turia.gva.es/hdfi_access/cjc/bd.html y la proposición de ley en: <https://www.cortsvalecianas.es/es/parlament-obert/participa/iniciativa/proposicion-de-ley-del-servicio-del-transporte-publico>.

²⁶⁹ Decreto 2/2019, de 4 de marzo, del Presidente de la Generalidad, de disolución de *Les Corts* y de convocatoria de elecciones a las mismas (DOGV n.º 8.499, de 5 de marzo de 2019).

²⁷⁰ A 3 de noviembre de 2020, contaba con 2.156 licencias de taxi y 174 autorizaciones VTC, lo que arroja una ratio de 1/12,39.

²⁷¹ BOPV n.º 146, de 1 de agosto de 2000. Por su parte, la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera (BOPV n.º 6.191, de 29 de marzo de 2004) y el Decreto 51/2012, de 3 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de Transporte de Viajeros por Carretera (BOPV n.º 79, de 23 de abril de 2012) regulan el transporte intraautonómico urbano e interurbano de viajeros efectuado en vehículos con una capacidad superior a nueve plazas incluida la del conductor y las estaciones de viajeros.

en Automóviles de Turismo²⁷², que regula tan solo el régimen de otorgamiento de las autorizaciones VTC de ámbito autonómico (art. 52). No obstante, a fecha presente, todavía no se ha otorgado ninguna autorización autonómica. Por lo que respecta a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional, el lanzamiento de los servicios de *Uber* en Bilbao el 31 de octubre de 2019²⁷³, ha motivado la adopción del antes mencionado Decreto 200/2019, de 17 de diciembre, de condiciones de prestación del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor o conductora y con autorización de ámbito nacional (VTC-N) en la Comunidad Autónoma de Euskadi, de 17 de diciembre de 2019.

Siguiendo la habilitación realizada a favor de las Comunidades Autónomas en la Disposición adicional primera del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, el Decreto 200/2019, de 17 de diciembre, modifica las condiciones de explotación previstas en el artículo 182.1 ROTT. En concreto, establece que, tanto la solicitud del servicio, como la cumplimentación del contrato de arrendamiento de vehículo con conductor deben realizarse con una antelación mínima de 30 minutos a la prestación efectiva del servicio, debiendo quedar constancia de los servicios realizados en el Registro de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor estatal (art. 2.2). Ahora bien, como se ha expuesto, el artículo 2 Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, que establecía la obligatoria comunicación por vía telemática de los datos de cada servicio ha sido posteriormente declarado nulo por la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.^a) n.º 332/2020, de 6 de marzo de 2020, por lo que el precepto autonómico que establece la comunicación al Registro estatal carece de efectos prácticos.

No cabe duda de que el hecho de que el plazo mínimo de 30 minutos se aplique también a la solicitud del servicio, y por tanto, no solo a la conclusión del contrato, pretende impedir que *Uber* o *Cabify* puedan soslayar la aplicación efectiva del plazo de contratación previa de los servicios, como de hecho lo hace esta última en las ciudades de Alicante, Barcelona, Valencia

²⁷² BOPV n.º 233, de 5 de diciembre de 2002. Fue reformado por el Decreto 12/2007, de 30 de enero, de modificación del Reglamento de la Ley de Transporte Público Urbano e Interurbano de Viajeros en automóviles de turismo (BOPV n.º 29, de 9 de febrero de 2007).

²⁷³ <https://www.europapress.es/economia/noticia-ayuntamiento-bilbao-acusa-uber-aterriar-ciudad-nocturnidad-alevosia-20191031161931.html>; <https://www.europapress.es/economia/noticia-ayuntamiento-bilbao-acusa-uber-aterriar-ciudad-nocturnidad-alevosia-20191031161931.html>.

y, posteriormente también en Aragón²⁷⁴, donde opera a través de sociedades del mismo grupo empresarial que Maxi Mobility Spain, S. L., aplicando el tiempo mínimo de contratación previa solo al primer servicio solicitado por el viajero, pero no a los siguientes. Así lo recoge la propia exposición de motivos de la norma, en la que se declara que la medida se introduce «*con la pretensión de evitar el fraude y garantizar el cumplimiento del requisito de precontratación*».

Por otra parte, el Decreto 200/2019, de 17 de diciembre, reitera la prohibición estatal (art. 182.1 ROTT, párr. 3.º) impuesta a los vehículos de arrendamiento con conductor de circular por la vía pública en busca de clientes y de propiciar la captación de viajeros que no hayan contratado previamente el servicio (art. 2.3). Cuando no estén contratados previamente, prestando servicio o circulando con un fin acreditado distinto a la captación de viajeros, tan solo podrán permanecer estacionados si no visibilizan su disponibilidad (art. 2.4). Como complemento de lo anterior, se prohíbe la geolocalización con carácter previo a la contratación de los servicios (art. 2.5). Finalmente, deroga expresamente el artículo 6 de la Orden de 11 de febrero de 2005, del Consejero de Transportes y Obras Públicas, por la que se establece el número máximo de autorizaciones de transporte público interurbano de viajeros en automóviles de turismo en la Comunidad Autónoma de Euskadi²⁷⁵, debido a que era más restrictivo que la regla de proporcionalidad del artículo 48.3 LOTT, en la redacción dada por el Real Decreto Ley 13/2018, de 20 de abril²⁷⁶.

²⁷⁴ El artículo 3.3 del Decreto Ley 7/2019, de 12 de marzo, del Gobierno de Aragón, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el arrendamiento de vehículos con conductor, establece que el tiempo mínimo de contratación previa de los servicios VTC será de 15 minutos y especifica que el mismo se refiere al «*tiempo que mediará entre la celebración del contrato de arrendamiento o en su defecto, entre la comunicación de los datos esenciales del mismo a la Administración y la salida del vehículo del lugar en el que se encuentre*» y que «*[p]ara garantizar su control, será el momento en el que salga del lugar donde se encuentre, aquel en el que deberá comunicar el inicio del mismo*», salvo situaciones de emergencia o cuando se trate de transportes «*prestados al amparo de un contrato marco cuando no se dé alguna de las siguientes circunstancias: Que el arrendatario sea una persona física, usuaria del servicio de transporte. Que el arrendador o arrendatario sea una persona jurídica cuyo objeto social sea la mediación en la contratación de estos servicios de arrendamiento de vehículos con conductor*» (art. 3.4). Por otra parte, en caso de que las empresas prestadoras del servicio reconozcan al viajero un intervalo de tiempo para ejercer un derecho de cancelación o desistimiento, este queda incluido en el tiempo mínimo de contratación previa de 15 minutos (art. 3.5).

²⁷⁵ BOPV n.º 44, de 4 de marzo de 2005.

²⁷⁶ Establecía que: «*1.- El número de autorizaciones de ámbito estatal para la prestación de servicios de arrendamiento de vehículos con conductor, referidas a cada vehículo, no podrá superar el 2% del número máximo de autorizaciones de transporte público interurbano de viajeros en automóviles de turismo resultante para cada Territorio Histórico de la aplicación de las fórmulas del artículo 1. 2.- El valor resultante de la aplicación de este porcentaje se redondeará a número entero por exceso. 3.- No obstante lo dispuesto en el apartado 1, en ningún*

También el Decreto 200/2019, de 17 de diciembre, ha sido impugnado ante la Sala de lo contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco por Unauto VTC, solicitándose asimismo la suspensión cautelar de los preceptos referentes a la contratación del servicio con 30 minutos de antelación y a la prohibición de la geolocalización (art. 2.2 y 5). La suspensión instada ha sido acordada por el Auto del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco (Sala de lo contencioso-administrativo) de 10 de febrero de 2020²⁷⁷. A fecha presente, no ha recaído todavía resolución sobre el fondo del asunto. Por su parte, la CNMC ha requerido al Gobierno Vasco que derogue los artículos 2, 3, 4 y 5 de la norma, como paso previo a la interposición de un recurso contencioso-administrativo, a lo que, sin embargo, el Gobierno no ha accedido²⁷⁸.

caso el número de autorizaciones de ámbito estatal para la prestación de servicios de arrendamiento de vehículos con conductor podrá superar, en cada Territorio Histórico, los siguientes: Territorio Histórico de Álava: 6; Territorio Histórico de Bizkaia: 27; Territorio Histórico de Gipuzkoa: 15. 4.- Las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito estatal existentes a la entrada en vigor de la presente Orden continuarán vigentes, aun cuando superen los límites establecidos en los apartados anteriores. No obstante, cuando se produzca la extinción de las mismas por cualquiera de los motivos previstos en la normativa vigente, no podrán otorgarse otras por encima de los límites indicados».

²⁷⁷ El Auto no se recoge en las bases de datos jurídicas. No obstante, su contenido dispositivo fue publicado en el BOPV n.º 36, de 21 de febrero de 2020, en ejecución de lo acordado en la resolución (corrección de errores publicada en el BOPV n.º 39, de 26 de febrero de 2020).

²⁷⁸ <https://www.europapress.es/euskadi/noticia-gobierno-vasco-rechaza-peticion-cnmc-derogar-cuatro-articulos-normativa-rtc-euskadi-20200225190805.html>.

CAPÍTULO II: EL TRANSPORTE DISCRECIONAL DE VIAJEROS POR CARRETERA DESARROLLADO CON LA INTERVENCIÓN DE PLATAFORMAS EN LÍNEA

SUMARIO: I. EL TRANSPORTE Y LA ECONOMÍA COLABORATIVA: 1. Los orígenes y el desarrollo de la economía colaborativa. 2. El concepto de economía colaborativa. 3. La inclusión del transporte en la economía colaborativa: 3.1. La variedad de modelos. 3.2. El *carsharing*. 3.3. El *carpooling*: la plataforma *BlaBlaCar*. 3.4. El *ridehailing*: las plataformas *Uber* y *Cabify*. 3.5. Los principales modelos de *carpooling* y *ridehailing* como supuestos de economía colaborativa. —II. EL RÉGIMEN JURÍDICO APLICABLE A LAS PLATAFORMAS DE TRANSPORTE: 1. La alternativa de regímenes jurídicos: los servicios de la sociedad de la información y los servicios de transporte. 2. La Sentencia del Tribunal de Justicia de 20 de diciembre de 2017: 2.1. Relevancia. 2.2. La petición de pronunciamiento prejudicial. 2.3. Los criterios para determinar la naturaleza jurídica del servicio: el doble test: 2.3.1. El concepto de servicio de la sociedad de la información. 2.3.2. Aplicación al servicio *UberPop*. 2.3.2.1. *UberPop* como servicio mixto. 2.3.2.2. El doble test. 2.4. El régimen jurídico aplicable. —III. LA NATURALEZA JURÍDICA DE LOS SERVICIOS *UBERX* Y *CABIFY LITE*: 1. Introducción. 2. La aplicación del doble test a los servicios *UberX* y *Cabify Lite*: 2.1. El criterio de la creación de la oferta de transporte. 2.2. El criterio de la influencia decisiva. 3. La naturaleza jurídica de los servicios *UberX* y *Cabify Lite* conforme a la normativa nacional: 3.1. Introducción. 3.2. La perspectiva jurídico-privada. 3.3. La perspectiva jurídico-pública: 3.3.1. La práctica actual de *Uber* y *Cabify*: 3.3.1.1. En España. 3.3.1.2. En otros países. 3.3.2. El factor clave: la calificación del vínculo entre la plataforma y los conductores en el ámbito laboral. 3.3.3. Las plataformas como transportistas. —IV. LA ACTIVIDAD DE INTERMEDIACIÓN DE *UBER* Y *CABIFY* EN EL TRANSPORTE EN TAXI: 1. La naturaleza jurídica de la actividad. 2. La posibilidad de exigir una autorización administrativa. —V. LA PLATAFORMA *BLABLACAR*: 1. El funcionamiento de la plataforma. 2. La naturaleza jurídica de la actividad de transporte de los conductores registrados. 3. La naturaleza jurídica de la actividad de la plataforma.

I. EL TRANSPORTE Y LA ECONOMÍA COLABORATIVA

1. Los orígenes y el desarrollo de la economía colaborativa

La intervención de plataformas en línea en el desarrollo de todo tipo de actividades (alojamiento, transporte, seguros, servicios financieros, notariales, bancos de tiempo, *crowdfunding*, etc.)²⁷⁹ constituye uno de los fenómenos económicos más relevantes del siglo XXI²⁸⁰. Se conoce hoy día bajo el nombre de «economía colaborativa» (en castellano), *collaborative economy* (en inglés en Europa)²⁸¹ y *sharing economy* (en inglés en Estados

²⁷⁹ Para una visión global de los principales sectores y plataformas, vid., entre otros, CAÑIGUERAL BAGÓ, A., *Vivir mejor con menos. Descubre las ventajas de la nueva economía colaborativa*, Conecta, Barcelona, 2014; BULCHAND, J. Y MELIÁN, S., *La revolución de la economía colaborativa*, LID, Madrid, 2018; SUNDADARAJAN, A., *The Sharing Economy. The End of Employment and the Rise of Crowd-Based Capitalism*, The MIT Press, Cambridge (Massachusetts), 2017. La ORGANIZACIÓN DE CONSUMIDORES Y USUARIOS (OCU), «Plataformas digitales de consumo colaborativo, de acceso compartido y bajo demanda», 24 de julio de 2019, disponible en <https://www.ocu.org/consumo-familia/consumo-colaborativo/informe/plataformas-consumo-colaborativo>, proporciona «información sobre plataformas digitales colaborativas, de acceso compartido y bajo demanda», con enlaces directos a las páginas web de cerca de 400. Resulta ilustrativo el gráfico por sectores de la economía colaborativa realizado por OWYANG, J., «Honeycomb 3.0: The Collaborative Economy Market Expansion», 10 de marzo de 2016, disponible en <https://web-strategist.com/blog/2016/03/10/honeycomb-3-0-the-collaborative-economy-market-expansion-sxsw/>.

²⁸⁰ No en vano, COMISIÓN EUROPEA, «Study to Monitor the Economic Development of the Collaborative Economy in the EU», 23 de febrero de 2018, pp. 1-214, estimó que cinco de los sectores de la economía colaborativa (transporte, alojamiento, finanzas y servicios domésticos y profesionales a demanda) generaron en 2016, 26,5 miles de millones de euros. Otro informe, elaborado a petición de la Comisión Europea por PRICEWATERHOUSECOOPERS (PwC) calcula que los ingresos en Europa en los cinco sectores anteriores podrían pasar de los 4.000 millones de dólares en 2015 a 335.000 millones de dólares en 2025. Vid. PwC UK, «Assessing the size and presence of the collaborative economy in Europe», abril de 2016, pp. 1-31, en pp. 6 y 7, disponible en <https://www.pwc.es/es/publicaciones/digital/evaluacion-economia-colaborativa-europa.pdf>. Asimismo, un estudio anterior de la consultora determinó que otros cinco sectores de la economía colaborativa (el préstamo entre particulares, la contratación de personal en línea, el alojamiento entre particulares, el sistema de coche multiusuario y el uso compartido de contenido multimedia) tenían potencial para incrementar los ingresos mundiales desde los aproximadamente 13 mil millones de euros en 2015 hasta 300 mil millones de euros en 2025. Vid. PwC, «The Sharing Economy», *Consumer Intelligence Series*, 2015, disponible en <https://www.pwc.com/us/en/industry/entertainment-media/publications/consumer-intelligence-series/assets/pwc-cis-sharing-economy.pdf>.

²⁸¹ En 2015 el Diccionario Oxford incluyó la locución *sharing economy* y la definió como «un sistema económico en el que bienes o servicios son compartidos entre particulares, de forma gratuita o a cambio de una suma de dinero, normalmente a través de internet». La traducción se toma de COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO, Dictamen sobre la «Fiscalidad de la economía colaborativa. Análisis de posibles políticas impositivas ante el crecimiento de la economía colaborativa» (Dictamen exploratorio solicitado por la Presidencia estonia), pp. 1-7 (DOUE C 81, de 2 de marzo de 2018), párrafo 2.4.

Unidos)²⁸², aunque también se le designa de muchas otras maneras²⁸³. Así, son comúnmente empleadas las expresiones: economía bajo demanda o a demanda (*on demand economy*)²⁸⁴, economía de acceso (*access economy*)²⁸⁵, economía entre pares (*peer-to-peer economy* o *P2P economy*)²⁸⁶, economía de plataformas (*platform economy*)²⁸⁷, e incluso algunas tan originales como «capitalismo de masas» (*crowd-based capitalism*)²⁸⁸, etc.

²⁸² BULCHAND, J. Y MELIÁN, S., *La revolución de la economía colaborativa*, cit., p. 37, señalan que los tres términos no son exactamente sinónimos, pues economía colaborativa sería más bien *collaborative economy*, mientras que *sharing economy* se traduciría por economía compartida.

²⁸³ ALFONSO SÁNCHEZ, R., «La economía llamada “colaborativa”», en R. Alfonso Sánchez y J. Valero Torrijos (dirs.), *Retos jurídicos de la economía colaborativa en el contexto digital*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2017, pp. 49-72, en pp. 53-55; BOTSMAN, R., «The Sharing Economy: Dictionary of Commonly Used Terms», disponible en <https://rachelbotsman.com/blog/the-sharing-economy-dictionary-of-commonly-used-terms/>; BULCHAND, J. Y MELIÁN, S., *La revolución de la economía colaborativa*, cit., pp. 37-52.

²⁸⁴ La expresión «economía a demanda» se debe a la rapidez para casar oferta con demanda. Vid. MAUDES GUTIÉRREZ, A., SOBRINO RUIZ, M.ª E HINOJO GONZÁLEZ, P., «Fundamentos económicos de la economía colaborativa», *Anuario de Derecho de la Competencia*, 2016, pp. 167-186, en p. 169.

²⁸⁵ SHARING ESPAÑA Y ADIGITAL, «Los modelos colaborativos y bajo demanda en plataformas digitales», 16 de marzo de 2017, pp. 1-31, en p. 9, disponible en http://grupo.us.es/iwpr/wp-content/uploads/2017/03/informe_adigital_parte_1.pdf, distinguen dentro de los modelos de la economía colaborativa, la economía bajo demanda y la economía de acceso. Consideran que la economía colaborativa incluye «modelos de producción, consumo o financiación que se basan en la intermediación entre la oferta y la demanda generada en relaciones entre iguales (P2P o B2B) o de particular a profesional a través de plataformas digitales que no prestan el servicio subyacente, generando un aprovechamiento eficiente y sostenible de los bienes y recursos ya existentes e infrautilizados, permitiendo utilizar compartir, intercambiar o invertir los recursos o bienes, pudiendo existir o no una contraprestación entre los usuarios». Por su parte, en la economía de acceso «una empresa, con fines comerciales, pone a disposición de un conjunto de usuarios unos bienes para su uso temporal, adaptándose al tiempo de uso efectivo que requieren dichos usuarios y flexibilizando la localización espacial de los mismos», siendo dos ejemplos paradigmáticos el *carsharing* y el *coworking*. En fin, incluyen dentro de la economía bajo demanda «aquellos modelos de consumo y provisión de servicios que se basan en la intermediación entre la oferta y la demanda generada habitualmente de profesional a consumidor (B2C) a través de plataformas digitales que no prestan el servicio subyacente y cuya prestación se origina en base a las necesidades del usuario que demanda y se adapta a sus preferencias, prestándose normalmente a cambio de una contraprestación y habitualmente con ánimo de lucro».

²⁸⁶ COMITÉ DE LAS REGIONES EUROPEO, Dictamen sobre «La dimensión local y regional de la economía colaborativa», pp. 1-6 (*DOUE C 51*, de 10 de febrero de 2016), párrafo 9, califica la «economía inter pares» como una modalidad de la economía colaborativa, que comprende «iniciativas que fomentan un enfoque inter pares, implican a los usuarios en el diseño del proceso de producción o convierten a los clientes en una comunidad».

²⁸⁷ FINCK, M. Y RANCHORDÁS, S., «Sharing and the City», *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, cit., pp. 1.299-1.369, definen la economía de plataformas como un fenómeno amplio, en el que se emplean plataformas digitales para conectar la demanda con la oferta, y que engloba tanto prácticas en las que participan plataformas colaborativas, esto es, plataformas que intermedian en las transacciones P2P, como prácticas en las que intervienen mercados en línea, que facilitan interacciones B2C, en las que se comparte poco.

²⁸⁸ SUNDADARAJAN, A., *The Sharing Economy. The End of Employment and the Rise of Crowd-Based Capitalism*, cit., p. 26.

El germen de la economía colaborativa se encuentra en el consumo colaborativo (*collaborative consumption*)²⁸⁹, que hace referencia a actividades sin ánimo de lucro, realizadas entre particulares para incrementar el uso de bienes o servicios con capacidad ociosa, por tanto, infrautilizados²⁹⁰, y compartir gastos²⁹¹. Aunque había sido empleado antes por otros autores²⁹², el concepto de consumo colaborativo devino popular a partir del libro publicado en 2010 por Rachel Botsman y Roo Rogers, *What's Mine Is Yours. The Rise of Collaborative Consumption*²⁹³.

²⁸⁹ ALFONSO SÁNCHEZ, R., «La economía llamada “colaborativa”», cit., pp. 53-55; MIRANDA SERRANO, L. M.ª, «Transporte colaborativo: sobre la naturaleza jurídica de los servicios prestados por Uber», cit., p. 696.

²⁹⁰ Son ejemplos paradigmáticos de este tipo de bienes aquellos con un elevado coste y usados con poca frecuencia: vehículos, casas de vacaciones, embarcaciones de recreo, etc. Vid. FILIPPAS, A., HORTON, J. J. Y ZECKHAUSER, R., «Owing, Using and Renting: Some Simple Economics of the “Sharing Economy”», NBER, 2019, pp. 1-56, en p. 2, disponible en <http://john-joseph-horton.com/papers/sharing.pdf>; BENKLER, Y., «Sharing Nicely, On Shareable Goods and the Emergence of Sharing as a Modality of Economic Production», *Yale Law Journal*, vol. 114, n.º 2, noviembre de 2004, pp. 273-358, en pp. 275 y 276, disponible en https://www.yalelawjournal.org/pdf/407_upovva1e.pdf; HATZOPOULOS, V., *The Collaborative Economy and EU Law*, Hart Publishing, Oxford-Portland, 2018, p. 1.

²⁹¹ COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO, Dictamen sobre «Consumo colaborativo o participativo: un modelo de sostenibilidad para el siglo XXI», pp. 1-8 (DOUE C 177, de 11 de junio de 2014), apartados 3.1 y 4.8, en los que se define el consumo colaborativo o participativo, como «*la manera tradicional de compartir, intercambiar, prestar, alquilar y regalar redefinida a través de la tecnología moderna y las comunidades*», en cuatro ámbitos: de consumidor a consumidor (C2C); de consumidor a consumidor, pero a través de negocio (C2B); de negocio a consumidor (B2C); y, de negocio a negocio (B2B); también, GOBIERNO DE ARAGÓN Y ECODES, «Consumo colaborativo y economía compartida. Una visión general y algunas experiencias en Aragón», septiembre de 2013, pp. 1-32, en pp. 5 y 6, disponible en http://aragonhoy.net/index.php/mod.documentos/mem.descargar/fichero.documentos_Informe_Consumo_Colaborativo_ECOCODES_DGAConsumo_eb80b3c0%232E%23pdf; SHARING ESPAÑA Y ADIGITAL, «Los modelos colaborativos y bajo demanda en plataformas digitales», cit., p. 5, en el que se define el consumo colaborativo como «*la parte de la economía colaborativa que está creciendo más rápido y permite a individuos colaborar, explotar y compartir servicios o bienes, por medio del intercambio o trueque, o bien convirtiéndose en micro-productores o emprendedores que prestan servicios u obtienen un rendimiento de sus activos infrautilizados mediante el alquiler de los mismos*»; asimismo, CAÑIGUERAL BAGÓ, A., *Vivir mejor con menos. Descubre las ventajas de la nueva economía colaborativa*, cit., pp. 9-44.

²⁹² FELSON, M. Y SPAETH, J. L., «Community Structure and Collaborative Consumption: A Routine Activity Approach», *The American Behavioural Scientist*, vol. 21, n.º 4, marzo-abril 1978, pp. 614-624, disponible en <http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/000276427802100411?journalCode=absb>. Estos profesores de sociología definían como actos de consumo colaborativo aquellos en los que una o varias personas utilizan bienes o servicios en procesos en los que participan otras personas, como por ejemplo tomar una cerveza con amigos, compartir una comida con familiares, viajar para visitar a alguien o utilizar la lavadora para hacer la colada de la familia. Asimismo, ALGAR, R., «Collaborative Consumption», *Leisure Report*, abril, 2007, pp. 16 y 17, disponible en <http://www.oxygen-consulting.co.uk/insights/collaborative-consumption/>, aunque no define el consumo colaborativo, señala como ejemplos, entre otros, plataformas como eBay y Trip Advisor.

²⁹³ BOTSMAN, R. Y ROGERS, R., *What's Mine Is Yours. The Rise of Collaborative Consumption*, cit., pp. 3-64. Según los autores, el consumo colaborativo supone pasar de la adquisición de la propiedad de los bienes a su uso, como contrapartida al individualismo, a la superproducción, al hiperconsumo y a la sociedad del usar y tirar propios del mundo desarrollado actual.

El transporte discrecional de viajeros por carretera tampoco ha sido ajeno a la economía colaborativa. Constituyen manifestaciones tradicionales del consumo colaborativo la práctica de compartir vehículo con familiares, amigos, compañeros, e incluso desconocidos, a través del *autostop* o mediante anuncios publicados *ad hoc*, que han sido frecuentes en todos los tiempos²⁹⁴.

Sin embargo, hoy día dichas actividades se desarrollan a gran escala, la mayoría de veces entre desconocidos, a cambio de una remuneración y de una manera eficiente, por medio de aplicaciones digitales. Así, lo que se gestó como una actividad de consumo colaborativo ha venido dando paso a un fenómeno de mayor amplitud, que, obviamente, no solo engloba acciones de consumo —como sugeriría el nombre de «consumo colaborativo»— sino también de producción y distribución de bienes o servicios²⁹⁵. En este sentido, es cierto que el empleo de la expresión «economía colaborativa» para referirse a actividades que se basan en el intercambio económico y no implican autentica colaboración adolece de imprecisión²⁹⁶. No obstante, su utilización en este trabajo se debe a que es la que se ha consolidado en España²⁹⁷ y la que han asumido la Comisión Europea en su Comunicación «Una Agenda Europea para la economía colaborativa»²⁹⁸ y la CNMC²⁹⁹.

²⁹⁴ A estas prácticas hace referencia VELASCO SAN PEDRO, L. A., «El consumo colaborativo en el transporte de personas», cit., p. 4.

²⁹⁵ ALFONSO SÁNCHEZ, R., «La economía llamada “colaborativa”», cit., p. 53; MIRANDA SERRANO, L. M.ª, «Economía colaborativa y competencia desleal. ¿Deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por plataformas digitales?», cit., p. 200; GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, B., «Alojamiento y viviendas de uso turístico», en R. Escudero Gallego y S. Martínez Garrido (dirs.), *Cuadernos de Derecho para ingenieros. Economía colaborativa*, cit., pp. 150-167, en pp. 153 y 154.

²⁹⁶ BULCHAND, J. Y MELIÁN, S., *La revolución de la economía colaborativa*, cit., pp. 40 y 41; ECKHARDT, G. M. Y BARDHI, F., «The Sharing Economy isn't About Sharing at All», *Harvard Business Review*, 28 de enero de 2015, disponible en <https://hbr.org/2015/01/the-sharing-economy-isnt-about-sharing-at-all>.

²⁹⁷ VELASCO SAN PEDRO, L. A., «Economía colaborativa», cit. pp. 633 y 634.

²⁹⁸ COM (2016) 356; también el COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO en el Dictamen sobre «La economía colaborativa y la autorregulación», 25 de mayo de 2016, pp. 1-9 (DOUE C 303, de 19 de agosto de 2016); asimismo, el PARLAMENTO EUROPEO, «Resolución del Parlamento Europeo sobre nuevas oportunidades para las pequeñas empresas de transporte, incluidos los modelos de negocio colaborativos», 24 de noviembre de 2016, 2015/2349(INI), pp. 1-8 (DOUE C 224, de 27 de junio de 2018).

²⁹⁹ Aunque en su intervención en la jornada organizada por Uno Logística, «Retos y oportunidades de la economía colaborativa en la logística y el transporte», de 18 de febrero de 2018, disponible en https://www.cnmc.es/sites/default/files/editor_contenidos/CNMC/Intervenciones%20p%C3%BABlicas/20180218_UNO.pdf, el Presidente de la CNMC señalaba que «hoy se habla más de “economía digital” o “economía de las plataformas” que de “economía colaborativa”. La razón es que se trata de un fenómeno transversal, que afecta tanto a los nuevos modelos de negocio como a los tradicionales».

El surgimiento y desarrollo de la economía colaborativa se deben a una serie de factores, entre los que suelen nombrarse: el progreso tecnológico, la mejora en la solución de los problemas de confianza, el cambio de valores en la sociedad, la preocupación por el consumo sostenible y la crisis económica³⁰⁰.

El factor más destacado lo constituye el desarrollo de las tecnologías de la información, esto es, la Internet de alta velocidad, la geolocalización disponible en los teléfonos inteligentes y los pagos en línea³⁰¹. El desarrollo tecnológico permite que las plataformas en línea casen oferta con demanda, reduciendo considerablemente los costes de transacción, tanto los de búsqueda (la plataforma busca entre los usuarios registrados en uno de sus lados a aquellos que el usuario del otro lado necesita), como los de acuerdo (la plataforma propone un formato de actuación, que si los usuarios deciden seguir conlleva que el acuerdo se perfeccione con unos pocos clics), y los de control (el pago se realiza en línea y se gestiona por la plataforma)³⁰².

³⁰⁰ Entre otros, CNMC, «Resultados preliminares. E/CNMC/004/15 Estudio sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa», marzo de 2016, pp. 1-193, en pp. 26-31, disponible en <https://www.airbnbitizen.com/wp-content/uploads/2016/03/0-2.pdf>; MONOPOLKOMMISSION, «Competition 2016. The Twenty-first Biennial Report, Chapter V. Digital markets: The Sharing Economy und FinTechs», 20 de septiembre de 2016, pp. 1-70, en pp. 5 y 6, disponible en https://www.monopolkommission.de/images/HG21/HGXXI_Chapter_V.pdf; VELASCO SAN PEDRO, L. A., «El consumo colaborativo en el transporte de personas», cit., p. 2; ROJO ÁLVAREZ-MANZANEDA, R., «El Derecho Mercantil ante la expansión del consumo colaborativo», en L. M.^a Miranda Serrano y J. Pagador López (dirs.) *Retos y tendencias del Derecho de la contratación mercantil*, Marcial Pons, Madrid, 2017, pp. 133-144, en p. 134; MIRANDA SERRANO, L. M.^a, «Economía colaborativa y competencia desleal. ¿Deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por plataformas digitales?», cit., pp. 201 y 202; BULCHAND, J. Y MELIÁN, S., *La revolución de la economía colaborativa*, cit., pp. 22 y 23, incluyen también factores como el «emprendimiento, capital riesgo y la búsqueda de unicornios» para referirse al auge del emprendimiento y la existencia de capital riesgo dispuesto a invertir grandes cantidades de dinero en las empresas emergentes de la economía colaborativa, aún a costa de soportar pérdidas multimillonarias durante los años iniciales.

³⁰¹ Según EUROSTAT, «Estadísticas sobre sociedad y economía digital–Hogares y particulares», datos extraídos en marzo de 2018, disponible en https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Digital_economy_and_society_statistics_-_households_and_individuals/es, durante 2017 el 65 % de las personas entre 16 y 74 años en la UE utilizaron un dispositivo móvil (teléfono inteligente, ordenador portátil, tableta) para conectarse a internet fuera del hogar o del lugar de trabajo.

³⁰² FEDERAL TRADE COMMISSION, «The “Sharing” Economy. Issues Facing Platforms, Participants & Regulators», noviembre de 2016, pp. 1-100, en p. 18, disponible en <https://www.ftc.gov/reports/sharing-economy-issues-facing-platforms-participants-regulators-federal-trade-commission>; ALBERT LÓPEZ-IBOR, R., BIAZZI SOLOMONOFF, R. Y CABRILLO RODRÍGUEZ, F., «Taxi Driver 2.0. ¿Por qué Uber ya ha Ganado la batalla?», *Papeles de economía española*, n.º 151, 2017, pp. 172-188, en pp. 175 y 176; CONTRERAS DELGADO DE COS, J. M., SILOS RIBAS, M. Y SOBRINO RUIZ, M., «La economía colaborativa en los sectores regulados (III). Transporte de viajeros», en R. Alfonso Sánchez y J. Valero Torrijos (dirs.), *Retos jurídicos de la economía colaborativa en el contexto digital*, cit., pp. 309-335, en pp. 311 y 312; EDELMAN, B. G. Y GERADIN, D., «Efficiencies and regulatory shortcuts: how should we regulate companies like Airbnb and Uber?», *Stanford Technology Law Review*, vol. 19, n.º 293, 2016, pp. 293-328, en pp. 296-302; EVANS, D. S. Y SCHMALENSEE, R., «The Industrial Organization of Markets with

Además, relacionados con el factor tecnológico, los avances producidos en el terreno de la confianza mediante sistemas de reputación en línea, a través de los que oferentes y demandantes se valoran mutuamente³⁰³ y que introducen una digitalización del «boca a boca», constituyen un factor clave en el desarrollo de la economía colaborativa³⁰⁴. Estos sistemas de reputación en línea se complementan, en muchos casos, con mecanismos tradicionales de generación de confianza, como la verificación documental o las coberturas adicionales de seguros. Aunque no son extraordinarios los avances tecnológicos que emplean los modelos asociados a la economía colaborativa, se trata de innovaciones que no habían sido adoptadas por los sectores tradicionales³⁰⁵.

Asimismo, se considera como factor del nacimiento de la actual economía colaborativa la creciente concienciación sobre el consumo sostenible³⁰⁶ y el consiguiente cambio en el sistema de valores de la población, al menos entre los jóvenes, para quienes parece ser que está menguando la importancia de la propiedad frente al alza del deseo de compartir bienes o servicios³⁰⁷. Con ello se pretenden moderar los excesos del actual modelo económico, basado en la superproducción y el hiperconsumo, por entenderse que es insostenible y causante de

Two-Sided Platforms», *Competition Policy International*, vol. 3, n.º 1, 2007, pp. 151-179, en p. 152; RODRÍGUEZ DE LAS HERAS BALLELL, T., *El régimen jurídico de los mercados electrónicos cerrados (e-Marketplaces)*, Marcial Pons, Barcelona, 2006, pp. 109-111.

³⁰³ Por ejemplo, la plataforma *BlaBlaCar* indica que cada año sus usuarios publican más de 2,8 millones de opiniones: <https://blog.blablacar.es/about-us/que-es-blablacar>.

³⁰⁴ FILIPPAS, A., HORTON, J. J. Y ZECKHAUSER, R., «Owing, Using and Renting: Some Simple Economics of the «Sharing Economy»», cit., p. 8; EDELMAN, B. G. Y GERADIN, D., «Efficiencies and regulatory shortcuts: how should we regulate companies like Airbnb and Uber?», cit., pp. 299 y 300.

³⁰⁵ En relación con el sector del taxi, que, al menos, hasta la aparición de los nuevos actores como *Uber* en el mercado, no había prestado seria atención al progreso tecnológico, demuestra hasta qué punto la falta de competencia puede ser dañina para la innovación, TIROLE, J., *La economía del bien común*, Taurus, Móstoles (Madrid), 2017, pp. 444 y 445.

³⁰⁶ Según una encuesta realizada en siete países europeos (Alemania, Bélgica, España, Francia, Italia, Países Bajos y Reino Unido) por la compañía YOUGOV, PLC. para la Federación Europea de ONG Transport&Environment (T&E), «The future of Uber in Europe: electric and shared? Consumer attitudes towards Uber and taxi services», enero de 2020, pp. 1-7, en p. 2, el 52% de los clientes de *Uber* y de taxi estarían dispuestos a pagar entre 15 y 20 céntimos más por kilómetro por viajar en un coche eléctrico, siendo esta posición más acusada entre los jóvenes (57%). Puede ser consultada en https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/The%20future%20of%20Uber%20in%20Europe_electric%20and%20shared%20%281%29.pdf.

³⁰⁷ MORGAN, B., «No Ownership, No Problem: Why Millennials Value Experiences over Owning Things», 1 de junio de 2015, disponible en <https://www.forbes.com/sites/blakemorgan/2015/06/01/ownershipproblem-nomillennials-value-experiences-over-ownership/>; FINCK, M. Y RANCHORDÁS, S., «Sharing and the City», cit., p. 1.308.

desigualdad entre regiones productoras y consumidoras³⁰⁸. Finalmente, se ha afirmado que la crisis financiera de la década pasada ha propiciado el surgimiento de una nueva forma de acceso y disfrute de bienes y servicios basada en la colaboración entre los particulares, ventajosa tanto para los demandantes de bienes y servicios, que pueden tener acceso a ellos de forma más económica, como para los oferentes, quienes obtienen rentabilidad de sus bienes infrautilizados³⁰⁹.

2. El concepto de economía colaborativa

Al igual que no es uniforme la terminología empleada para referirse al fenómeno de la economía colaborativa, tampoco existe un concepto unánime del mismo. Esta circunstancia se debe, principalmente, a la distinta naturaleza de las actividades que pueden prestarse bajo su manto, con las especificidades inherentes a cada sector; a la constante evolución de los modelos existentes; y a la aparición continua de nuevos modelos de negocio³¹⁰; pero también al enfoque más o menos estricto que se adopte a la hora de definirla.

³⁰⁸ GOBIERNO DE ARAGÓN Y ECODES, «Consumo colaborativo y economía compartida. Una visión general y algunas experiencias en Aragón», cit., pp. 5 y 6; CAÑIGUERAL BAGÓ, A., *Vivir mejor con menos. Descubre las ventajas de la nueva economía colaborativa*, cit., pp. 9-22.

³⁰⁹ COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO, Dictamen sobre «Consumo colaborativo o participativo: un modelo de sostenibilidad para el siglo XXI», cit., pp. 1-5; MONOPOLKOMMISSION, «Competition 2016. The Twenty-first Biennial Report, Chapter V. Digital markets: The Sharing Economy und FinTechs», cit., p. 6; BOTSMAN, R. Y ROGERS, R., *What's Mine Is Yours. How Collaborative Consumption Is Changing the Way We Live*, cit., pp. 3-64; RANCHORDAS, S., «Does Sharing Mean Caring? Regulating Innovation in the Sharing Economy», *Minnesota Journal of Law, Science & Technology*, vol. 16, n.º 1, 2015, pp. 413-475, en p. 5; MIRANDA SERRANO, L. M.ª, «Economía colaborativa y competencia desleal. ¿Deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por plataformas digitales?», cit., p. 201; LIETAERT, M., *Homo cooperans 2.0. Por una economía colaborativa desde el cooperativismo*, Icaria, Barcelona, 2017, pp. 47-77. No obstante, también se ha señalado que la crisis económica constituiría tan solo un factor coyuntural y no estructural en el desarrollo de la economía colaborativa, ya que incluso en zonas donde la crisis ha tenido menor repercusión, la economía colaborativa se ha expandido. Vid. CNMC, «Resultados preliminares. E/CNMC/004/15 Estudio sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa», cit., p. 26, que pone el ejemplo del Reino Unido; FERNÁNDEZ PÉREZ, N., *El alojamiento colaborativo*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2018, p. 32; MAUDES GUTIÉRREZ, A., SOBRINO RUIZ, M.ª E HINOJO GONZÁLEZ, P., «Fundamentos económicos de la economía colaborativa», cit., p. 170.

³¹⁰ MONOPOLKOMMISSION, «Competition policy: The challenge of digital markets», Special Report No 68, 2015, pp. 1-140, en pp. 2 y 3, disponible en <https://www.monopolkommission.de/index.php/en/press-releases/52-competition-policy-the-challenge-of-digital-markets>; COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO, Dictamen sobre «La economía colaborativa y la autorregulación», cit., p. 37; QUIJANO GONZÁLEZ, J., «Economía colaborativa. Aspectos conceptuales», en R. Escudero Gallego y S. Martínez Garrido (dirs.), *Cuadernos de Derecho para ingenieros. Economía colaborativa*, cit., pp. 11-22, en p. 15; ROJO ÁLVAREZ-MANZANEDA, R., «El Derecho Mercantil ante la expansión del consumo colaborativo», cit., p. 135; HERRERO SUAREZ, C., «La economía

Frente a la doctrina mercantilista mayoritaria que propugna un concepto estricto de economía colaborativa, identificable en esencia con la primitiva idea de consumo colaborativo, según el cual esta englobaría tan solo los intercambios entre pares, sin ánimo de lucro³¹¹, las definiciones a nivel institucional nacional y de la Unión Europea, seguidas también por algunos autores³¹², emplean un concepto mucho más amplio³¹³. Con todo, la tesis que está ganando terreno respecto de lo que ha de entenderse por economía colaborativa en el siglo XXI va más allá de lo que inicialmente se conoció como consumo colaborativo, de modo que dentro de la misma se incluyen tanto transacciones entre iguales (*peer to peer*: P2P), que permiten compartir bienes o servicios entre particulares (*consumer to consumer*: C2C) o entre profesionales

colaborativa en el sector del alojamiento turístico. Reflexiones desde la óptica de la competencia desleal», en Miranda Serrano, L. M.^a y Javier Pagador López (dirs.), *Retos y tendencias del Derecho de la contratación mercantil*, cit., pp. 145-158, en p. 146; RODRÍGUEZ, F., «Aspectos no jurídicos de la economía colaborativa y bajo demanda en plataformas digitales», en S. Rodríguez Marín y A. Muñoz García (coords.), *Aspectos legales de la economía colaborativa y bajo demanda en plataformas digitales*, Wolters Kluwer, Las Rozas (Madrid), 2018, pp. 15-42, en p. 16; FINCK, M., «The Sharing Economy and the EU», en N. M. Davison, M. Finck y J. J. Infranca (dirs.), *The Cambridge Handbook of the Law of the Sharing Economy*, Cambridge University Press, Cambridge, 2019, pp. 261-273, en p. 262.

³¹¹ VELASCO SAN PEDRO, L. A., «El consumo colaborativo en el transporte de personas», cit., p. 8, aboga por diferenciar entre las plataformas de conductores particulares y las de conductores profesionales, «*esto es, entre lo que es auténtico consumo colaborativo y lo que es prestación de servicios profesionales de transporte*»; ALFARO ÁGUILA-REAL, J., «La regulación contractual de Uber con sus conductores», en *Almacén de Derecho*, 17 de noviembre de 2015, disponible en <https://almacendederecho.org/36791-2/>, opina que Uber no es un ejemplo de economía colaborativa; PETIT LAVALL, M.^a V. Y PUETZ, A., «Fierce or Unfair Competition in the Road Passenger Transport Sector», cit., p. 427, apuntan que es cuestionable que todos los nuevos intermediarios representen un genuino supuesto de economía colaborativa; MIRANDA SERRANO, L. M.^a, «Economía colaborativa y competencia desleal. ¿Deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por plataformas digitales?», cit., p. 202; GÓRRIZ LÓPEZ, C., «Taxi “vs” Uber: de la competencia desleal al arrendamiento de vehículo con conductor», cit., p. 246, considera que es necesario repensar el concepto de economía colaborativa, pues detrás de él «*se encuentran nuevos intermediarios que se aprovechan de la mayor capacidad de la tecnología digital para proporcionar servicios tradicionales*»; también FINCK, M. Y RANCHORDÁS, S., «Sharing and the City», cit., pp. 1.313-1.322.

³¹² MONTERO PASCUAL, J. J., «La regulación de la economía colaborativa», cit., p. 35, considera arbitrario clasificar las plataformas en virtud de si la actividad subyacente se realiza o no con ánimo de lucro; DEMARY, V., «Competition in the Sharing Economy», cit., p. 4; id. «Stepping up the Game. The Role of Innovation in the Sharing Economy», cit., p. 5, considera que pertenecen a la economía colaborativa, junto a plataformas como Uber, Airbnb o Amazon, también Google, Apple, Samsung, Microsoft, Facebook; JOURDAIN, L., LECLERC, M. Y MILLERAND, A., *Économie collaborative & Droit. Les clés pour comprendre*, cit., p. 17; GRAHAM, M. Y ANWAR, M. A., «Two Models for a Fairer Sharing Economy», cit., p. 330.

³¹³ MIRANDA SERRANO, L. M.^a, «Economía colaborativa y competencia desleal. ¿Deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por plataformas digitales?», cit., pp. 203 y 204.

(*business to business*: B2B), como transacciones realizadas de profesional a consumidor (*business to consumer*: B2C)³¹⁴.

En efecto, la Comisión Europea, en una aproximación temprana al fenómeno, definía la economía colaborativa como «*un complejo ecosistema de servicios a la carta y utilización temporal de activos basado en el intercambio a través de plataformas en línea*»³¹⁵. Posteriormente, en su Comunicación «Una Agenda Europea para la economía colaborativa», matiza dicho concepto y afirma que la economía colaborativa «*se refiere a 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 (...) que ofrecen servicios de manera ocasional (“pares”)*», pero también por prestadores de servicios que actúan a título profesional, y que, generalmente, «*las transacciones de la economía colaborativa no implican un cambio de propiedad y pueden realizarse con o sin ánimo de lucro*»³¹⁶.

Por su parte, el Comité Económico y Social Europeo, que en un primer momento había optado por un concepto restringido de economía colaborativa³¹⁷, lo amplía en el Dictamen elaborado sobre la «Agenda Europea para la economía colaborativa»³¹⁸ y afirma que esta «*a menudo no implica afán de lucro*», admitiendo con ello por tanto que, en ocasiones, sí puede realizarse con ánimo de lucro, hasta que finalmente, en un dictamen posterior, adopta la

³¹⁴ MONOPOLKOMMISSION, «Competition 2016. The Twenty-first Biennial Report, Chapter V. Digital markets: The Sharing Economy und FinTechs», cit., pp. 4 y 5; DEMARY, V., «Competition in the Sharing Economy», cit., pp. 4-7.

³¹⁵ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, «Mejorar el mercado único: más oportunidades para los ciudadanos y las empresas», de 28 de octubre de 2015, COM (2015) 550 final, pp. 1-26, en p. 3.

³¹⁶ COM (2016) 356, p. 3.

³¹⁷ COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO, Dictamen sobre «La economía colaborativa y la autorregulación», cit., párrafos 4.5 y 6.4. Siguiendo a Botsman y Rogers, definió la economía colaborativa como «*un sistema económico basado en el uso compartido de bienes o servicios infrautilizados, de forma gratuita o mediante un precio, directamente por particulares”, a través de plataformas en línea*», aunque aceptaba también que tales actividades de uso compartido, es decir, no lucrativo, se pudiesen realizar no solo entre personas físicas, sino también entre personas jurídicas «*incluidas sociedades, pero que no hagan de esa colaboración su objeto comercial (por ejemplo, una sociedad puede compartir con otra el uso de un parque de automóviles o una serie de equipos de reproducción)*». En consecuencia, sugería «*distinguir modelos de negocio que, al amparo de la economía colaborativa, en realidad solo persiguen el beneficio y representan modelos B2C*».

³¹⁸ COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO, Dictamen sobre la «Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones-Una Agenda Europea para la economía colaborativa», pp. 1-7 (DOUE C 75, de 10 de marzo de 2017), párrafo 1.2.

definición empleada por la Comisión Europea³¹⁹. También el Comité Europeo de las Regiones, si bien considera que el concepto aun no puede definirse de forma terminante debido a su naturaleza dinámica e innovadora, afirma que *«la economía colaborativa puede organizarse con arreglo a modelos centrados tanto en lógicas del mercado como en lógicas sociales»*, apuntando con ello a un concepto amplio de economía colaborativa³²⁰. En fin, el Parlamento Europeo adoptó en junio de 2017 una «Resolución sobre una Agenda Europea para la economía colaborativa», en la que también se decanta por el concepto amplio de economía colaborativa de la Comisión³²¹.

Aparte de las instituciones europeas, la conceptualización del fenómeno ha preocupado también a las distintas autoridades de competencia nacionales. Así, la CNMC, en una definición muy general, destaca que *«[l]a economía colaborativa (sharing economy) engloba un conjunto heterogéneo y rápidamente cambiante 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»*, y afirma que *«[e]l intercambio de bienes y servicios entre consumidores y/o empresas en esta forma novedosa de economía está beneficiando a los usuarios y, simultáneamente, influyendo y afectando a los sectores tradicionales de la actividad económica, en el consumo, la producción y la financiación»*³²².

Por su parte, en Alemania, la *Monopolkommission* se ha limitado a señalar la ausencia de una definición uniforme sobre la economía colaborativa y ha afirmado que las empresas de la economía colaborativa posibilitan el uso temporal, y a menudo secuencial (esto es, no simultáneo), de bienes y servicios. A tal fin, gestionan una plataforma digital de intermediación,

³¹⁹ COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO, Dictamen sobre la «Fiscalidad de la economía colaborativa. Análisis de posibles políticas impositivas ante el crecimiento de la economía colaborativa», cit., párrafo 2.5.

³²⁰ COMITÉ EUROPEO DE LAS REGIONES, Dictamen «La dimensión local y regional de la economía colaborativa», cit., p. 1.

³²¹ PARLAMENTO EUROPEO, «Resolución sobre una Agenda Europea para la economía colaborativa», 15 de junio de 2017, 2017/2003(INI), pp. 1-11 (*DOUE* C 331/125, de 18 de septiembre de 2018). Si bien no lo manifiesta expresamente, así se deduce de su lectura, pues se refiere a *«los servicios prestados en el contexto de la economía colaborativa que se publicitan y ofrecen con ánimo de lucro»* (párr. 13) o insta a la Comisión a que colabore con los Estados miembros para establecer criterios de distinción entre los particulares que ofrecen servicios de manera ocasional y profesionales, lo que considera esencial para el desarrollo de la economía colaborativa (párr. 18).

³²² CNMC, «Resultados preliminares. E/CNMC/004/15 Estudio sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa», cit., p. 11.

a través de la que ponen en contacto la oferta con la demanda de determinados bienes y servicios³²³. En fin, la Comisión Federal de Comercio norteamericana adopta un concepto muy amplio del fenómeno, según el cual las plataformas de la economía colaborativa facilitan las transacciones entre vendedores y compradores, en contraste con los minoristas que operan a través de internet y que venden ellos mismos, directamente, bienes o servicios a los compradores³²⁴.

Como puede observarse, la colaboración entre individuos a través de la red para compartir bienes y servicios infrautilizados sin ánimo de lucro no constituye el denominador común de estas amplias definiciones de la economía colaborativa. Por el contrario, el elemento que comparten todas ellas es la intervención de una plataforma en línea que facilita las transacciones entre particulares y/o profesionales, con o sin ánimo de lucro³²⁵.

3. La inclusión del transporte en la economía colaborativa

3.1. La variedad de modelos

Las plataformas en línea que ponen en contacto a oferentes con demandantes de servicios de transporte existen en todos los modos de transporte, sea de viajeros o de mercancías³²⁶, con

³²³ MONOPOLKOMMISSION, «Competition 2016. The Twenty-first Biennial Report, Chapter V. Digital markets: The Sharing Economy und FinTechs», cit., p. 4.

³²⁴ FEDERAL TRADE COMMISSION, «The “Sharing” Economy. Issues Facing Platforms, Participants & Regulators», cit., p. 18.

³²⁵ En el mismo sentido, MIRANDA SERRANO, L. M.ª, «Economía colaborativa y competencia desleal. ¿Deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por plataformas digitales?», cit., p. 206; HERRERO SUAREZ, C., «La economía colaborativa en el sector del alojamiento turístico», cit., p. 148; ALFONSO SÁNCHEZ, R., «Economía colaborativa y derecho *antitrust*», *Revista CEFLegal*, n.º 2014, noviembre de 2018, pp. 35-66, en p. 39; ZURIMENDI ISLA, A. Y FERNÁNDEZ GARCÍA DE LA YEDRA, A., «Naturaleza jurídica de las plataformas digitales», *RSR* (edición en línea), n.º 6, noviembre de 2020, Sección Doctrina, pp. 1-54, en p. 5.

³²⁶ Vid., por ejemplo, en el transporte de mercancías por carretera, las plataformas *Furgo*, *Driveer*, *Click&Truck*, *Toma&Go* y *GOI* o, el caso de las bolsas de cargas como la alemana *TimoCom*, la francobelga *Teleroute* o la española *Wtransnet*, que permiten a porteadores y cargadores anunciar en Internet las respectivas disponibilidades y necesidades de transporte, sin intervenir en la perfección del contrato entre las partes, analizadas por JUAN Y MATEU, F., «Las bolsas de cargas y otras plataformas electrónicas para el transporte de mercancías por carretera», en M.ª V. Petit Lavall y A. Puetz (dirs.), *El transporte como motor del desarrollo socioeconómico*, cit., pp. 113-128.

independencia del tipo de vehículo utilizado para efectuar el desplazamiento³²⁷, y también en el ámbito de las actividades auxiliares del transporte, como es el caso del arrendamiento de vehículos sin conductor.

La amplia variedad de modelos de negocio y la constante aparición de plataformas digitales que ofrecen nuevas formas de utilizar el vehículo hacen que sea difícil realizar una categorización exhaustiva de los modelos existentes³²⁸. Con todo, en cuanto al transporte de viajeros en vehículos de turismo y sus actividades auxiliares se distinguen, en lo esencial, tres modelos: el uso compartido de un vehículo por varios usuarios de forma sucesiva (*carsharing*); el uso compartido de un vehículo por varios usuarios de forma simultánea (en inglés, *carpooling* o *ridesharing*; *covoiturage*, en francés); y, la prestación de servicios a demanda [*ridehailing*, también conocida como *ridesourcing* o *Transportation Network Companies (TNCs)*³²⁹]³³⁰.

3.2. El carsharing

Con el término *carsharing* se designan aquellas actividades consistentes en el uso compartido de un turismo por varias personas de forma sucesiva. Sus orígenes se remontan a

³²⁷ En el transporte aéreo, cabe referir la práctica de los vuelos privados con gastos compartidos ofrecidos a través de plataformas como la francesa *Wingly* o la húngara *Flytaxi* (en inglés, *flight-sharing*, *cost-sharing* o *coavionage*, en francés). Vid. GUERRERO LEBRÓN, M.^a J., «Los vuelos privados con gastos compartidos», *RDM*, n.º 312, abril-junio de 2019, pp. 89-138.

³²⁸ CARBONELL PORRAS, E., «Movilidad colaborativa y servicios de transporte de personas: un análisis desde el Derecho Administrativo», cit., pp. 413-416.

³²⁹ El término de *Transportation Network Companies (TNCs)* fue acuñado por la CALIFORNIA PUBLIC UTILITIES COMMISSION (CPUC) —el organismo regulador de la actividad de las compañías privadas de servicios eléctricos, gas natural, telecomunicaciones, agua, ferrocarril, transporte de viajeros y videojuegos, en el Estado de California (<https://www.cpuc.ca.gov/tncinfo/>), que adoptó en septiembre de 2013 la «Decision Adopting Rules and Regulations to Protect Public Safety While Allowing New Entrants to the Transportation Industry», disponible en <http://www.octap.net/169457749-CPUC-Ridesharing.pdf>. Creaba así la categoría de las *Transportation Network Companies (TNCs)*, definidas como organizaciones que proporcionan servicios de transporte contratados previamente a cambio de una remuneración, utilizando para ello una aplicación en línea (*app*) o plataforma para poner en contacto a viajeros con conductores que utilizan sus propios vehículos para realizar la prestación de transporte. Vid. WYMAN, K. M., «The regulation of transportation network companies in the United States», cit., p. 399; MOSTACCI, E. Y SOMMA, A., *Il caso Uber. La Sharing Economy nel confronto tra Common Law e Civil Law*, Egea, Milano, 2016, pp. 77 y 78.

³³⁰ No obstante, en ocasiones los términos *carpooling* y *carsharing* se emplean como sinónimos para hacer referencia a la experiencia de compartir coche con otras personas, según apunta FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, P., *El Carpooling o viaje en coche compartido. Especial referencia a BlaBlaCar*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2019, p. 46.

1948, cuando en Zúrich (Suiza) la cooperativa Sefage empezó a prestar este tipo de servicios³³¹. Desde el punto de vista jurídico, el *carsharing* constituye una actividad de alquiler de vehículos sin conductor, cuyo ejercicio no requiere la obtención de una autorización administrativa (133.1 LOTT)³³².

En líneas generales, el *carsharing* tiene dos variantes³³³. En una de ellas, la compañía que explota la plataforma facilita el uso a tiempo parcial (desde horas hasta pocos días) de los vehículos de su propia flota a cambio de una remuneración calculada habitualmente en función del tiempo y el kilometraje de utilización de los vehículos (*carsharing business to consumer: B2C*). Un ejemplo lo constituye *Car2Go* en Madrid, que funciona con coches eléctricos, en la que el conductor debe registrarse en la plataforma, que le facilita una aplicación móvil con la que localiza el coche, lo abre (la llave para arrancarlo suele encontrarse en la guantera) y se desplaza a donde desea dentro de una zona predeterminada, pudiendo aparcar en zonas públicas de forma gratuita, mientras que el coste de los aparcamientos privados debe ser asumido por el conductor³³⁴. También *Avancar*, *BlueMove*, *ClickCar*, *Getaround*, *RespiroCarSharing* se autodefinen como prestadoras de servicios de *carsharing*, aunque su funcionamiento es similar al alquiler de vehículos tradicional, pues se recoge y devuelve el coche en su ubicación inicial.

En la segunda modalidad de *carsharing*, la plataforma facilita el encuentro entre particulares que ofrecen sus propios vehículos a otros usuarios durante un tiempo a cambio de una remuneración, que fija el propietario del vehículo (*carsharing consumer to consumer: C2C*). En España ha sido pionera en este sector *SocialCar*, plataforma a través de la que se pueden

³³¹ BOTSMAN, R. Y ROGERS, R., *What's Mine Is Yours. How Collaborative Consumption Is Changing the Way We Live*, cit., p. 113; <https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Movilidad-y-transportes/Preguntas-frecuentes-sobre-servicios-de-movilidad-compartida-sin-base-fija/?vgnextfmt=default&vgnextoid=ed46a37da9c76610VgnVCM2000001f4a900aRCRD&vgnnextchannel=220e31d3b28fe410VgnVCM1000000b205a0aRCRD>.

³³² Vid. Capítulo II, epígrafe I.

³³³ GOBIERNO DE ARAGÓN Y ECODES, «Consumo colaborativo y economía compartida. Una visión general y algunas experiencias en Aragón», cit., p. 11; ARMENGOL I GASULL, O. Y OLMOS CASTRO, N., «El impacto de la economía colaborativa en el transporte interurbano: un análisis jurídico del *ride sharing*», en J. J. Montero Pascual (dir.), *La regulación de la economía colaborativa*, cit., pp. 327-349, en p. 329; ESTANCONA PÉREZ, A. A., «El caso Uber y la adaptación de la normativa europea a la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de la Unión Europea de 20 de diciembre de 2017: la oportunidad legislativa portuguesa», *RdNT*, n.º 46, enero-abril de 2018, pp. 135-156, en p. 139.

³³⁴ <https://www.car2go.com/ES/es/madrid/how/>.

alquilar vehículos de turismo, furgonetas o autocaravanas entre particulares³³⁵. A esta iniciativa se han sumado también algunos concesionarios. Así, por ejemplo, los concesionarios de Mini en Madrid ponen a disposición de los propietarios de los modelos fabricados después de marzo de 2018 la aplicación *Mini Sharing*, para compartir su vehículo con otros diez conductores, a cambio de una remuneración a abonar mediante PayPal, sin necesidad de dejar las llaves, ya que la aplicación permite localizar, abrir y arrancar el coche a través del móvil³³⁶.

3.3. El *carpooling*: la plataforma *BlaBlaCar*

El *carpooling* (también llamado *ridesharing* o, en francés, *covoiturage*) consiste en el uso compartido de un vehículo por varios usuarios de forma simultánea, gracias a una plataforma que conecta a conductores con viajeros que coinciden en sus necesidades de desplazamiento, para así compartir el trayecto y los gastos asociados al mismo³³⁷. En palabras del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, se trata de «*la utilización del mismo vehículo particular por varias personas que efectúan el mismo trayecto, con el fin de aligerar el tráfico y de compartir los costes del transporte*»³³⁸. Sus orígenes se sitúan en la década de los años veinte del siglo pasado en Alemania, en la práctica de las llamadas *Mitfahrzentrale*, sociedades situadas en las inmediaciones de las estaciones de trenes y que, a través de un registro, ponían en contacto a

³³⁵ <https://www3.socialcar.com/es/como-funciona>. La plataforma *Yescapa*, por su parte, permite alquilar autocaravanas y furgonetas camper entre particulares: <https://www.yescapa.es/alquiler/autocaravanas>.

³³⁶ <https://sharing.mini.es/>.

³³⁷ TRANSIT COOPERATIVE RESEARCH (TRC), Research Report 188, «Shared Mobility and the Transformation of Public Transit», *Transportation Research Board*, 2016, pp. 1-110, en p. 5.

³³⁸ ATJUE (Sala 8.^a) de 27 de octubre de 2016, *Uber Belgium BVBA contra Taxi Radio Bruxellois NV*, C-526/15, ECLI:EU:C:2016:830, apartado 28. Ver también, GOBIERNO DE ARAGÓN Y ECODES, «Consumo colaborativo y economía compartida. Una visión general y algunas experiencias en Aragón», cit., p. 11; DIRECCIÓ GENERAL DE TRANSPORTS I MOBILITAT (Generalitat de Catalunya, Departament de Territori i Sostenibilitat), «Informe del Grupo de trabajo de transporte y movilidad. Comisión Interdepartamental para el desarrollo de la economía colaborativa», 5 de marzo de 2017, pp. 1-27, en p. 20, disponible en http://economia.gencat.cat/web/.content/70_economia_catalana/arxiu/economia-collaborativa/Informe-economia-colaborativa.pdf; ARMENGOL I GASULL, O. Y OLMOS CASTRO, N., «El impacto de la economía colaborativa en el transporte interurbano: un análisis jurídico del *ride sharing*», cit., pp. 326 y 327; LEIÑENA MENDIZÁBAL, E., «Los nuevos sistemas de utilización compartida de vehículos de transporte (*carpooling* y *car sharing*): entre la economía colaborativa y la competencia desleal», *RDM*, abril-junio de 2015, pp. 283-334, en p. 284; ESTANCONA PÉREZ, A. A., «El caso Uber y la adaptación de la normativa europea a la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de la Unión Europea de 20 de diciembre de 2017: la oportunidad legislativa portuguesa», cit., en p. 139.

viajeros y conductores que iban a realizar una misma ruta, con el objetivo de compartir los gastos del trayecto³³⁹.

En España existe hoy día alguna iniciativa pública, como la plataforma puesta en marcha por el Ayuntamiento vasco de Derio, *Coche Compartir*, que facilita el encuentro de personas que están interesadas en compartir su vehículo para ir al trabajo, a la universidad o simplemente para realizar un viaje³⁴⁰. Sin embargo, la mayoría de las iniciativas son privadas. Entre estas, cabe nombrar las plataformas *Amovens* (para compartir trayectos interurbanos)³⁴¹, *Carpling* (a través de la que se puede compartir tanto el vehículo particular, como un taxi, tarifas de AVE, parking, etc.), *RoadSharing* (para los viajes hacia y desde el lugar de trabajo) o *Amicoche* (en la que el pago se realiza en efectivo al conductor durante el viaje y la plataforma no percibe ninguna comisión por la intermediación). No obstante, el ejemplo paradigmático de *carpooling* es la plataforma *BlaBlaCar*, que ha colaborado incluso con la Administración Pública española³⁴² y ha sido galardonada con distintos premios a nivel nacional e internacional³⁴³.

³³⁹ Para una explicación de los orígenes históricos del *carpooling*, vid. FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, P., *El Carpooling o viaje en coche compartido. Especial referencia a BlaBlaCar*, cit., pp. 44-46; también proporciona ejemplos interesantes, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos, OCDE, *An Introduction to Online Platforms and their Role in the Digital Transformation*, OECD Publishing, Paris, 2019, p. 131.

³⁴⁰ <http://derio.compartir.org/>.

³⁴¹ También ofrece servicios de alquiler de vehículos entre particulares y de *renting*: <https://amovens.com/>. La plataforma es titularidad de Amovens Soluciones, S. L., sociedad constituida el 12 de febrero de 2009, que tiene por objeto «el desarrollo de nuevas soluciones para favorecer la movilidad dentro y fuera del territorio español, y en particular, la promoción de la utilización compartida de vehículos, poniendo en contacto a los usuarios para que efectúen viajes en coche juntos, mediante un sistema informático complejo que requiere inversión tecnológica. También se relacionará con entidades públicas y privadas, para mejorar la movilidad de sus administrados» (BORME n.º 43, de 4 de marzo de 2009).

³⁴² En 2011 firmó un acuerdo de colaboración con el Ministerio de Industria, Telecomunicación y Comercio, para impulsar el uso del vehículo compartido y ayudar con ello a la reducción de las emisiones de CO₂. Vid. GOBIERNO DE ARAGÓN Y ECODES, «Consumo colaborativo y economía compartida. Una visión general y algunas experiencias en Aragón», cit., p. 11.

³⁴³ Refiere los premios LEIÑENA MENDIZÁBAL, E., «Los desafíos jurídicos de la economía colaborativa; el caso BlaBlaCar en relación con UberPop», *RDM*, octubre-diciembre de 2018, pp. 205-258, en p. 243. Entre ellos, destacan el Premio Nacional de Marketing 2013, concedido por la Asociación de Marketing de España (MKT); el Premio «Día de Internet» en 2015, en la categoría de Turismo y Viajes, por su labor de comunicación y publicidad para lograr un posicionamiento dentro del consumo colaborativo; y, el Premio «Día de Internet» en 2017, en la categoría de Publicidad Online, en Automoción, por su campaña «Carta de BlaBlaCar» en respuesta a la campaña de BMW X3 2016. Además, también ha recibido distintos reconocimientos internacionales, que pueden ser consultados en su página web: <https://blog.blablacar.es/about-us/premios>.

BlaBlaCar es titularidad de la sociedad de nacionalidad francesa Comuto S. A.³⁴⁴, que reúne en la actualidad a 90 millones de usuarios de 22 países, entre ellos España, donde lanzó sus servicios en enero de 2010³⁴⁵. Se define como una plataforma de trayectos compartidos a la que se puede acceder bien a través de su página web, bien desde una aplicación móvil, y que pone en contacto a los conductores que realizan un determinado viaje con los viajeros interesados en realizar el mismo trayecto, para que puedan compartir el viaje y los costes asociados al mismo³⁴⁶.

La idea de crear una plataforma para compartir trayectos interurbanos se gestó en la Navidad de 2003, cuando el universitario Frédéric Mazzella tenía que volver a casa y no quedaban billetes de tren disponibles. Ante esa situación, su hermana tuvo que recorrerse unos 500 kilómetros para recogerlo en coche. Durante el trayecto, Mazzella se dio cuenta de que en casi todos los vehículos viajaba solo el conductor, de modo que pensó crear una red social que pusiera en contacto a los conductores con asientos libres en sus vehículos con los viajeros que necesitaran realizar el mismo trayecto. En 2006, Mazzella, junto con Francis Nappéz y Nicolas Brusson, lanzaron la primera versión de la plataforma, bajo el nombre de *Covoiturage* —que pasaría a llamarse *BlaBlaCar* en 2013³⁴⁷— en la que el servicio de intermediación prestado por

³⁴⁴ Puntos 1 —«Descripción»— y 16 —«Aviso legal»— de las «Condiciones Generales de Uso», disponibles en: <https://www.blablacar.es/conoce-blablacar/condiciones-generales-de-uso>. En este último se informa que «[l]a Plataforma está editada por Comuto SA, sociedad limitada, registrada en el Registro Empresarial de París con el número 491.904.546 (Número de IVA: FR76491904546), teniendo su sede registrada en el n.º 84, Avenue de la République, 75011 París (Francia), representada por su Presidente, Frédéric Mazzella, Director de la edición del Sitio Web. El sitio web está alojado en los servidores de Comuto SA».

³⁴⁵ *BlaBlaCar* opera en Alemania, Bélgica, Brasil, Croacia, Eslovaquia, España, Francia, Hungría, India, Italia, Luxemburgo, México, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumanía, Rusia, Serbia, Turquía y Ucrania: <https://blog.blablacar.es/about-us/nuestra-historia>. En el marco de su política de crecimiento adquirió varias empresas emergentes competidoras en los países de nueva implantación. Así, en marzo de 2012 entró en el mercado italiano adquiriendo PostoinAuto.it; en octubre del mismo año se expandió a Holanda, Luxemburgo, Bélgica, Portugal y Polonia, adquiriendo *Superdojazd's*; en 2014 adquirió *Podorozhniki*, una plataforma ucraniana; en 2015 adquirió a su competidora alemana *Carpooling*, a la húngara *AutoHop*, y también a la mexicana *Aventones*; un año más tarde compraba *Jizdomat* en Eslovaquia. Vid. AGENCIA EJECUTIVA DE CONSUMIDORES, SALUD Y ALIMENTACIÓN (CHAFEA) en nombre de la Dirección General de Justicia y Consumidores de la Comisión Europea, «Exploratory study of consumer issues in online peer-to-peer platform markets, Task 4 — Case study: BlaBlaCar», febrero de 2017, pp. 1-39, en p. 13, disponible en <https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/annex42-blablacarfinal.pdf>.

³⁴⁶ Punto 1 de las «Condiciones Generales de Uso» de la plataforma en España.

³⁴⁷ El nombre *BlaBlaCar* se inspira en una funcionalidad del perfil en línea del usuario que permite elegir entre «Bla», «BlaBla» o «BlaBlaBla» para indicar si serán más o menos habladores durante el trayecto. Según se indica en la página web francesa de la plataforma, se ha optado por esta denominación porque transmite la idea de que el

la plataforma era gratuito. No obstante, a partir de 2012 la compañía comenzó a percibir una comisión, con la finalidad declarada de desincentivar la cancelación de viajes por parte de los viajeros sin previo aviso y en el último momento, aunque siguen existiendo países en los que el servicio continúa siendo gratuito³⁴⁸.

3.4. El *ridehailing*: las plataformas *Uber* y *Cabify*

Las compañías de *ridehailing* [*ridesourcing* o *Transportation Network Companies* (TNCs)] se dedican a la prestación de servicios de transporte previamente contratados o a demanda, a cambio de una remuneración que abonan los viajeros para cubrir tanto el coste del transporte como aquel de la labor de intermediación. El ejemplo más destacado lo constituye, sin lugar a dudas, *Uber*³⁴⁹, presente en España desde abril de 2014 y que opera en A Coruña, Cádiz, Córdoba, Granada, Jerez, Madrid, Málaga y Sevilla³⁵⁰. La plataforma ha sido

servicio es a la vez social (BlaBla) y de movilidad (Car) y porque «BlaBla» es una expresión empleada en muchos países para significar la acción de conversar: <https://blog.blablacar.fr/blablalife/inside-story/fun-and-serious>.

³⁴⁸ http://lexpansion.lexpress.fr/high-tech/pourquoi-covoiturage-fr-est-devenu-payant_1395565.html; <https://www.nouvelobs.com/rue89/rue89-consommation/20111220.RUE6572/fin-de-l-utopie-le-premier-site-de-covoiturage-devient-payant.html>; SHAHEEN, S., STOCKER, A. Y MUNDLER, M., «Online and App-Based Carpooling in France: Analyzing Users and Practices — A Study of BlaBlaCar», en G. Meyer G. y S. Shaheen (eds.), *Disrupting Mobility. Impacts of Sharing Economy and Innovative Transportation on Cities*, Springer, Cham (Suiza), 2017, pp. 181-196, en p. 182, explican que la transición del sistema gratuito al de pago fue inicialmente contestado por algunos usuarios, pero pronto resultó ser un éxito y el número de usuarios de la plataforma aumentó exponencialmente.

³⁴⁹ Según se explica en su página web, <https://www.uber.com/es-ES/newsroom/historia/>, la escena en la que James Bond utiliza el teléfono móvil para rastrear la localización de un vehículo en la película «Casino Royale» es la responsable de hacer que Garrett Camp, descontento con el servicio de taxi de San Francisco, pensara en la utilidad de poder ver en la pantalla del móvil cómo se acerca el vehículo que has solicitado. La idea firme de crear *Uber* nació, sin embargo, durante una noche de nieve en diciembre de 2008, cuando Garrett Camp y Travis Kalanick no encontraron ningún taxi disponible en París. Pensaron por ello en desarrollar una plataforma electrónica que, a través de un teléfono inteligente provisto de la correspondiente aplicación, permitiera solicitar un servicio de transporte urbano con un simple clic. Así, en julio de 2010 fundaron la sociedad Ubercab, Inc., registrada en el Estado de Delaware. El 5 de julio de 2010 *UberCab* —plataforma titularidad de Ubercab, Inc.— puso en contacto a su primer viajero con un conductor conduciendo un sedán negro de alta gama. En febrero de 2011, cambiaron el nombre de la compañía a Uber Technologies, Inc., que sigue registrada en Delaware y tiene su sede central en San Francisco (California). Nació con ello la marca *Uber*, que pretendía diferenciarse del sector del taxi con la eliminación de la palabra *cab* (taxi) de su nombre. Ese mismo año, la compañía se expandió a Nueva York, Seattle, Chicago y Washington D.C., empezando asimismo su implantación en Europa, primero en París y después en Londres. En noviembre de 2012 lanzó sus servicios en Sídney y en 2013 comenzó a operar en Asia, África y América del Sur.

³⁵⁰ Las últimas ciudades en las que la multinacional lanzó sus servicios para la movilidad de personas en España fueron A Coruña, Cádiz y Jerez, el 25 de julio de 2019. Vid. <https://www.europapress.es/economia/noticia-uber-extiende-servicio-rtc-cadiz-coruna-20190725120714.html>.

desarrollada por la sociedad estadounidense Uber Technologies, Inc., con sede en el Estado de Delaware, y es gestionada en Europa por la filial de esta última, Uber, B. V., sociedad limitada con domicilio social en Ámsterdam³⁵¹. En nuestro país cuenta, desde el 13 de marzo de 2014, con la sociedad Uber Systems Spain, S. L., filial de Uber International Holding, B. V., que también es su socio único, y cuyo objeto social consiste en «*dar soporte a otras entidades del grupo proveyendo servicio “on demand” (a pedido) de solicitudes efectuadas mediante aparatos móviles y por internet*»³⁵². Su éxito puede apreciarse con facilidad si se tiene en cuenta que ofrece servicios de transporte en 700 ciudades de 63 países³⁵³, cotiza en Bolsa desde el 10 de mayo de 2019³⁵⁴ y, por si fuera poco, ha contribuido incluso a forjar distintos neologismos³⁵⁵.

Otro ejemplo significativo es el de la plataforma de origen español *Cabify*³⁵⁶. Fue lanzada en España en el año 2011, donde es gestionada por Maxi Mobility Spain, S. L., sociedad creada

³⁵¹ Punto 1 —«Relación contractual»— de los «Términos y condiciones» de *Uber* en España, en los que se indica que los mismos regulan el acceso o uso que se haga «*desde cualquier país del mundo (excluidos los Estados Unidos y sus territorios y posesiones así como China Continental) de aplicaciones, páginas web, contenido, productos y servicios (los “Servicios”) puestos a disposición por Uber B. V.*» (<https://www.uber.com/legal/terms/es/>). Para una explicación detallada de la estructura corporativa de *Uber*, vid. ČIČIN-ŠAIN, N., «Taxing Uber», en J. Marin, S. Petrović, M. Mudrić y H. Lisićar (eds.), *Uber — Brave New Service of Unfair Competition. Legal Analysis of the Nature of Uber Services*, cit., pp. 181-198, en pp. 182 y 183.

³⁵² BORME n.º 72, de 14 de abril de 2014; asimismo, COMISIÓN EUROPEA, «Observaciones escritas al Tribunal de Justicia de la Unión Europea en el asunto C-434/15», 19 de noviembre de 2015, sj.a(2015)5749723.

³⁵³ Pp. 1 y 216 del Folleto para la salida a Bolsa de Uber Technologies, Inc.

³⁵⁴ Con la operación de salida a Bolsa captó 69.711 millones de dólares. Sin embargo, dicha cuantía es inferior a los 76.000 millones de dólares que había obtenido en su última ronda de financiación privada en 2018: <https://es.reuters.com/article/idESKCNIS21N4-OESTP>.

³⁵⁵ *Uber* ha contribuido a forjar los neologismos «uberización» y «uberizar», reconocidos como válidos por la Fundación del Español Urgente (Fundéu BBVA), que trabaja asesorada por la Real Academia Española: <https://www.fundeu.es/recomendacion/uberizacion-y-uberizar-terminos-validos/>. En inglés, se emplean los términos *uberization* y *uberize*, definidos en el Diccionario Cambridge como «*el acto o proceso de cambiar el mercado de un servicio introduciendo una manera diferente de adquirirlo o usarlo, especialmente utilizando tecnología móvil*» (traducción propia, vid. original en: <https://dictionary.cambridge.org/es/diccionario/ingles/uberization>). También en francés se utilizan los vocablos *ubérisation* y *ubériser*. Al parecer, estos neologismos se hicieron populares a partir de una entrevista a Maurice Lévy, entonces presidente del Consejo de Supervisión de *Publicis Groupe*, uno de los grupos de publicidad y comunicaciones más grandes del mundo, para el periódico *Financial Times* en diciembre de 2014. Vid. SIMON, P., «Uber saisi par le droit du marché intérieur», cit., p. 521.

³⁵⁶ La idea de crear *Cabify* surgió en uno de los múltiples viajes que Juan De Antonio, su fundador, realizaba por motivos de trabajo. El destino solían ser países de Asia y Latinoamérica, donde la movilidad no funcionaba bien, sea porque tenía que negociar el precio del viaje, pagar en la moneda local y entregar después a su empleador una factura con el importe del traslado que, en la mayoría de los casos se reducía a un papel manuscrito, sea por motivos de seguridad. Vid. <https://www.revistaconsejeros.com/portada/3304/tenemos-dos-opciones-prohibir-la-disrupcion-o-liderarla>, <https://www.haciadondenosmovemos.es/what-is-cabify> y <http://www.finanzas.com/noticias/empresas/20150918/cabify-uber-espanol-crece-3233828.html>.

por Juan De Antonio, aunque ostentan la condición de cofundadores del grupo Maxi Mobility también los españoles Vicente Pascual, Adrián Merino y Francisco Montero, y el británico Samuel Lown³⁵⁷. Por lo que respecta a la estructura societaria de *Cabify*, el grupo dispone de dos entidades holding, la matriz estadounidense Maxi Mobility, Inc., radicada en el Estado de Delaware, dedicada a la captación de inversión y que, en principio, no pretende generar beneficios propios; y, Cabify Mobility International, S. L.³⁵⁸, sociedad española dedicada a la gestión, tenencia y administración de otras entidades del grupo y que está dotada de los correspondientes medios materiales y humanos para dicha actividad³⁵⁹. A los pocos meses de su lanzamiento en España —donde opera en Alicante, A Coruña, Barcelona, Benidorm, Madrid, Málaga, Murcia, Santander, Sevilla, Valencia y Zaragoza— se extendió a América Latina, concretamente a Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México, Panamá, Perú, República Dominicana y Uruguay, de modo que está presente en alrededor de 90 ciudades de 11 países³⁶⁰.

Debe destacarse que *Uber* y *Cabify* siguieron estrategias diferentes a la hora de implantarse en nuestro país. Así, la primera en lanzar sus servicios en España fue *Cabify*. Desde que empezó a operar en nuestro país en 2011, optó por que la prestación del servicio de transporte fuera realizada por conductores que actuaban al amparo de una autorización VTC. No obstante, en 2011 no habían empezado a otorgarse aún en vía judicial las autorizaciones VTC solicitadas durante el período liberalizado comprendido entre la entrada en vigor de la Ley Ómnibus y la del Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre. Así, debido a la escasez de autorizaciones, la compañía no estaba en condiciones de prestar el servicio en términos de

³⁵⁷ Maxi Mobility Spain, S. L. consta inscrita en el Registro Mercantil de Madrid, Hoja M-524611, Tomo 29 139, Folio 21, Sección 8, *BORME* n.º 174, de 13 de septiembre de 2011.

³⁵⁸ Cabify Mobility International, S. L., inscrita en el Registro Mercantil de Madrid, Hoja M 524611, Tomo 29963, Folio 145, Sección 8, *BORME* n.º 104, de 4 de junio de 2012, tiene como objeto social la «*adquisición, tenencia, gestión y administración de títulos y acciones o cualquier forma de representación de participaciones*». Siguiendo el *BORME* n.º 20, de 30 de enero de 2014, su socio único es Maxi Mobility, Inc., aunque en el momento de su constitución el socio único era Juan de Antonio. Asimismo, Maxi Mobility, Inc. también era el socio único de Maxi Mobility Spain, S. L. en la fecha de constitución de esta última y en 2018 el socio único pasó a ser Cabify Mobility International, S. L. (*BORME* n.º 14, de 19 de enero de 2018).

³⁵⁹ <https://www.haciadondenosmovemos.es/cabify-truths>.

³⁶⁰ <https://cabify.com/es/about-us>. También estuvo presente en Portugal desde 2016, donde dejó de operar, sin embargo, el 30 de noviembre de 2019 por no conseguir reunir el número suficiente de conductores para poder prestar el servicio: <https://eco.sapo.pt/2019/11/22/cabify-deixa-portugal-a-30-de-novembro-tomamos-a-decisao-difícil-de-fechar-a-nossa-operacao/>.

rapidez satisfactorios y, en consecuencia, como declaró: «[n]os fuimos a Latinoamérica y básicamente dimos España por perdida»³⁶¹.

Sin embargo, no fue así, pues volvieron a operar en España, donde ofrecen en el sector del arrendamiento de vehículos con conductor³⁶², los servicios *Cabify Lite* (la opción más económica), *Cabify Access* (destinado a las personas con movilidad reducida³⁶³), *Cabify Kids* (dirigido a los padres que viajan con niños pequeños y necesitan una silla infantil), *Cabify Executive* (el servicio para empresas³⁶⁴), *Cabify Electric* (la opción de vehículos eléctricos, cuyo precio es el mismo que el correspondiente en *Cabify Lite*³⁶⁵) y, finalmente, *Cabify Group* (que emplea furgonetas para viajar con maletas y en grupo³⁶⁶).

Por el contrario, *Uber* empezó a funcionar en España en 2014, bajo la modalidad *UberPop*, en la que conductores no profesionales prestaban el servicio de transporte con su propio vehículo. Precisamente por ser los conductores particulares, la compañía defendía que se

³⁶¹ Entrevista a Juan De Antonio para *Emprendedores.es*, titulada «Cabify murió cinco veces entre 2011 y 2014...morir de tener que jugártela», enero de 2017, disponible en <https://www.emprendedores.es/casos-de-exito/a67674/juan-de-antonio-cabify-startup-de-futuro/>.

³⁶² Además del negocio de alquiler de vehículos con conductor, también ofrece otras fórmulas de movilidad, como el servicio de alquiler de motos en Barcelona, a través de *Movo*: https://www.abc.es/economia/abci-cabify-alias-movo-para-lanzar-servicio-motosharing-barcelonas-201908281319_noticia.html; también con la intervención de *Movo*, el servicio de alquiler de patinetes eléctricos en Madrid: https://elpais.com/economia/2018/11/08/actualidad/1541675937_359700.html; o, el alquiler de vehículos por días, por meses o por más tiempo, en base al acuerdo alcanzado en septiembre de 2018 con *Bipi* (*Bipi Mobility*, S. L.), dedicada al alquiler de vehículos sin conductor, para que los usuarios de esta última pudieran ver *Bipi* «como una opción dentro de la app de Cabify en Madrid y Valencia»: <https://help.cabify.com/hc/es/articles/360001469585--Qu%C3%A9-es-Bipi->.

³⁶³ Cuenta con conductores formados específicamente por la Federación de Asociaciones de Personas con Discapacidad Física y Orgánica de la Comunidad de Madrid FAMMA–Cocemfe Madrid.

³⁶⁴ Sobre el servicio corporativo, Juan De Antonio, «Cabify murió cinco veces entre 2011 y 2014...morir de tener que jugártela», cit., declaraba que «[d]esde el primer mes de trabajo lanzamos a usuarios particulares, pero nos dimos cuenta de que los clientes que estaban más dispuestos a utilizar nuestro servicio eran los clientes corporativos. Tenían más recurrencia y estaban dispuestos a pagar un mejor precio».

³⁶⁵ Siguiendo declaraciones de la compañía, su implementación implica un ahorro de aproximadamente 15 mil kg de emisiones de CO₂ por vehículo (considerando que estos vehículos realizan trayectos entre 80 y 90 mil km al año) y una reducción del 30% de las emisiones de CO₂ si la batería del coche se recarga mediante fuentes de energía tradicionales o del 50% si se recarga a través de fuentes de energía renovables: <https://www.haciadondenosmovemos.es/cabify-truths>.

³⁶⁶ En septiembre de 2020, *Cabify* lanzó en España *Bive*, una aplicación que fomenta el uso de la bicicleta, ofreciendo una red de talleres locales para reparaciones, seguro de responsabilidad civil, de accidentes y asistencia en viaje, la posibilidad de adquirir en propiedad diversos tipos de bicicletas urbanas, etc.: <https://bive.me/>. A su vez, en ciudades como México DF o São Paulo también presta servicios de desplazamiento en helicóptero, a través del servicio *Cabify*: <https://www.haciadondenosmovemos.es/cabify-truths>.

trataba de un servicio entre iguales, propio de la economía colaborativa³⁶⁷. Como se pondrá de manifiesto, solo a raíz de la prohibición cautelar del servicio *UberPop*, la mercantil lanzó los modelos de negocio vigentes, en los que los conductores actúan al amparo de una autorización de arrendamiento de vehículos con conductor, siendo, por tanto, profesionales. A fecha presente, tiene activos en España en el ámbito del arrendamiento de vehículos con conductor³⁶⁸ los servicios *UberX* (el más económico) y *Uber for Business*³⁶⁹, mientras que en Madrid operan, además de los anteriores, también *UberBlack* (los vehículos empleados son sedanes negros de alta gama)³⁷⁰ y *UberOne* (se caracteriza por ser un servicio premium eléctrico en el que el transporte se realiza en vehículos Tesla Modelo S)³⁷¹.

³⁶⁷ VELASCO SAN PEDRO, L. A., «El consumo colaborativo en el transporte de personas», cit., pp. 2 y 3, señala que tanto los prestadores de servicios, como los conductores y usuarios asociados a los mismos esgrimen el argumento de la economía colaborativa a favor de sus actividades.

³⁶⁸ Ofrece una amplia gama servicios de movilidad de personas distintos de aquellos realizados en vehículos de turismo, como los patinetes eléctricos y las bicicletas eléctricas compartidas, a través del servicio *JUMP by Uber*, disponible en Madrid desde el 9 de abril de 2019. En otros países funciona también el servicio de transporte marítimo en lanchas motoras, *UberBOAT* (entre otros, en Croacia, Turquía y la India); en el sector aéreo, la compañía pretende lanzar *UberAir* en 2023: <https://www.uber.com/us/es/elevate/uberair/>. En el ámbito del transporte de mercancías por carretera opera el servicio *UberFreight*, que pone en contacto a cargadores y porteadores, y «[a]demás de agilizar el cobro, nuestra plataforma permite a los transportistas (y a los conductores que pueden reservar cargas en su nombre) controlar mejor su trabajo, seleccionar las cargas que reservan y conocer los precios por adelantado» (Entrevista a Juan Galiardo, director de *Uber* en España, para ESADE Alumni, junio de 2019: <http://esadealumnimagazine.com/es/la-tecnologia-actual-pone-en-contacto-la-oferta-y-la-demanda-en-tiempo-real/>; <https://www.uber.com/es-ES/newsroom/historia/>). Un servicio peculiar de la compañía es *UberMilitary*, en el que los conductores son militares, y que fue ideado en asociación con Robert Gates, secretario de defensa de los Estados Unidos entre diciembre de 2006 y julio de 2011: <https://www.uber.com/blog/honolulu/introducing-ubermilitary/>. Por su parte, el servicio *UberEats*, en el que los comensales pueden pedir comida a domicilio, se ha extendido a varios países desde que fue lanzado en abril de 2015 en Los Ángeles, Nueva York y Chicago, entre ellos, España, donde empezó a operar en enero de 2017.

³⁶⁹ *Uber for Business* es un servicio para empresas, en el que se puede agrupar a todos los trabajadores en una sola cuenta: <https://www.uber.com/es/es-es/business/>. El 16 de octubre de 2019 la compañía lanzó en España tres nuevas funcionalidades del servicio *Uber for Business*, esto es, *Uber Central* («una plataforma centralizada de reservas que permitirá a las empresas pedir viajes no solo para sus empleados sino también para sus clientes, invitados, etc., sin que estos tengan que estar dados de alta en la aplicación»), *Uber Voucher* («permite a las empresas comprar créditos de *Uber* para terceros (clientes, empleados, invitados)» y *Uber Comfort* («un producto premium que “replica el servicio Premium economy de las aerolíneas”. Es para aquellas empresas cliente que quieren los mejores coches y los mejores conductores»). Este último se estrenó el 16 de octubre de 2019 en Madrid, Sevilla, Málaga y Granada: https://cincodias.elpais.com/cincodias/2019/10/16/companias/1571224259_186803.html?id_externo_rsoc=TW_CC.

³⁷⁰ <https://www.uber.com/es-ES/ride/uberblack/>.

³⁷¹ <https://www.uber.com/es-ES/blog/uberone/>.

Los servicios de *Uber* y de *Cabify* están accesibles tanto desde un teléfono móvil inteligente, como en la versión web, que incluye las mismas funcionalidades que la *app*³⁷². El funcionamiento de ambas plataformas, con independencia del concreto servicio ofrecido, es muy similar. Se basa en un algoritmo que pone en contacto al solicitante de un servicio de transporte con el conductor disponible más cercano, que lo llevará al destino indicado por el viajero por la ruta que la aplicación determine y a cambio de la tarifa calculada por la plataforma en base a parámetros de distancia y tiempo, pudiendo incrementarse en periodos de alta demanda, por ejemplo, debido a condiciones atmosféricas adversas o a la organización de eventos destacados³⁷³, conforme al sistema de precio dinámico (*surge pricing*, en inglés)³⁷⁴.

Por el momento, *Uber* y *Cabify* son las únicas plataformas que ofrecen servicios de *ridehailing* en el sector del arrendamiento de vehículos con conductor en España, aunque a nivel internacional operan muchas otras (*Lyft*, *Ola*, *Didi*, *Heetch*, *Chauffeur Privé*, *LeCab*, *Allocab*, *Snapcar*, etc.). Debe mencionarse, asimismo, que estas plataformas también han incorporado a su modelo de negocio la actividad de intermediación en el transporte en taxi, y, al parecer, cada vez más, el sector tradicional opta por adherirse a las mismas. Así, la primera en ofrecerlo fue *Cabify*, a través del servicio *Taxi*, lanzado el 25 de abril de 2019 en Santander, seguida de Madrid y Valencia el 11 de julio del mismo año³⁷⁵. También *Uber* se sumó a esta iniciativa el 22 de noviembre de 2019, siendo la pionera Madrid, donde se puede solicitar un servicio de taxi

³⁷² En un principio, los servicios ofrecidos por *Uber* solo podían utilizarse desde un teléfono móvil inteligente.

³⁷³ HU, M. Y ZHOU, Y., «Price, Wage and Fixed Commission in On-Demand Matching», 10 de abril de 2017, pp. 1-43, en p. 3, disponible en https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2949513; SOBRINO RUIZ, M.ª E HINOJO GONZÁLEZ, P., «Retos para la competencia de las plataformas digitales de economía colaborativa», en S. Rodríguez Marín y A. Muñoz García (coords.), *Aspectos legales de la economía colaborativa y bajo demanda en plataformas digitales*, cit., pp. 117-138, en pp. 132 y 133.

³⁷⁴ Al parecer, la pionera mundial en tarificación en función de horas punta y horas valle fue la compañía eléctrica francesa Électricité de France (EDF) con sus tarifas azul-blanca-roja concebidas en 1949 por el ingeniero Marcel Boiteux. La idea se aplica hoy día no solo a las plataformas de transporte discrecional de viajeros, sino también a los billetes de avión y tren, a las habitaciones de hotel o a las estaciones de esquí. Vid. TIROLE, J., *La economía del bien común*, cit., pp. 409 y 445.

³⁷⁵ https://elpais.com/economia/2019/07/11/actualidad/1562835961_837320.html. El modelo había sido implementado antes por *Cabify* en Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Argentina y Perú, según indica en su página web: <https://help.cabify.com/hc/es/articles/360001818560--C%C3%B3mo-puedo-solicitar-un-Easy-Taxi->.

a través de *UberX*³⁷⁶. Debe destacarse que un año después del lanzamiento del servicio en Madrid y alentados por la bajada de ingresos causada por la pandemia por COVID-19, 1.500 taxistas se han incorporado a la plataforma *UberX* en Madrid³⁷⁷.

Finalmente, debe hacerse referencia a la actividad de *ride splitting*, que constituye una modalidad del *ridehailing*, en la que varios viajeros comparten un viaje habitualmente urbano y la tarifa correspondiente³⁷⁸. Aunque en España esta posibilidad está vedada con carácter general a los transportes discretos de viajeros realizados al amparo de autorizaciones de ámbito nacional³⁷⁹ —como lo son las autorizaciones VTC— que deben ser contratados por toda la capacidad del vehículo, salvo supuestos excepcionales previstos reglamentariamente, en los que puede autorizarse la contratación por plaza con pago individual (arts. 99.3 LOTT y 122.1 ROTT)³⁸⁰, algunas Comunidades Autónomas han empezado a regular esta modalidad para el transporte en taxi. Es el caso de la Comunidad de Madrid, donde el Decreto 35/2019, de 9 de abril, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, ha modificado el artículo 37 de este último para introducir tal posibilidad³⁸¹.

³⁷⁶ Siguiendo declaraciones de la compañía, «[c]uando pidas un *UberX*, el coche más cercano a tu ubicación irá a recogerte: una VTC o un taxi. Disfrutarás de una mayor disponibilidad de vehículos, viajando al mismo precio y con la misma calidad de siempre»: <https://www.uber.com/es-ES/blog/taximadrid/>.

³⁷⁷ Según el comunicado de prensa emitido por *Uber* el 24 de noviembre de 2020: <https://www.europapress.es/economia/noticia-uber-alcanza-mas-1500-taxistas-registrados-plataforma-ano-integracion-20201124111726.html>.

³⁷⁸ US DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, «Shared Mobility: Current Practices and Guiding Principles», abril de 2016, pp. 1-106, en p. 5, disponible en <https://ops.fhwa.dot.gov/publications/fhwahop16022/index.htm>.

³⁷⁹ En otros países funciona el servicio *Uber Pool*, que fue lanzado por primera vez en San Francisco, en agosto de 2014, y a través del que «[l]os pasajeros que van en la misma dirección comparten el viaje y dividen su coste: reducimos la congestión en las calles y la contaminación de las ciudades con cada viaje»: <https://www.uber.com/es-ES/newsroom/historia/>.

³⁸⁰ Para ello, el artículo 122, párrafo 2.º ROTT, exige que se den conjuntamente al menos tres de las siguientes circunstancias: «a) Que el transporte venga motivado por acontecimientos de afluencia masiva de público, no pudiendo la demanda ser satisfecha adecuadamente por los servicios regulares permanentes de uso general existentes. b) Que por el carácter ocasional del servicio no proceda el establecimiento de transportes regulares permanentes, temporales o de uso especial. c) Que los servicios no se presten con reiteración de itinerario, calendario y horario, teniendo cada transporte una finalidad específica e independiente. d) Que el transporte se organice con un objetivo o finalidad común a la totalidad de los viajeros».

³⁸¹ El contenido literal del actual artículo 37 es el siguiente: «1. Los servicios de transporte público urbano en automóviles de turismo se deberán realizar, como regla general, mediante la contratación global de la capacidad total del vehículo. 2. No obstante lo dispuesto en el punto anterior, los municipios, incluso aquéllos que se encuentren integrados en alguna de las áreas territoriales de prestación conjunta existentes, previo informe de las asociaciones representativas de los titulares de licencias y de los usuarios y consumidores con implantación en su

3.5. Los principales modelos de *carpooling* y *ridehailing* como supuestos de economía colaborativa

La inclusión de los modelos de negocio de *Uber*, *Cabify* o *BlaBlaCar* en la economía colaborativa depende de si uno se decanta por el concepto amplio, elaborado por las autoridades europeas y nacionales, o, por el contrario, por el concepto restringido, del que son partidarios gran parte de los mercantilistas españoles. En efecto, la propia Comisión Europea considera que son exponentes de la economía colaborativa tanto *BlaBlaCar* como *Uber*³⁸² y, por tanto, *Cabify*. En cambio, por lo general, la doctrina mercantilista excluye de la economía colaborativa a las plataformas *Uber* y *Cabify*³⁸³.

territorio, y del órgano competente en materia de transportes de la Comunidad de Madrid, podrán promover la prestación de servicios con contratación previa por plaza con pago individual, siempre que ello se encuentre contemplado en la correspondiente Ordenanza municipal, y se realice a través de cualquier medio que permita garantizar los derechos de los usuarios respecto de las tarifas que les sean de aplicación, conforme a lo que se dispone en el artículo 38.3 de este reglamento. En estos casos el informe del órgano competente en materia de transportes de la Comunidad de Madrid tendrá carácter vinculante».

³⁸² En la definición de plataformas digitales que propone en la consulta pública llevada a cabo entre el 24 de septiembre de 2015 y el 6 de enero de 2016, la Comisión Europea indica como ejemplos de plataformas de la economía colaborativa a *Airbnb*, *Uber*, *Taskrabit* y *BlaBlaCar*. Vid. COMISIÓN EUROPEA, «Public consultation on the regulatory environment for platforms, online intermediaries, data and cloud computing and the collaborative economy», 24 de septiembre de 2015, pp. 1-46, en p. 5, disponible en https://ec.europa.eu/growth/content/public-consultation-regulatory-environment-platforms-online-intermediaries-data-and-cloud-0_en. Algunos organismos han sugerido incluso que la economía colaborativa está conformada en su mayoría por plataformas controladas por sociedades capitalistas, como ocurre en el caso de *Amazon*, *Uber*, *BlaBlaCar* o *Airbnb*. En este sentido, el estudio realizado por el CENTRE INTERNATIONAL DE RECHERCHES ET D'INFORMATION SUR L'ÉCONOMIE PUBLIQUE, SOCIALE ET COOPÉRATIVE (CIRIEC-INTERNATIONAL) para el Comité Económico y Social Europeo, «CES/CSS/12/2016/23406. Evolución reciente de la economía social en la Unión Europea», 13 de noviembre de 2017, pp. 1-132, en p. 31; también DOMÉNECH PASCUAL, G., «Taxi Regulation in Spain under the Pressure of the Sharing Economy», en R. Noguellou y D. Renders (eds.), *Uber&Taxis. Comparative Law Studies*, cit., pp. 357-376, en p. 365.

³⁸³ CARBONELL PORRAS, E., «Movilidad colaborativa y servicios de transporte de personas: un análisis desde el Derecho Administrativo», cit., pp. 444 y 452, afirma que «*UberX* y *Cabify* solo pueden considerarse manifestaciones de una noción de economía colaborativa tan amplia como inútil»; PETIT LAVALL, M.^a V. Y PUETZ, A., «Economía colaborativa y transporte», cit., p. 149; MIRANDA SERRANO, L. M.^a, «Economía colaborativa y competencia desleal. ¿Deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por plataformas digitales?», cit., p. 207, considera que no es la opción más acertada incluir dentro de la economía colaborativa modelos de negocio que cabría llamar impropios, como por ejemplo *UberPop*, en el que la plataforma presta los servicios de transporte; GÓRRIZ LÓPEZ, C., «Taxi “vs” Uber: de la competencia desleal al arrendamiento de vehículo con conductor», cit., pp. 246 y 247, considera que al menos el modelo actual de *Uber*, en el que los conductores actúan al amparo de autorizaciones VTC, es discutible que pueda enmarcarse en el concepto de economía colaborativa. También afirman que *Uber* no pertenece a la economía colaborativa COLANGELO, M. Y MAGGIOLINO, M., «Uber: A New Challenge for Regulation and Competition Law?», 25 de septiembre de 2017, pp. 1-15, en pp. 2 y 3, disponible en https://www.academia.edu/35236191/UBER_A_NEW_CHALLENGE_FOR_REGULATION_AND_COMPETITION_LAW. Por su parte, la DIRECCIÓ GENERAL DE TRANSPORTS I MOBILITAT (Generalitat de Catalunya,

Es cierto que todos estos modelos tienen algunos rasgos característicos de la moderna economía colaborativa (sea esta entendida en sentido amplio o restringido), ya que se utiliza un bien con alta capacidad ociosa, como el vehículo privado³⁸⁴, y se reducen los costes de transacción, tanto los de búsqueda (la plataforma busca entre los conductores disponibles a aquellos que el viajero necesita), como los de acuerdo (el contrato se perfecciona en unos pocos clics) y control del pago, que la mayoría de las veces se realiza en línea y se gestiona por la plataforma. No obstante, al menos en el caso de *Uber* y *Cabify* los conductores actúan con evidente ánimo de lucro —incluso en el modelo *UberPop*— pues realizan una actividad de transporte público de viajeros, de modo que difícilmente podrían enmarcarse en el concepto más estricto de economía colaborativa. Por lo que respecta a *BlaBlaCar*, hay supuestos en los que el transporte se realiza sin ánimo de lucro, que tienen cabida, por tanto, en el concepto estricto de economía colaborativa, pero también muchos otros en los que debe descartarse su pertenencia a este, pues los conductores actúan con ánimo de lucro, como más adelante tendremos oportunidad de argumentar.

Ahora bien, el recurso a un concepto tan amplio como el que utilizan las instituciones europeas y nacionales no sirve para delimitar las distintas actividades desarrolladas en el seno de la economía colaborativa, por lo que puede calificarse de inútil. Sea como fuere, el cometido de este trabajo no es añadir otras definiciones del fenómeno a las múltiples ya existentes. La razón es que ni la economía, ni el transporte colaborativos existen como categorías jurídicas³⁸⁵.

Departament de Territori i Sostenibilitat), «Informe del Grupo de trabajo de transporte y movilidad. Comisión Interdepartamental para el desarrollo de la economía colaborativa», cit., p. 22, considera que los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor no forman parte de la economía colaborativa.

³⁸⁴ Siguiendo el informe elaborado por miembros de la confederación Ecologistas en Acción, SANZ ALDUÁN, A., VEGA PINDADO, P. Y MATEOS ARRIBAS, M., «Las cuentas ecológicas del transporte en España», junio de 2016, pp. 1-132, en p. 130, disponible en https://spip.ecologistasenaccion.org/IMG/pdf/info_cuentas-ecologicas.pdf, en España cada turismo pasa el 97% de su vida útil parado. Las cifras son similares en otros países. Así, por ejemplo, en Reino Unido la ratio que un vehículo está aparcado es del 96%, según el informe elaborado para The Royal Automobile Club Foundation for Motoring por BATES, J. Y LEIBLING, S., «Spaced Out. Perspectives on parking policy», julio de 2012, pp. 1-132, en p. 9, disponible en https://www.racfoundation.org/assets/rac_foundation/content/downloadables/spaced_out-bates_leibling-jul12.pdf. La misma ratio arrojan los estudios en los Estados Unidos, según SUNDADARAJAN, A., *The Sharing Economy. The End of Employment and the Rise of Crowd-Based Capitalism*, cit., p. 10.

³⁸⁵ Pese a ello, la dimensión de la economía colaborativa ha sido alegada tanto por *BlaBlaCar*, a través de su fundador Frédéric Mazzella, para defender que su actuación es lícita, como por el sector del transporte en autobús para poner de manifiesto que el recurso a este fenómeno solo tiende a encubrir la infracción de normas, administrativas y concurrenciales. Vid. http://oecdoobserver.org/news/fullstory.php/aid/4648/A_sharing_economy.html y

En efecto, no se han preocupado de regularlos de manera específica —tampoco parece ser que tengan intención de hacerlo— ni el legislador europeo³⁸⁶, ni el español³⁸⁷, más allá de las numerosas reformas realizadas por el Ejecutivo nacional o por los órganos autonómicos y locales para obstaculizar la actividad de las plataformas *Uber* y *Cabify*³⁸⁸. Ante tal vacío legal, la tarea que corresponde abordar es la de enmarcar las actividades desarrolladas en el seno de estas plataformas en las categorías jurídicas existentes, con la consecuente dificultad que entraña, ya que la normativa vigente no se adapta con facilidad al modelo de las plataformas³⁸⁹. Así, serán analizadas las plataformas *Uber*, *Cabify* y *BlaBlaCar*, por ser su actividad la que más interrogantes ha planteado, y sigue planteando, en el ámbito jurídico.

<http://www.asintra.org/publicaciones/ver/1196/sobre-la-demanda-de-confibus-a-blablacar-todos-debemos-jugar-con-las-mismas-reglas>.

³⁸⁶ Prueba de ello es que no reciben un tratamiento particular en la propuesta de reforma de los servicios digitales hecha pública por la Comisión Europea el 15 de diciembre de 2020, compuesta por la Ley de Servicios Digitales y la Ley de Mercados Digitales: la primera regula de manera general la prestación de servicios de intermediación digital en la Unión Europea; la segunda pretende corregir las consecuencias negativas derivadas de determinados comportamientos de las plataformas que actúan como «guardianes» digitales del mercado único (*gatekeepers*), por tanto ni siquiera se aplicaría a las plataformas de transporte. Con todo, ambas normas se encuentran en fase de proyecto y su contenido todavía debe ser debatido por el Parlamento Europeo y el Consejo según el procedimiento legislativo ordinario (arts. 289 y 294 TFUE). Vid. COMISIÓN EUROPEA, «Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on a Single Market for Digital Services (Digital Services Act) and amending Directive 2000/31/EC», 15 de diciembre de 2020, COM (2020) 825 final; id., «Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on contestable and fair markets in the digital sector (Digital Markets Act)», 15 de diciembre de 2020, COM (2020) 842 final. Un resumen de las principales medidas introducidas por las dos normas está disponible en https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/europe-fit-digital-age/digital-services-act-ensuring-safe-and-accountable-online-environment/europe-fit-digital-age-new-online-rules-platforms_es#obligaciones-claras-de-los-guardianes-de-acceso-en-toda-la-ue.

³⁸⁷ Sí existe en España una regulación del *crowdfunding* en los artículos 46 y ss. de la Ley 5/2015, de 27 de abril, de fomento de la financiación empresarial (BOE n.º 101, de 28 de abril de 2015).

³⁸⁸ Con razón, la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, «Las plataformas en línea y el mercado único digital. Retos y oportunidades para Europa», 25 de mayo de 2016, COM (2016) 288 final, pp. 1-17, en p. 6, afirma que «[l]a economía colaborativa ilustra bien cómo unas normas diseñadas con la mente puesta en un modelo de prestación de servicios tradicional y a menudo local pueden impedir el desarrollo de modelos de negocios de plataformas en línea».

³⁸⁹ Así lo expresa con carácter general en relación con las actividades de la economía colaborativa, DOMÉNECH-PASCUAL, G., «La regulación de la economía colaborativa. El caso “Uber contra el taxi”», *Revista CEFLegal*, n.º 175-176, agosto-septiembre de 2015, pp. 61-104, en p. 70.

II. EL RÉGIMEN JURÍDICO APLICABLE A LAS PLATAFORMAS DE TRANSPORTE

1. La alternativa de regímenes jurídicos: los servicios de la sociedad de la información y los servicios de transporte

La prestación de servicios de transporte discrecional de viajeros por carretera con la intervención de plataformas digitales implica, al menos, la actuación de tres categorías de sujetos: el prestador efectivo del servicio de transporte (el conductor); el usuario del servicio de transporte (el viajero); y, la plataforma que conecta al conductor con el viajero³⁹⁰. Así, es esencial distinguir entre dos dimensiones de actividad en las plataformas: por una parte, la actividad prestada por los conductores y, por otra, aquella desarrollada por la plataforma, para determinar qué régimen jurídico se aplica a cada una de ellas. Por lo que respecta a la primera, no cabe duda de que los conductores realizan una actividad de traslado de personas de un lugar a otro, utilizando para ello un vehículo de turismo, por tanto, una de transporte. En consecuencia, dicha actividad se rige por la normativa de ordenación de los transportes terrestres. En cuanto a la segunda, sin embargo, se plantea la disyuntiva sobre si debe ser calificada como un servicio de la sociedad de la información, o si, por el contrario, su naturaleza jurídica es de un servicio en el ámbito de los transportes.

La inclusión en una categoría u otra no es baladí. En efecto, como se ha explicado, el transporte discrecional de viajeros en vehículos de turismo es competencia de los Estados miembros y la normativa de transporte española impone la obligación de obtener una autorización administrativa, en todo caso, a los transportistas y a los intermediarios en el transporte público de viajeros (aunque no así en el caso del transporte privado particular). Por el contrario, el régimen jurídico de los servicios de la sociedad de la información ha sido armonizada por la DCE, con el objetivo declarado de «*contribuir al correcto funcionamiento*

³⁹⁰ COM (2016) 356, p. 3; MIRANDA SERRANO, L. M.^a, «La determinación de la naturaleza jurídica de los servicios que prestan las plataformas digitales en la economía colaborativa. Reflexiones al hilo de la STJUE de 20 de diciembre de 2017 sobre Uber», *La Ley mercantil*, n.º 50, septiembre de 2018, pp. 1-40, en p. 7; RODRÍGUEZ DE LAS HERAS BALLELL, T., «Una Regulación Europea para las Plataformas Electrónicas: Propuestas en curso y Alternativas», en A. Madrid Parra (dir.), *Derecho mercantil y tecnología*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2018, pp. 427-452, en pp. 438-439.

del mercado interior garantizando la libre circulación de los servicios de la sociedad de la información entre los Estados miembros» (art. 1.1 DCE). A tal fin, la norma europea establece que los servicios de la sociedad de la información se benefician de los principios de libre prestación de servicios en la Unión Europea (art. 3 DCE) y de no sometimiento a autorización administrativa previa (art. 4.1 DCE)³⁹¹.

En virtud de este último, «[l]os Estados miembros dispondrán que el acceso a la actividad de prestador de servicios de la sociedad de la información no pueda someterse a autorización previa ni a ningún otro requisito con efectos equivalentes» (art. 4.1 DCE), sin perjuicio, claro está, de los supuestos en los que la prestación de un determinado servicio por vía no electrónica exija autorización, en los que también lo requerirá la prestación del mismo servicio por vía electrónica (art. 4.2 DCE). La prohibición de cualquier régimen de autorización previa de los servicios de la sociedad de la información contenida en el artículo 4 DCE es válida cuando los prestadores de tales servicios actúan en sus propios Estados miembros de origen³⁹². Así, no será aplicable a la actividad de *Uber* (establecida en los Países Bajos) y *BlaBlaCar* (establecida en Francia, como analizaremos más adelante) en España, pero sí a *Cabify*, pues Maxi Mobility Spain, S. L. es una sociedad de nacionalidad española.

El principio de libre prestación de servicios en la Unión Europea se configura en el marco de la llamada cláusula de mercado interior o principio de país de origen (art. 3 DCE), que cubre dos aspectos. En primer término, dispone que los prestadores establecidos en un Estado miembro solo pueden ser controlados por las autoridades competentes de ese Estado, sin que las

³⁹¹ Quedan excluidos de la aplicación del criterio de control en el país de origen y de la cláusula de mercado interior determinados ámbitos enumerados en el Anexo DCE (art. 3.3 DCE), esto es, «*derechos de autor, derechos afines y derechos mencionados en la Directiva 87/54/CEE(1) y en la Directiva 96/9/CE(2), así como a los derechos de propiedad industrial; emisión de moneda electrónica por parte de instituciones a las que los Estados miembros hayan aplicado una de las excepciones previstas en el apartado 1 del artículo 8 de la Directiva 2000/46/CE(3); apartado 2 del artículo 44 de la Directiva 85/611/CEE(4); artículo 30 y título IV de la Directiva 92/49/CEE(5), título IV de la Directiva 92/96/CEE(6), artículos 7 y 8 de la Directiva 88/357/CEE(7) y artículo 4 de la Directiva 90/619/CEE(8); libertad de las partes de elegir la legislación aplicable a su contrato; obligaciones contractuales relativas a contratos celebrados por los consumidores; validez formal de los contratos por los que se crean o transfieren derechos en materia de propiedad inmobiliaria, en caso de que dichos contratos estén sujetos a requisitos formales obligatorios en virtud de la legislación del Estado miembro en el que esté situada la propiedad inmobiliaria; licitud de las comunicaciones comerciales no solicitadas por correo electrónico*».

³⁹² Conclusiones del Abogado General, Sr. Maciej Szpunar, de 10 de septiembre de 2020, *Star Taxi App S. R. L. contra Unitatea Administrativ Teritorială Municipiul București prin Primar General, Consiliul General al Municipiului București*, C-62/19, ECLI:EU:C:2020:692, apartado 61.

de los Estados receptores de los servicios puedan restringir su prestación o comprobar que se adecúa a la legislación del Estado de origen (art. 3.1. DCE)³⁹³. En segundo término, prohíbe a los Estados miembros «*restringir la libertad de prestación de servicios de la sociedad de la información de otro Estado Miembro por razones inherentes al ámbito coordinado*» (art. 3.2 DCE)³⁹⁴. Siguiendo la Directiva, el ámbito coordinado abarca «*los requisitos exigibles a los prestadores de servicios en los regímenes jurídicos de los Estados miembros aplicables a los prestadores de servicios de la sociedad de la información, independientemente de si son de tipo general o destinados específicamente a los mismos*» [art. 2.h) DCE]. En concreto, el Estado receptor no puede restringir la libertad de prestación de servicios de la sociedad de la información del prestador establecido en otro Estado miembro en base a requisitos de comienzo de la actividad (p. ej., autorizaciones administrativas) o de ejercicio de la misma (p. ej., requisitos referentes a la actuación del prestador de servicios, la calidad, la seguridad y el contenido del servicio, o los que afecten a la publicidad, a la contratación por vía electrónica y a la responsabilidad del prestador de servicios) [art. 2.i) DCE].

Ahora bien, el principio de libre prestación de servicios no es de aplicación ilimitada, sino que la DCE permite, como excepción, que los Estados miembros puedan restringir la prestación de servicios de la sociedad de la información por razones inherentes al ámbito coordinado cuando dichas restricciones vengan motivadas por razones de interés general (orden público³⁹⁵, protección de la salud pública, seguridad pública, incluidas la salvaguarda de la seguridad y la

³⁹³ Así lo confirma la STJUE (Gran Sala) de 25 de octubre de 2011, *eDate Advertising*, C-509/09 y C-161/10, ECLI:EU:C:2011:685, apartados 57-59.

³⁹⁴ Sobre el ámbito coordinado y el principio del país de origen, vid., entre otros, DE MIGUEL ASENSIO, P. A., *Derecho Privado de Internet*, Civitas, 5.ª ed., Cizur Menor, 2015, pp. 158-161; PLAZA PENADÉS, J., «La ley de servicios de la sociedad de la información y comercio electrónico», en J. Plaza Penadés (dir.), *Derecho y nuevas tecnologías de la información y la comunicación*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2013, pp. 43-101, en pp. 57 y 58; PEGUERA POCH, M. Y TARRÉS VIVES, M., «Marco jurídico de los servicios de la sociedad de la información y del comercio electrónico», en M. Peguera Poch (dir.), *Principios de Derecho de la Sociedad de la Información*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2010, pp. 317-389, en pp. 327-329; LÓPEZ-MONÍS GALLEGU, M., «Ámbito de aplicación de la nueva Ley de Servicios de la Sociedad de la Información y de Comercio Electrónico (Ley 34/2002, de 11 de julio)», en R. Mateu de Ros y M. López-Monís Gallego (coords.), *Derecho de internet: la Ley de Servicios de la Sociedad de la Información y de Comercio Electrónico*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2003, pp. 25-64, en pp. 61 y 62; RODRÍGUEZ SAU, C. Y RUBIO VELÁZQUEZ, R., *Todo sobre la LSSI y de Comercio Electrónico*, Ediciones Experiencia, Barcelona, 2002, pp. 51-59.

³⁹⁵ Se incluyen dentro del concepto de orden público, «*en particular la prevención, investigación, descubrimiento y procesamiento del delito, incluidas la protección de menores y la lucha contra la instigación al odio por motivos de raza, sexo, religión o nacionalidad, así como las violaciones de la dignidad humana de personas individuales*» [art. 3.4.i) DCE].

defensa nacionales, o la protección de los consumidores, concepto que comprende también a los inversores), siempre que no sean discriminatorias y que no existan medidas menos restrictivas (art. 3.4 DCE)³⁹⁶. En cuanto al procedimiento, se exige que el Estado receptor del servicio haya pedido al de establecimiento del prestador que adoptara medidas y que este no lo haya hecho o hayan resultado insuficientes, así como haber notificado a la Comisión Europea y al Estado miembro de establecimiento del prestador su intención de adoptar medidas restrictivas (art. 3.4 DCE), salvo en caso de urgencia, en que la notificación se prevé que sea a la mayor brevedad, indicando las razones de la urgencia (art. 3.5 DCE). Además, la Comisión debe examinar la compatibilidad de las medidas notificadas con el Derecho de la Unión Europea en el más breve plazo y, si llega a la conclusión de que son incompatibles con el mismo, solicitar al Estado miembro receptor que se abstenga de tomar alguna de las medidas propuestas o que ponga fin lo antes posible a las mismas (art. 3.6 DCE). La ausencia de notificación a la Comisión y al Estado de establecimiento se considera por el Tribunal de Justicia una vulneración de una exigencia procesal de carácter sustantivo que conlleva la imposibilidad de oponer a los particulares las medidas no notificadas³⁹⁷.

La DCE ha sido incorporada al Derecho español mediante la LSSI. Siguiendo la Directiva, la LSSI también recoge el principio de no sujeción a autorización previa de los servicios de la sociedad de la información (art. 6.1 LSSI), que, por supuesto, no afecta a «*los regímenes de autorización previstos en el ordenamiento jurídico que no tengan por objeto específico y exclusivo la prestación por vía electrónica de los correspondientes servicios*» (art. 6.2 LSSI). De igual modo, contempla el principio de libre prestación de servicios de la sociedad de la

³⁹⁶ Apartado 72 STJUE (Sala 2.ª) de 15 de octubre de 2015, *Grupo Itevelesa y otros*, C-168/14, ECLI:EU:C:2015:685; también, apartado 33 STJUE (Sala 4.ª) de 26 de septiembre de 2013, *Ottica New Line di Accardi Vincenzo*, C-539/11, ECLI:EU:C:2013:591; apartado 44 STJUE (Gran Sala) de 10 de marzo de 2009, *Hartlauer*, C-169/07, ECLI:EU:C:2009:141; apartado 25 STJUE (Gran Sala) de 19 de mayo de 2009, *Apothekerkammer des Saarlandes y otros*, C-171/07 y C-172/07, ECLI:EU:C:2009:316.

³⁹⁷ En este sentido, la STJUE (Gran Sala) de 19 de diciembre de 2019, *Airbnb Ireland UC*, C-390/18, ECLI:EU:C:2019:1112, declara que «*la obligación de notificación previa establecida en el artículo 3, apartado 4, letra b), segundo guion, de la Directiva 2000/31 no constituye una mera exigencia de información (...), sino una exigencia procesal de carácter sustantivo que justifica la imposibilidad de oponer a los particulares medidas no notificadas que limiten la libre circulación de los servicios de la sociedad de la información*» (apdo. 94), y, por tanto, «*el incumplimiento por un Estado miembro de su obligación de notificación de una medida que restrinja la libre circulación de un servicio de la sociedad de la información prestado por un operador establecido en el territorio de otro Estado miembro, prevista en el artículo 3, apartado 4, letra b), segundo guion, de la Directiva 2000/31, conlleva la imposibilidad de invocar dicha medida contra los particulares*» (apdo. 96).

información en la Unión Europea (art. 7.1 LSSI)³⁹⁸, que solo puede restringirse cuando los servicios en cuestión atenten contra alguna de las materias enumeradas en el artículo 8.1 LSSI: la salvaguarda del orden público, la investigación penal, la seguridad pública y la defensa nacional; la protección de la salud pública o de las personas físicas o jurídicas que tengan la condición de consumidores o usuarios, incluso cuando actúen como inversores; el respeto a la dignidad de la persona y al principio de no discriminación por motivos de raza, sexo, religión, opinión, nacionalidad, discapacidad o cualquier otra circunstancia personal o social; la protección de la juventud y de la infancia; y, la salvaguarda de los derechos de propiedad intelectual. Como puede observarse, las materias contempladas en la LSSI coinciden, en lo esencial, con aquellas de la Directiva, salvo que la norma española contempla también la salvaguarda de los derechos de propiedad intelectual, introducida por la reforma llevada a cabo por la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible³⁹⁹. Como es lógico, en la adopción y cumplimiento de las eventuales medidas de restricción deben respetarse las garantías, normas y procedimientos previstos en el ordenamiento jurídico para proteger los derechos a la intimidad personal y familiar, a la protección de los datos personales, a la libertad de expresión o a la libertad de información, cuando éstos pudieran resultar afectados (art. 8.1 LSSI). Además, las medidas deberán ser objetivas, proporcionadas y no discriminatorias (art. 8.6 LSSI en relación con art. 11.4 LSSI).

Al igual que la DCE, la LSSI regula el procedimiento a seguir en caso de que el Estado español considere necesaria la adopción de restricciones a la prestación de servicios de la sociedad de la información procedentes de otro Estado miembro de la Unión Europea (procedimiento de cooperación intracomunitario). En concreto, establece que España deberá requerir al Estado de establecimiento para que adopte las medidas oportunas y, en caso de que no lo hiciera o resultaran insuficientes, notificará, con carácter previo, a la Comisión Europea o, en su caso, al Comité Mixto del Espacio Económico Europeo y al Estado miembro de que se trate las medidas que tiene intención de adoptar, salvo supuestos de urgencia, en los que el

³⁹⁸ Por su parte, «[l]a aplicación del principio de libre prestación de servicios de la sociedad de la información a prestadores establecidos en Estados no miembros del Espacio Económico Europeo se atenderá a los acuerdos internacionales que resulten de aplicación» (art. 7.2 LSSI).

³⁹⁹ BOE n.º 55, de 5 de marzo de 2011. Vid. RODRÍGUEZ SAU, C. Y RUBIO VELÁZQUEZ, R., *Todo sobre la LSSI y de Comercio Electrónico*, cit., pp. 52 y 53.

España podrá adoptar las medidas y notificarlas, indicando las causas de dicha urgencia, a la mayor brevedad posible, y, en cualquier caso, como máximo, en el plazo de quince días desde su adopción (art. 8.3 y 4 LSSI). Además, tanto España como los demás Estados Miembros de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo podrán requerir la colaboración de los prestadores de servicios de intermediación establecidos en España si lo estimasen necesario para garantizar la eficacia de las medidas restrictivas (art. 8.5 LSSI). De hecho, así lo hizo el Juzgado de lo Mercantil n.º 2 de Madrid en el Auto n.º 14 de 9 de diciembre de 2014⁴⁰⁰, en el que acordó la suspensión cautelar de *UberPop* y solicitó que se librara requerimiento a determinados servicios de intermediación establecidos en España, para que suspendieran «*la transmisión, el alojamiento de datos, el acceso a las redes de telecomunicaciones o la prestación de cualquier otro servicio equivalente de intermediación en relación con UBER*».

A diferencia de los servicios de la sociedad de la información, aquellos de transporte están excluidos del ámbito de aplicación de la DCE, cuyo considerando 18 señala que no está cubierta por la Directiva la prestación de servicios fuera de línea, mientras que su artículo 2.h).ii) establece que el ámbito coordinado no se refiere a los «*requisitos aplicables a los servicios no prestados por medios electrónicos*». Entre estos últimos, el considerando 21 DCE incluye de manera específica los requisitos legales relativos a la entrega o transporte de mercancías, que quedan, por tanto, fuera de su ámbito de aplicación. Esta afirmación es trasladable al transporte de personas, pues, al igual que el de mercancías, también se desarrolla fuera de línea. En consecuencia, la exclusión de los servicios de transporte de viajeros del ámbito de la DCE implica que estos no quedan amparados por los principios de libre prestación de servicios en la Unión Europea y de no sometimiento a autorización administrativa previa establecidos en la misma.

Además, los servicios de transporte también quedan excluidos del ámbito de aplicación de la Directiva 2006/123/CE (Directiva *Bolkestein*) y del TFUE. En efecto, la primera declara que no se aplica a «*los servicios en el ámbito del transporte, incluidos los servicios portuarios, que entren dentro del ámbito de aplicación del título V*» [art. 2.2.d)] y matiza que se incluyen en el concepto de servicios en el ámbito del transporte «*el transporte urbano, los taxis y*

⁴⁰⁰ Roj: AJM M 74/2014.

ambulancias, así como los servicios portuarios» (considerando 21). En consecuencia, los Estados miembros pueden supeditar el acceso de las actividades de transporte a la obtención de una autorización previa [art. 2.2.d) en relación con el art. 9 de la Directiva 2006/123/CE)]. Además, no pueden beneficiarse del principio de libre prestación de servicios contemplado en la Directiva, según el cual los Estados miembros deben respetar *«el derecho de los prestadores a prestar servicios en un Estado miembro distinto de aquel en el que estén establecidos»*, asegurando *«la libertad de acceso y el libre ejercicio de la actividad de servicios dentro de su territorio»* (art. 16.1 de la Directiva 2006/123/CE), a la vez que solo pueden supeditar el acceso al ejercicio de una actividad de servicios en sus territorios a requisitos que vengán motivados por razones de necesidad (es decir, justificados por razones de orden público, de seguridad pública, de salud pública o de protección del medio ambiente), siempre que no sean discriminatorios (ni directa, ni indirectamente, por razón del Estado miembro en que la persona jurídica esté establecida) y cumplan con el principio de proporcionalidad (el requisito deberá ser el adecuado para conseguir el objetivo que se persigue y no ir más allá de lo necesario para conseguirlo) (art. 16.1, párr. 3.º Directiva 2006/123/CE).

En fin, a los servicios de transporte tampoco les resulta de aplicación el principio de libre prestación de servicios establecido con carácter general en el artículo 56 TFUE, que prohíbe *«las restricciones a la libre prestación de servicios dentro de la Unión para los nacionales de los Estados miembros establecidos en un Estado miembro que no sea el del destinatario de la prestación»*. La razón es que el Tratado dispone que *«[l]a libre prestación de servicios, en materia de transportes, se regirá por las disposiciones del título relativo a los transportes»* (art. 58.1 TFUE), esto es, el título VI, compuesto por los artículos 90 y siguientes TFUE, que crean el marco legal necesario para establecer una política común de transportes en la Unión Europea⁴⁰¹. No obstante, como se ha explicado en el Capítulo precedente, el Parlamento

⁴⁰¹ La STJUE (Sala 3.ª) de 22 de diciembre de 2010, *Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH contra Landeshauptmann von Wien*, cit., declara que *«la libre circulación de servicios en el ámbito de los transportes no está regulada por lo dispuesto en el artículo 56 TFUE, que se refiere en general, a la libre prestación de servicios, sino por lo dispuesto, en especial, en el artículo 58 TFUE, apartado 1, a tenor del cual “[l]a libre prestación de servicios, en materia de transportes, se regirá por las disposiciones del título relativo a los transportes”»* (apdo. 29) y que *«[l]a aplicación de los principios de libertad de las prestaciones de servicios debe realizarse, según el Tratado, mediante la aplicación de la política común de transportes»* (apdo. 30). En el mismo sentido, la STJCE de 13 de julio de 1989, *Lambregts Transportbedrijf*, 4/88, ECLI:EU:C:1989:320, apartado 9, y la STJCE de 7 de noviembre de 1991, *Pinaud Wieger*, C-17/90, ECLI:EU:C:1991:416, apartado 7.

Europeo y el Consejo, a los que el artículo 91.1 TFUE confiere la competencia para implementar una política común de transportes, no la han ejercido aún en el ámbito de los servicios realizados en vehículo de turismo. En consecuencia, los mismos quedan sometidos exclusivamente a los distintos Derechos nacionales, que pueden imponer, y de hecho así lo hace la normativa española, requisitos administrativos de inicio y ejercicio de la actividad.

2. La Sentencia del Tribunal de Justicia de 20 de diciembre de 2017

2.1. Relevancia

El debate sobre la naturaleza jurídica de la actividad de las plataformas de transporte se planteó en la doctrina en un primer momento con respecto al servicio *UberPop*, que ponía en contacto a viajeros con conductores que no estaban en posesión de un título que les autorizara para realizar la actividad de transporte público de viajeros en vehículo de turismo (una autorización VTC o una licencia de taxi). No obstante, la respuesta no fue pacífica.

Había consenso en cuanto a que la actividad realizada por los conductores constituye un transporte público discrecional de viajeros de uso general, puesto que se lleva a cabo por cuenta ajena, es decir, satisface intereses ajenos (de los viajeros), a cambio de una remuneración (art. 62.2 LOTT), sin sujeción a itinerario, calendario u horario (art. 64.1 LOTT), y es utilizable por cualquier interesado [art. 67.b) LOTT]⁴⁰². No ocurría lo mismo, sin embargo, respecto de la actividad de la plataforma, pues, aunque la doctrina mayoritaria sostenía que era una de

⁴⁰² VELASCO SAN PEDRO, L. A., «El transporte colaborativo *hic et nunc*», cit., p. 408; PETIT LAVALL, M.ª V. Y PUETZ, A., «Fierce or Unfair Competition in the Road Passenger Transport Sector», cit., p. 429; id., «Economía colaborativa y transporte», cit., p. 146; PETIT LAVALL, M.ª V., «Economía colaborativa y transporte: el caso Uber», cit., p. 8; MIRANDA SERRANO, L. M.ª, «Economía colaborativa y competencia desleal. ¿Deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por plataformas digitales?», cit., pp. 235 y 236; GÓRRIZ LÓPEZ, C., «Uber. Transporte de pasajeros y competencia desleal», cit., p. 86; OLMEDO PERALTA, E., «Liberalizar el transporte urbano de pasajeros para permitir la competencia más allá de taxis y VTC: una cuestión de política de la competencia», *REE* (edición en línea), n.º 70, julio-diciembre de 2017, pp. 250-283, en p. 253. En cambio, LEIÑENA MENDIZÁBAL, E., «Los nuevos sistemas de utilización compartida de vehículos de transporte (*carpooling* y *car sharing*): entre la economía colaborativa y la competencia desleal», cit., p. 302, considera que «no nos encontramos ante un supuesto de transporte público, sino ante un supuesto de transporte discrecional realizado en vehículo particular o turismo».

transporte⁴⁰³, también había autores⁴⁰⁴, e incluso alguna sentencia⁴⁰⁵, que consideraban que su naturaleza jurídica era de servicio de la sociedad de la información. La cuestión quedó definitivamente zanjada por la Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de 20 de diciembre de 2017⁴⁰⁶, que declaró que el servicio *UberPop* era uno en el ámbito del transporte⁴⁰⁷.

Nótese, con todo, que *UberPop* ya no está disponible en España. Es más, tan solo estuvo activo durante aproximadamente nueve meses, desde su lanzamiento en abril de 2014 hasta diciembre de 2014, cuando el Juzgado de lo Mercantil n.º 2 de Madrid, en el marco del litigio por competencia desleal iniciado por la Asociación Madrileña del Taxi contra Uber

⁴⁰³ Como ha defendido la mayoría de los autores que han abordado su estudio: ALFARO ÁGUILA-REAL, J., «La cuestión prejudicial sobre Uber», en *Almacén de Derecho*, 20 de junio de 2015, disponible en <https://almacenederecho.org/la-cuestion-prejudicial-sobre-uber/>; VELASCO SAN PEDRO, L. A., «El consumo colaborativo en el transporte de personas», cit., p. 6; MIRANDA SERRANO, L. M.ª, «Economía colaborativa y competencia desleal. ¿Deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por plataformas digitales?», cit., pp. 236-238; GÓRRIZ LÓPEZ, C., «Uber. Transporte de pasajeros y competencia desleal», cit., pp. 85-89; id. «Taxi “vs” Uber: de la competencia desleal al arrendamiento de vehículo con conductor», cit., pp. 241-296; LEIÑENA MENDIZÁBAL, E., «Los nuevos sistemas de utilización compartida de vehículos de transporte (*carpooling* y *car sharing*): entre la economía colaborativa y la competencia desleal», cit., p. 328; id., «Los desafíos jurídicos de la economía colaborativa: el caso BlaBlaCar en relación con UberPop», cit., p. 223; OLMEDO PERALTA, E., «Liberalizar el transporte urbano de pasajeros para permitir la competencia más allá de taxis y VTC: una cuestión de política de la competencia», cit., pp. 270 y 271; JARNE MUÑOZ, P., «Nuevas tendencias en el transporte terrestre de viajeros. El fenómeno del transporte colaborativo», en M. Zubiri de Salinas (dir.), *El contrato de transporte de viajeros*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2016, pp. 227-265, en pp. 249 y 250.

⁴⁰⁴ Se habían decantado por esta calificación DOMÉNECH PASCUAL, G., «La regulación de la economía colaborativa. El caso “Uber contra el taxi”», cit., pp. 93 y 100; MONTERO PASCUAL, J. J., «La regulación de la economía colaborativa», cit., p. 63; BARNÉS VÁSQUEZ, J. «Un falso dilema: Taxi vs. Uber», *Diario La Ley*, n.º 8942, 16 de marzo de 2017, Sección Tribuna, pp. 1-18, en p. 2; GERADIN, D., «Online Intermediation Platforms and Free Trade Principles — Some Reflections on the *Uber* Preliminary Ruling Case», en A. Ortiz (dir.), *Internet: Competition & Regulation of Online Platforms*, Competition Policy International, 2016, pp. 119-133, en p. 119.

⁴⁰⁵ SJCA de Barcelona (Sección 15.ª) n.º 179/2016, de 18 de julio (Roj: SJCA 1565/2016); SJCA de Barcelona (Sección 17.ª) n.º 287/2016, de 5 de octubre (Roj: SJCA 1739/2016); SJCA de Barcelona (Sección 15.ª) n.º 216/2016, de 6 de octubre (Roj: SJCA 2579/2016). En cambio, el *Consiglio di Stato* italiano en la opinión expresada a solicitud del *Ministero dell'interno - Dipartimento pubblica sicurezza* el 23 de diciembre de 2015, considera que *Uber* no se limita a intermediar entre la oferta y la demanda, sino que asume la obligación de realizar la prestación de transporte, ofreciendo también otros servicios complementarios de tipo financiero, telemático y, eventualmente, legales, que, sin embargo, no constituyen aspectos accesorios respecto del servicio de transporte, sino elementos constitutivos, sin los que sería imposible ofrecer un servicio con esas características. Vid. CONSIGLIO DI STATO, *Parere n.º 3.586, 23 dicembre 2015, affare n.º 757/2015*, disponible en <https://www.taxistory.it/wordpress/2016/01/02/il-parere-del-consiglio-di-stato-n-3586-del-23-dicembre-2015/>, analizada por MANZINI, P., «Uber: tra concorrenza e regolazione del mercato», *Diritto dei Trasporti*, n.º 1, 2017, pp. 79- 92.

⁴⁰⁶ STJUE (Gran Sala) de 20 de diciembre de 2017, *Asociación Profesional Élite Taxi y Uber Systems Spain, S. L.*, cit.

⁴⁰⁷ PETIT LAVALL, M.ª V., «Economía colaborativa y transporte: el caso Uber», cit., p. 7.

Technologies, Inc., dictó el antes mencionado Auto n.º 14, de 9 de diciembre de 2014, en el que acordó el cese cautelar de la actividad de *UberPop* y de «*cualquier otra que pueda denominarse con idénticos fines por la demandada*», y también de «*cualquier aplicación (“app”) o sistema tecnológico o informático para prestar el servicio de transporte de viajeros en España*», y, además, ordenó el bloqueo de los servicios de telecomunicaciones en relación con la plataforma⁴⁰⁸. La extensión por el juzgador del cese a cualquier actividad «*que pueda denominarse con idénticos fines por la demandada*», es decir, no solo al servicio *UberPop*, resultaba desmedida. Así se puso de manifiesto en el Auto s. n. de 22 de mayo de 2015⁴⁰⁹, que resolvió el recurso de apelación interpuesto por *Uber* contra el anterior Auto, y confirmó las medidas cautelares adoptadas, pero limitándolas al servicio *UberPop*. Dicha circunstancia permitió que, en marzo de 2016, la multinacional pusiera en marcha *UberX*, esta vez con conductores que actúan al amparo de autorizaciones VTC⁴¹⁰.

Así, pese a que la Sentencia del Tribunal de Justicia de 20 de diciembre de 2017 tuvo escasa relevancia práctica respecto del servicio *UberPop* sobre el que se pronunció, ya que este había dejado de funcionar mucho antes de que el órgano europeo la dictase, su trascendencia —también la de las detalladas conclusiones que previamente había formulado el Abogado General, Sr. Maciej Szpunar en el asunto⁴¹¹— viene dada por fijar los criterios para determinar cuándo el servicio prestado por una determinada plataforma es de la sociedad de la información, y cuándo, por el contrario, es de transporte. Dichos criterios pueden servir de base para

⁴⁰⁸ El servicio *UberPop* ha sido suspendido en muchos otros países, entre ellos Bélgica, Bulgaria, Francia, Alemania, Italia, los Países Bajos, Portugal y Suecia. Al respecto, AGENCIA EJECUTIVA DE CONSUMIDORES, SALUD Y ALIMENTACIÓN (CHAFEA) en nombre de la Dirección General de Justicia y Consumidores de la Comisión Europea, «Exploratory study of consumer issues in online peer-to-peer platform markets, Task 4 —Uber— Case study report», pp. 1-43, en p. 8, disponible en <https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/annex47-uber.pdf>.

⁴⁰⁹ Roj: AJM M 1428/2015.

⁴¹⁰ Llama la atención que no exista una resolución que ponga fin al procedimiento iniciado ante el Juzgado de lo Mercantil n.º 2 de Madrid. La explicación podría ser que, finalmente, la Asociación Madrileña del Taxi optó por no interponer la demanda en el plazo de los veinte días siguientes a la adopción definitiva de las medidas cautelares, aunque tampoco consta en las bases de datos jurídicas el decreto del Letrado de la Administración de Justicia acordando el alzamiento o la revocación de dichas medidas, como prevé el artículo 730.2, párrafo 2.º LEC, en caso de no interposición de la demanda en plazo. Ello se puede explicar bien por no haberse dictado dicha resolución —de oficio, según la norma— bien por no haber sido publicada simplemente.

⁴¹¹ Conclusiones del Abogado General, Sr. Maciej Szpunar, de 11 de mayo de 2017, *Asociación Profesional Élite Taxi y Uber Systems Spain, S. L.*, C-434/15, ECLI:EU:C:2017:981.

determinar la naturaleza jurídica de los servicios que mantienen actualmente activos en España *Uber*, *Cabify* y *BlaBlaCar*⁴¹².

2.2. La petición de pronunciamiento prejudicial

La Sentencia responde a la petición de pronunciamiento prejudicial formulada por el Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Barcelona, en el marco de la demanda interpuesta por la Asociación Profesional Élite Taxi contra Uber Systems Spain, S. L., en ejercicio de las acciones declarativa y de cesación de actos de competencia desleal (art. 32.1.1 y 2 LCD), en la que se imputaban a la compañía actos de competencia desleal por infracción de normas concurrenciales (art. 15.2 LCD), actos de engaño (art. 5 LCD) e infracción de la buena fe (art. 4 LCD)⁴¹³. De las

⁴¹² Con razón, VELASCO SAN PEDRO, L. A., «Economía colaborativa», cit., pp. 635 y 636, afirma que esta sentencia «marca un antes y un después en la materia»; también, PETIT LAVALL, M.ª V., «Chapter 5. Transport Intermediaries», en J. L. Pulido Begines, M.ª V. Petit Lavall y A. Puetz (autores), *Transport Law in Spain*, Wolters Kluwer, 2.ª ed., Croydon (Países Bajos), 2018, pp. 41-48, en p. 43; CARBONELL PORRAS, E., «Movilidad colaborativa y servicios de transporte de personas: un análisis desde el Derecho Administrativo», cit., pp. 403 y 431; GÓRRIZ LÓPEZ, C., «Taxi “vs” Uber: de la competencia desleal al arrendamiento de vehículo con conductor», cit., pp. 254 y 255, afirma que la sentencia tiene la virtud de armonizar «los criterios para decidir si la plataforma colaborativa actuó deslealmente» y que los tribunales que conocen de demandas por competencia desleal deberán partir de la premisa de que *Uber* presta servicios en el ámbito del transporte; JARNE MUÑOZ, P., *Economía colaborativa y plataformas digitales*, Reus Editorial, Madrid, 2019, p. 88, señala que la sentencia «sienta unas bases ciertamente sólidas sobre las que desarrollar las aproximaciones fácticas que el análisis singularizado de cada modelo de negocio que pueda calificarse de mixto demanda»; SÁNCHEZ-URÁN AZAÑA, M.ª Y., «Economía de plataformas digitales y servicios compuestos. El impacto en el Derecho, en especial, en el Derecho del Trabajo. Estudio a partir de la STJUE de 20 de diciembre de 2017, C-434/15, Asunto Asociación Profesional Élite Taxi y Uber Systems Spain S. L.», *La Ley Unión Europea*, n.º 57, 2018, pp. 1-32, en p. 14; WOODS, L., «Uber: a taxi service or an app? Analysis of an ECJ Advocate-General’s view», en *EU Law Analysis. Expert insight into EU law developments*, 19 de mayo de 2017, disponible en <http://eulawanalysis.blogspot.com/2017/05/uber-taxi-service-or-app-analysis-of.html>, afirmó que si el Tribunal de Justicia seguía el razonamiento del Abogado General —como lo hizo— su sentencia afectaría a muchos otros modelos de la economía colaborativa; también SIMON, P., «Uber saisi par le droit du marché intérieur», cit., p. 532, apunta que el análisis realizado por el Abogado General y por el Tribunal de Justicia pueden servir a los tribunales nacionales para adoptar sus decisiones.

⁴¹³ *DOUE* C 3631, de 3 de noviembre de 2015. Como señala PETIT LAVALL, M.ª V., «Economía colaborativa y transporte: el caso Uber», cit., p. 6, no ha sido esta la única cuestión prejudicial atinente a la actividad de *UberPop* elevada al TJUE. Así, el 5 de octubre de 2015, el *Rechtbank van koophandel Brussel* (Bélgica) formuló una petición de decisión prejudicial en el asunto *Uber Belgium BVBA/Taxi Radio Bruxellois NV, otras partes: Uber NV y otros* (*DOUE* C 429, de 21 de diciembre de 2015), en la que cuestionaba si el concepto «servicios de taxi» también es aplicable a los transportistas particulares no retribuidos que realizan una actividad de *ridesharing*, aceptando solicitudes de transporte ofrecidas por medio de una aplicación informática de las empresas Uber, B. V. y otras, establecidas en otro Estado miembro y, por tanto, esta actividad se opone a una normativa como la establecida en la Ordenanza de la Región de Bruselas-Capital de 27 de abril de 1995, relativa a los servicios de taxi y a los servicios de alquiler de vehículos con conductor. Sin embargo, esta cuestión fue rechazada por el ATJUE (Sala 8.ª) de 27 de octubre de 2016, *Uber Belgium BVBA contra Taxi Radio Bruxellois NV*, cit., por dos razones: la primera, porque invocaba un precepto que exige autorización para el transporte remunerado y la actividad de los transportistas que operaban a través de *Uber* no lo era; la segunda, por falta de claridad y precisión. Por su parte, el *Bundesgerichtshof*

cuatro cuestiones prejudiciales planteadas por el Juzgado, interesa destacar las dos primeras [el Tribunal de Justicia las analiza de forma conjunta (apdo. 33 sentencia)], que versan precisamente sobre cuál es la naturaleza jurídica de la actividad realizada por *UberPop*, esto es, si debe calificarse como un servicio de la sociedad de la información a la luz de la DCE —como alegaba la mercantil demandada— o bien como uno de transporte —según defendía la asociación del taxi— y en este segundo caso, si goza o no del principio de libre prestación de servicios contemplado por la Directiva 2006/123/CE.

Mediante la primera cuestión el órgano remitente preguntó si «*[e]n la medida en la que el artículo 2, apartado 2, letra b) de la Directiva 2006/123/CE excluye del ámbito de aplicación de dicha Directiva a las actividades de transporte: ...si la actividad realizada por la demandada, con carácter lucrativo, de intermediación entre el titular de un vehículo y la persona que necesita realizar un desplazamiento dentro de una ciudad, facilitando los medios informáticos —interfaz y aplicación de software “teléfonos inteligentes y plataforma tecnológica” en palabras de la demandada— que permitan su conexión, debe considerarse una mera actividad de transporte o ha de considerarse un servicio electrónico de intermediación, o un servicio de la sociedad de la información en los términos que define el artículo 1.2 de la Directiva [98/34]»; por su parte, a través de la segunda, quería saber «*si podría considerarse parcialmente un servicio de la sociedad de la información, y, en ese caso, si se debería beneficiar el servicio electrónico de intermediación del principio de libertad de prestación de servicios en los términos que garantiza la normativa comunitaria —artículo 56 TFUE y Directivas [2006/123] y [2000/31]*» (apdo. 20 conclusiones).*

(Tribunal Supremo alemán), mediante la cuestión prejudicial planteada el 19 de junio de 2017, en el asunto *Uber BV/Richard Leipold*, C-371/17 (DOUE C 318, de 25 de septiembre de 2017), preguntaba si «*una empresa que, en colaboración con empresas de alquiler de vehículos autorizados para el transporte de personas, ofrece una aplicación para teléfonos inteligentes mediante la que los usuarios pueden solicitar vehículos de alquiler con conductor está prestando por sí misma un servicio en el ámbito del transporte a los efectos del artículo 58 TFUE, apartado 1, y del artículo 2, apartado 2, letra d), de la Directiva 2006/123*». Sin embargo, tras la decisión del Tribunal de Justicia de 20 de diciembre de 2017 sobre el servicio *UberPop* en España, el Tribunal alemán retiró su solicitud, perdiéndose con ello una excelente oportunidad de que el Tribunal de Justicia dictaminara sobre los servicios de *Uber* que emplean a conductores en posesión de una autorización de transporte. En fin, el *Tribunal de Grande Instance de Lille* [Tribunal de Primera Instancia de Lille (Francia)] planteó una petición de decisión prejudicial, resuelta por la STJUE (Gran Sala) de 10 de abril de 2018, *Uber France*, C-320/16, ECLI:EU:C:2018:221, que declaró que el servicio *UberPop* en Francia era uno en el ámbito del transporte, cuestión sobre la que incidiremos más adelante.

El orden lógico para analizar las cuestiones sometidas a pronunciamiento prejudicial exige abordar en primer término la calificación del servicio *UberPop* como servicio de la sociedad de la información en base a la DCE y, solo si esta posibilidad fallara, realizar su análisis a la luz de la Directiva 2006/123/CE. Ello se debe a que la primera constituye *lex specialis* respecto de la segunda. Así se deduce del artículo 3.1 de la Directiva 2006/123/CE, referente a las relaciones con las demás disposiciones del Derecho comunitario, en el que establece que en caso de «conflicto entre una disposición de la presente Directiva y una disposición de otro acto comunitario relativo a aspectos concretos relacionados con el acceso a la actividad de un servicio o su ejercicio en sectores concretos o en relación con profesiones concretas, estas otras normas primarán y se aplicarán a esos sectores o profesiones concretas»⁴¹⁴. En el mismo sentido se pronunció el Abogado General, que declaró que «resulta tan claro que la Directiva 2000/31 es una *lex specialis* en relación con la Directiva 2006/123 que, aunque no existiera el artículo 3, apartado 1, de esta Directiva, debería tener primacía conforme al adagio *lex posterior generalis non derogat legi priori speciali*» (apdo. 92) y, por tanto, «si debiera considerarse que la actividad de intermediación está incluida en la Directiva 2000/31, estaría excluida del ámbito de aplicación de la Directiva 2006/123» (apdo. 93 conclusiones)⁴¹⁵.

2.3. Los criterios para determinar la naturaleza jurídica del servicio: el doble test

2.3.1. El concepto de servicio de la sociedad de la información

Los servicios de la sociedad de la información se definen en la letra a) Anexo LSSI como «todo servicio prestado normalmente a título oneroso, a distancia, por vía electrónica y a petición individual del destinatario»⁴¹⁶, que reproduce aquella empleada por la DCE. En efecto, el artículo 2.a) DCE define los servicios de la sociedad de la información por remisión al artículo

⁴¹⁴ HATZOPOLOUS, V., *The Collaborative Economy and EU Law*, cit., p. 31.

⁴¹⁵ En el mismo sentido, STJUE (Gran Sala) de 19 de diciembre de 2019, *Airbnb Ireland UC*, cit., apartado 41.

⁴¹⁶ Siguiendo el punto II de la exposición de motivos LSSI, son prestadores de servicios de la sociedad de la información «los operadores de telecomunicaciones, los proveedores de acceso a Internet, los portales, los motores de búsqueda o cualquier otro sujeto que disponga de un sitio en Internet a través del que realice alguna de las actividades indicadas, incluido el comercio electrónico». El STJUE (Gran Sala) de 23 de marzo de 2010, C-236/08 a C-238/08, *Google France et Google*, ECLI:EU:C:2010:159, declaró que el legislador incluye en este concepto «los servicios prestados a distancia, mediante equipos electrónicos de tratamiento y de almacenamiento de datos, a petición individual de un destinatario de servicios y normalmente a cambio de una remuneración» (apdo. 110).

1.2 de la Directiva 98/34/CE 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 (en adelante, Directiva 98/34/CE)⁴¹⁷. Actualmente, la referencia a la Directiva 98/34/CE debe entenderse hecha a la Directiva 2015/1535/UE 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 (en adelante, Directiva 2015/1535/UE), que derogó la Directiva de 1998⁴¹⁸. No obstante, ambas normas definen los servicios de la sociedad de la información en los mismos términos, esto es, como *«todo servicio prestado normalmente a cambio de una remuneración, a distancia, por vía electrónica y a petición individual de un destinatario de servicios»* [art. 1.2 de la Directiva 98/34/CE y art. 1.1.b) de la Directiva 2015/1535/UE]. Como puede observarse, la LSSI sustituye la expresión *«a cambio de una remuneración»* por la de *«a título oneroso»*. Además, introduce expresamente la precisión de que el concepto *«comprende también los servicios no remunerados por sus destinatarios, en la medida en que constituyan una actividad económica para el prestador de servicios»*.

Siguiendo la definición, son cuatro las características que ha de reunir un servicio para ser calificado como de la sociedad de la información:

- la onerosidad, rasgo que se vincula al concepto de actividad económica⁴¹⁹, de modo que no es necesario que el servicio sea remunerado por el destinatario, sino que basta con que el prestador obtenga una remuneración indirecta, proveniente por ejemplo de ingresos de publicidad que terceros insertan en su página web [apdo. 2.º, letra a) Anexo LSSI y considerando 18 DCE];

⁴¹⁷ DOCE L 204, de 21 de julio de 1998. Fue modificada por la 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 (DOCE L 217, de 5 de agosto de 1998).

⁴¹⁸ DOUE L 241, de 17 de septiembre de 2015. Con arreglo a los artículos 10 y 11 de la Directiva 2015/1535/UE, la Directiva 98/34/CE quedó derogada el 7 de octubre de 2015.

⁴¹⁹ LÓPEZ-MONÍS GALLEGO, M., «Ámbito de aplicación de la nueva Ley de Servicios de la Sociedad de la Información y de Comercio Electrónico (Ley 34/2002, de 11 de julio)», cit., p. 32; CAMPILLOS GONZÁLEZ, G. M.ª, «La Ley de Servicios de la Sociedad de la Información, marco jurídico de las actividades económicas a través de internet», *Economía Industrial*, n.º 338, 2001, pp. 51-58, en p. 53.

- la prestación a distancia, esto es, sin que las partes estén presentes simultáneamente, recurriendo para ello a equipos, programas y aplicaciones informáticas cuyas funciones principales consisten en el envío, recepción y procesamiento de información a rápida velocidad mediante el empleo de redes de telecomunicaciones;

- relacionado con el anterior, el requisito de la prestación por vía electrónica del servicio supone que la información se transmite de un equipo informático a otro a través de una red de telecomunicaciones, es decir, el servicio se presta mediante equipos electrónicos de tratamiento, almacenamiento, transmisión, canalización y recepción de datos;

- por último, la prestación a petición individual del destinatario significa que esta viene dada a iniciativa del usuario —sea este una persona que suministra información en redes abiertas como Internet, sea una persona que busca información en Internet por razones profesionales o privadas (considerando 20 DCE)— a cuya solicitud responde el prestador [art. 1.1.b) de la Directiva 98/34/CE y, en idéntico sentido, art. 1.1.b) de la Directiva 2015/1535/UE]⁴²⁰.

2.3.2. Aplicación al servicio *UberPop*

2.3.2.1. *UberPop* como servicio mixto

El Tribunal de Justicia declaró que, considerado de forma aislada y *a priori*, un servicio de intermediación consistente en conectar a un conductor no profesional que utiliza su propio vehículo con una persona que desea realizar un desplazamiento urbano, cumple los requisitos para ser calificado como un servicio de la sociedad de la información (apdos. 34 y 35 sentencia)⁴²¹. Sin embargo, la actividad realizada por *UberPop* va más allá de un mero servicio

⁴²⁰ AA. VV., *Memento Práctico. Derecho de las Nuevas Tecnologías*, ECIJA 2020-2021, Francis Lefebvre, Madrid, 2019, pp. 24 y 25.

⁴²¹ La STJUE (Gran Sala) de 12 de julio de 2011, *L'Oréal S. A. et al. vs. ebay*, C-324/09, ECLI:EU:C:2011:474, declara que «un servicio en Internet que consiste en facilitar el contacto entre vendedores y compradores de productos tiene, en principio, la consideración de un servicio en el sentido de la Directiva 2000/31. Esta Directiva, tal como indica su título, se refiere a los “servicios de la sociedad de la información, en particular el comercio electrónico”. De la definición, citada en los anteriores apartados 8 y 9, del concepto de “servicios de la sociedad de la información” se desprende que se encuentran comprendidos en la misma los servicios prestados a distancia a través de equipos electrónicos de tratamiento y almacenamiento de datos, a petición individual de un destinatario de servicios y, normalmente, a cambio de una remuneración. Resulta evidente que la explotación de un mercado electrónico puede reunir todos estos elementos» (apdo. 109).

de intermediación en línea (apdo. 37 sentencia). En efecto, hay una parte del servicio que se presta por vía electrónica —la intermediación— y otra cuyo contenido es material —el transporte— y, por consiguiente, se presta fuera de línea. Estamos, por tanto, ante un servicio calificado de forma novedosa por el Abogado General como *mixto* (apdos. 28, 33 y 71 conclusiones) y por el Tribunal de Justicia de *global* (apdo. 40 sentencia)⁴²². Así, por mucho que concurren los requisitos relativos al carácter remunerado del servicio (la plataforma percibe una comisión por su uso) y a la prestación a petición individual del destinatario (los conductores deben estar activos en la plataforma para poder recibir solicitudes de trayectos y los viajeros han de realizar la solicitud de transporte a través de la plataforma), sin embargo, su prestación a distancia y por vía electrónica plantean dudas. En estos casos, para entender que un servicio mixto se ha transmitido completamente por vía electrónica, *el elemento prestado por vía electrónica* ha de ser, bien *económicamente independiente*, bien *principal*, en relación con el elemento que no se presta por vía electrónica (apdos. 33-35 conclusiones).

Constituyen supuestos de elementos prestados por vía electrónica *económicamente independientes*, la compraventa de billetes de avión o las reservas hoteleras en línea, ya que en ellas el intermediario realiza su actividad de manera independiente a la de la compañía aérea o del empresario hotelero (apdo. 34 conclusiones). También la venta de bienes en línea puede tener cabida en este supuesto cuando se realiza con carácter independiente de la posterior entrega. Sobre este supuesto se pronunció el Tribunal de Justicia en la Sentencia de 2 de diciembre de 2010 en el asunto *Ker-Optica*⁴²³ en el que tenía que determinar si el hecho de supeditar la venta o la entrega de lentes de contacto al asesoramiento médico previo que requiere un reconocimiento físico del paciente puede impedir que dicha venta se califique de servicio de la sociedad de la información. El Tribunal de Justicia declaró que no era así, debido a que el asesoramiento médico no forma parte indisociable de la venta de lentes de contacto, sino que se puede efectuar con independencia del acto de venta, de modo que la comercialización de lentes de contacto a través de Internet sí constituye un servicio de la sociedad de la información.

⁴²² El recurso a conceptos que no contempla la normativa de servicios de la sociedad de la información pone de manifiesto que no está diseñada ni se adapta con facilidad al modelo de plataformas. Vid. RODRÍGUEZ DE LAS HERAS BALLELL, T., «Una Regulación Europea para las Plataformas Electrónicas: Propuestas en curso y Alternativas», cit., p. 430.

⁴²³ STJUE (Gran Sala) de 2 de diciembre de 2010, *Ker-Optica*, C-208/09, ECLI:EU:C:2010:725, apartados 32-38.

En cambio, cuando el prestador del servicio electrónico es también el del servicio material, o cuando ejerce una influencia decisiva sobre las condiciones en que este último se presta, ha de determinarse cuál es el elemento *principal*, es decir, el que da sentido económico a la prestación en su conjunto. Así, solo si el elemento principal es el electrónico, puede extraerse que la prestación en su totalidad se ha realizado por medios telemáticos (apdo. 35 conclusiones). La remisión al elemento principal de la prestación ya fue utilizada por el Tribunal de Justicia en la Sentencia de 15 de octubre de 2015 en el asunto *Grupo Itevelesa, S. L.*⁴²⁴, en la que declaró que la actividad de inspección técnica de vehículos constituye un servicio en el ámbito del transporte, pues, aunque tiene un carácter accesorio respecto del transporte de personas y cosas, «*esa inspección se produce como requisito previo e imprescindible para el ejercicio de la actividad principal en que consiste el transporte, como se desprende del objetivo de seguridad vial que informa la actividad de inspección técnica de vehículos*» (apdo. 47), como resulta del contenido de la Directiva 2009/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, relativa a la inspección técnica de vehículos y de sus remolques⁴²⁵. Al contrario, en la Sentencia de 1 de octubre de 2015 en el asunto *Trijber*⁴²⁶, consideró que una actividad consistente en la realización de visitas en Ámsterdam a través de sus vías navegables, no constituye un servicio en el ámbito del transporte, ya que «*la finalidad principal de dicho servicio es procurar a sus destinatarios un marco agradable para la celebración de evento festivo y no el transporte de un lugar a otro de la ciudad de Ámsterdam*» (apdos. 54-59).

Pues bien, en el caso de *UberPop*, el Tribunal de Justicia declaró que el componente electrónico no es ni económicamente independiente del servicio de transporte, ni tampoco constituye el elemento principal de la prestación, sino que el elemento principal es el servicio de transporte (apdo. 40 sentencia). En el mismo sentido, el Abogado General afirmó que «*[l]a actividad de Uber debe analizarse como un conjunto que engloba tanto el servicio de conexión entre pasajeros y conductores mediante la aplicación para teléfonos inteligentes como la prestación de transporte en sí misma, que constituye, desde un punto de vista económico, el*

⁴²⁴ STJUE (Sala 2.ª) de 15 de octubre de 2015, *Grupo Itevelesa y otros*, cit. Este razonamiento es reiterado en el Dictamen 2/15 (Acuerdo de libre comercio con Singapur), 16 de mayo de 2017, EU:C:2017:376, apartado 61.

⁴²⁵ DOUE L 141, de 6 de junio de 2009.

⁴²⁶ STJUE (Gran Sala) de 1 de octubre de 2015, *Trijber*, asuntos acumulados C-340/14 y C-341/14, ECLI:EU:C:2015:641.

elemento principal. Por tanto, esta actividad no puede dividirse en dos para clasificar una parte del servicio entre los servicios de la sociedad de la información» (apdo. 71 conclusiones). En consecuencia, el servicio *UberPop* debe calificarse como uno en el ámbito del transporte.

2.3.2.2. El doble test

Para alcanzar la conclusión de que *UberPop* constituye un servicio en el ámbito del transporte, el Tribunal de Justicia se basa en dos criterios fácticos (un doble test): en primer término, *Uber* ha creado la oferta de servicios de transporte discrecional de viajeros; y, en segundo término, *Uber* ejerce una influencia decisiva o, en otras palabras, controla las condiciones de prestación del servicio de transporte (apdo. 39 sentencia).

Por lo que respecta al primer criterio, declara que el modelo *UberPop* se basaba en conductores no profesionales, de modo que sin la aplicación proporcionada por *Uber* la prestación de un servicio de transporte a petición del destinatario no hubiera podido realizarse, pues los conductores no disponían de los medios necesarios para casar eficazmente oferta con demanda. En efecto, el empleo por la plataforma de un algoritmo que reconoce la localización del viajero y encuentra a los conductores disponibles en las inmediaciones resultaba esencial para que los conductores no profesionales pudieran prestar servicios de transporte. Acierta el Tribunal de Justicia cuando afirma que *«el prestador de este servicio de intermediación crea al mismo tiempo una oferta de servicios de transporte urbano, que hace accesible concretamente mediante herramientas informáticas, como la aplicación controvertida en el litigio principal, y cuyo funcionamiento general organiza en favor de las personas que deseen recurrir a esta oferta para realizar un desplazamiento urbano»* (apdo. 38 sentencia) y que *«el servicio de intermediación de Uber se basa en la selección de conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo, a los que esta sociedad proporciona una aplicación sin la cual, por un lado, estos conductores no estarían en condiciones de prestar servicios de transporte y, por otro, las personas que desean realizar un desplazamiento urbano no podrían recurrir a los servicios de los mencionados conductores»* (apdo. 39 sentencia)⁴²⁷.

⁴²⁷ También el Abogado General en sus conclusiones había señalado que *«[e]n sus observaciones escritas, Uber afirma que se limita únicamente a intermediar entre oferta (de transporte urbano) y demanda. Sin embargo,*

No obstante, este criterio no es decisivo a la hora de determinar si el servicio de intermediación es jurídicamente independiente de aquel de transporte⁴²⁸. Así lo declaró el mismo Abogado General, Sr. Maciej Szpunar, en sus conclusiones en otro asunto vinculado a la economía colaborativa. Se trata de la petición de pronunciamiento prejudicial formulada por el Juez de Instrucción del Tribunal de Primera Instancia de París en el marco de la demanda por competencia desleal planteada, entre otros, por la *Association pour un hébergement et un tourisme professionnel* (AHTOP) y la Fiscalía de París, contra Airbnb Ireland, U.C., en la que calificó la actividad de esta última como un servicio de la sociedad de la información⁴²⁹. Con pleno sentido, el Abogado General afirmó que *«el criterio relativo a la creación de una oferta de servicios que no se facilitan por vía electrónica no es decisivo en lo que respecta a la cuestión de si tales servicios forman un todo indisociable con un servicio prestado por esta vía»* (apdos. 65 y 67). Por el contrario, constituye tan solo un indicio del carácter indisociable de las dos prestaciones, ya que *«un prestador de servicios facilitados por vía electrónica puede organizar su actividad de modo que le permita controlar la prestación de servicios de contenido material, incluso si estos ya se ofrecían previamente»*, y su actividad no debería ser considerada en tal caso como propia de un servicio de la sociedad de la información (apdo. 66)⁴³⁰. A este respecto, sería contrario tanto a la lógica del mercado interior, que permite la prestación trasfronteriza de servicios de la sociedad de la información, haciendo posible con ello que los consumidores dispongan de nuevas formas de acceso a bienes y servicios (considerando 3 de la Directiva 98/48/CE), como a la liberalización de los servicios de la sociedad de la información, *«que, por el mero hecho de crear una oferta nueva, las innovaciones de los operadores económicos que permiten a los consumidores disponer de nuevas formas de acceso a bienes o servicios*

considero que ésta es una visión reduccionista de su papel. De hecho, Uber hace bastante más que intermediar entre oferta y demanda: ella misma ha creado la oferta» (apdo. 43).

⁴²⁸ En el mismo sentido, HACKER, P., «UberPop, UberBlack, and the Regulation of Digital Platforms after the *Asociación Profesional Elite Taxi* Judgment of the CJEU», cit., p. 85; ZURIMENDI ISLA, A. Y FERNÁNDEZ GARCÍA DE LA YEDRA, A., «Naturaleza jurídica de las plataformas digitales», cit., pp. 15-17, quienes consideran incluso que debe eliminarse.

⁴²⁹ Conclusiones del Abogado General, Sr. Maciej Szpunar, de 30 de abril de 2019, *Airbnb Ireland UC*, C-390/18, ECLI:EU:C:2019:336. Las conclusiones fueron seguidas por la STJUE (Gran Sala) de 19 de diciembre de 2019, *Airbnb Ireland UC*, cit.

⁴³⁰ Sin embargo, en sus conclusiones de 10 de septiembre de 2020 en el asunto *Star Taxi*, cit., vuelve a referirse a la creación de la oferta de transporte para determinar si el servicio de intermediación y el de transporte están indisociablemente vinculados (apdos. 48 y 49).

excluyeran a estos operadores económicos del ámbito de aplicación de la citada Directiva» (apdos. 62-64).

En fin, tampoco la Comisión Europea en la Comunicación «Una Agenda para la economía colaborativa», cuando define los criterios que pueden ayudar a determinar la naturaleza jurídica de las plataformas, menciona la necesidad de que se deba crear un nuevo mercado para considerar que la plataforma presta el servicio subyacente. Al contrario, subraya que todas estas plataformas, independientemente de su naturaleza jurídica, crean nuevos mercados y amplían los existentes, considerando dicha característica como una cualidad⁴³¹.

El segundo criterio empleado por el Tribunal de Justicia para calificar a *UberPop* como servicio en el ámbito del transporte, esto es, la influencia decisiva, sí debe calificarse de esencial para determinar si el servicio de transporte es indisociable de aquel prestado por vía electrónica (apdo. 67 conclusiones). Al respecto, el Tribunal de Luxemburgo declara que «*Uber ejerce una influencia decisiva sobre las condiciones de las prestaciones efectuadas por estos conductores*», pues los selecciona, establece al menos el precio máximo de la carrera —aunque el Abogado General es más rotundo y afirma que *Uber* fija el precio del viaje unilateralmente, no solo su importe máximo (apdo. 50 conclusiones)⁴³²— recibe su importe del cliente y abona después una parte al conductor, exige que los vehículos tengan ciertas características, y decide sobre la idoneidad del comportamiento de los conductores, a los que puede desactivar de la aplicación en determinados supuestos (apdo. 39 sentencia). A los anteriores factores añadía el Abogado General la influencia decisiva que *UberPop* ejerce sobre «*la accesibilidad de la oferta de transporte (al incitar a los conductores a ejercer su actividad en los momentos y lugares de mayor demanda)*» mediante el incremento de las tarifas, en suma, sobre «*todos los factores*

⁴³¹ COM (2016) 356, pp. 3 y 6.

⁴³² También entienden que *Uber* fija el precio de los trayectos ALFARO ÁGUILA-REAL, J., «Uber y el Derecho antimonopolio», en *Almacén de Derecho*, 28 de mayo de 2016, disponible en <http://derechomercantilesmana.blogspot.com.es/search?q=uber>; MIRANDA SERRANO, L. M., «Economía colaborativa y competencia desleal. ¿Deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por plataformas digitales?», cit., p. 236; GÓRRIZ LÓPEZ, C., «Taxi “vs” Uber: de la competencia desleal al arrendamiento de vehículo con conductor», cit., p. 254; GOMES, B., «Les plateformes en droit social. L’apport de l’arrêt *Elite Taxi contre Uber*», *Revue du Droit du Travail*, n.º 2, febrero de 2018, pp. 150-156, en p. 151; DICKERSON, T. A. Y HINDS-RADIX, S. O., «Airbnb and Uber in New York City: from Revolution to Institution», 19 de abril de 2016, disponible en <https://www.law.com/newyorklawjournal/almID/1202755609330/airbnb-and-uber-from-revolution-to-institution/>.

económicamente pertinentes del servicio de transporte ofrecido en su plataforma» (apdo. 51 conclusiones)⁴³³.

El criterio de la influencia decisiva es bien conocido por los mercantilistas⁴³⁴. De hecho, de él se valen algunas normas a fin de determinar si existe o no una verdadera unidad económica entre varias entidades, pese a que jurídicamente sean independientes entre sí. Así, por ejemplo, la normativa *antitrust* —tanto nacional como europea— de control de las operaciones de concentración de empresas o concentraciones económicas considera que existe una operación de concentración cuando una sociedad ejerce control sobre otra, entendiéndose que lo hay cuando la primera tiene la posibilidad de ejercer una influencia decisiva sobre el comportamiento de la segunda [art. 7 LDC y art. 3.2 del Reglamento (CE) n.º 139/2004 del Consejo, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las concentraciones entre empresas]⁴³⁵.

Asimismo, la propia Comisión Europea en su Comunicación «Una Agenda para la economía colaborativa» confiere especial transcendencia al criterio del nivel de control o influencia que la plataforma ejerce sobre el prestador de los servicios. Al respecto, declara que, en los casos en que ese control o influencia merecen calificarse como «decisivos», hay que entender que la plataforma no se limita a desarrollar un papel de mera intermediación digital, sino que interviene en la prestación del servicio subyacente⁴³⁶. Este razonamiento es el seguido por el Tribunal de Justicia⁴³⁷, que utiliza dos de los criterios «clave» empleados por la Comisión,

⁴³³ En el modelo *UberPop*, el precio se ajustaba una vez realizado el trayecto «*en función de la distancia y la duración del trayecto tal como las ha registrado la aplicación con ayuda de sistemas de geolocalización. A continuación, un algoritmo ajusta el precio a la intensidad de la demanda, multiplicando el precio de base por un factor apropiado cuando la demanda se incrementa como consecuencia, por ejemplo, de un acontecimiento o simplemente de un cambio de circunstancias meteorológicas, como una tormenta*» (apdos. 13, 14, 15 y 49 conclusiones).

⁴³⁴ MIRANDA SERRANO, L. M.ª, «La determinación de la naturaleza jurídica de los servicios que prestan las plataformas digitales en la economía colaborativa. Reflexiones al hilo de la STJUE de 20 de diciembre de 2017 sobre Uber», cit., p. 7.

⁴³⁵ DOUE L 24, de 29 de enero de 2004.

⁴³⁶ COM (2016) 356 final, pp. 6 y 7.

⁴³⁷ Consideran que el TJUE acepta el criterio de la influencia decisiva empleado por la Comisión, MIRANDA SERRANO, L. M.ª, «La determinación de la naturaleza jurídica de los servicios que prestan las plataformas digitales en la economía colaborativa. Reflexiones al hilo de la STJUE de 20 de diciembre de 2017 sobre Uber», cit., p. 13; SÁNCHEZ-URÁN AZAÑA, M.ª Y., «Economía de plataformas digitales y servicios compuestos. El impacto en el Derecho, en especial, en el Derecho del Trabajo. Estudio a partir de la STJUE de 20 de diciembre de 2017, C-434/15, Asunto Asociación Profesional Élite Taxi y Uber Systems Spain S. L.», cit., p. 17; FERNÁNDEZ GARCÍA DE LA YEDRA, A., «Alcance y aplicabilidad de la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 20 de

esto es, aquel referente a la fijación del precio y el atinente a la determinación de otras condiciones contractuales por la plataforma, para valorar la existencia de una influencia decisiva de *Uber* sobre la prestación del servicio de transporte. Sin embargo, deja al margen tanto el tercer criterio calificado de «clave» por la Comisión, referido a la titularidad de los bienes necesarios para la prestación del servicio subyacente, como el criterio complementario sobre la existencia de una relación laboral entre el titular de la plataforma y el prestador del servicio material. La omisión es acertada, pues como bien apuntó el Abogado General en sus conclusiones (y seguramente asumió el Tribunal de Justicia) «*que UBER no sea propietario de los vehículos carece de pertinencia, ya que un empresario puede perfectamente realizar las prestaciones de servicio de transporte mediante vehículos pertenecientes a terceros, sobre todo si, a efectos de esos servicios, recurre a dichos terceros, con independencia del carácter del vínculo jurídico que une a estas dos partes del contrato*» (apdo. 55 conclusiones) y «*no significa que los conductores de Uber deban necesariamente ser considerados trabajadores suyos. Esta sociedad puede perfectamente realizar sus prestaciones recurriendo a trabajadores autónomos, que actúen en su nombre en calidad de subcontratistas*» (apdo. 54 conclusiones). En efecto, el carácter fungible y no personalista de la prestación de transportar personas permite al empresario de transportes optar entre llevarlo a cabo directamente por sí, con los medios de su establecimiento mercantil, o disponer su ejecución por medio de otros (transportistas efectivos) con los que ha subcontratado su realización⁴³⁸.

La misma calificación atribuye el Tribunal de Justicia al servicio *UberPop* prestado por Uber France, S. A. S. en la posterior Sentencia de 10 de abril de 2018, que responde a la petición de decisión prejudicial formulada por el *Tribunal de Grande Instance de Lille* (Tribunal de Primera Instancia de Lille) en el marco de un procedimiento penal iniciado contra la mercantil por presunta organización ilegal de un sistema para la conexión de conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo con personas que desean efectuar desplazamientos urbanos. En

diciembre de 2017 (caso Uber)», *Lan Harremanak. Revista de Relaciones Laborales, Edición postprint*, n.º 41, junio de 2019, pp. 1-31, en p. 9.

⁴³⁸ EMPARANZA SOBEJANO, A., *El concepto de porteador*, cit., p. 181; PILOÑETA ALONSO, L. M., «El contrato de transporte terrestre de personas: Fundamentos de su régimen jurídico, elementos y contenido», cit., p. 875; también SÁNCHEZ ANDRÉS, A., «Sección tercera—De los transportes por agua y tierra, tanto de personas como de cosas», en C. Paz-Ares Rodríguez, L. Díez-Picazo, A. Bercovitz Rodríguez-Cano y P. Salvador Coderch (dirs.), *Comentario del Código Civil*, t. 2, Ministerio de Justicia, Madrid, 1991, pp. 1.212-1.225, p. 1.216.

dicho litigio, el Tribunal tenía que decidir si el artículo L. 3143-4 del Código de Transportes francés, introducido por el Decreto n.º 2018-1036, de 26 de noviembre de 2018⁴³⁹, que sanciona penalmente la organización ilegal de un sistema como el antes descrito, constituye un reglamento técnico en el sentido del artículo 8.1, párrafo primero de la Directiva 98/34/CE, modificada por la Directiva 98/48/CE, que exige que todo proyecto de reglamento técnico sea comunicado por los Estados miembros a la Comisión, bajo sanción de inoponibilidad a los particulares. Así, siguiendo la Sentencia de 20 de diciembre de 2017, el Tribunal declara que el servicio *UberPop* es uno en el ámbito del transporte (apdos. 18-24) y, como tal, no le resulta aplicable la Directiva 98/34/CE, en su versión modificada por la Directiva 98/48/CE, y tampoco la Directiva 2006/123/CE. En consecuencia, «*los Estados miembros pueden prohibir y sancionar penalmente el ejercicio ilegal de una actividad de transporte como UberPop sin tener que notificar previamente a la Comisión el proyecto de ley que tipifica como delito dicho ejercicio*»⁴⁴⁰.

2.4. El régimen jurídico aplicable

Caracterizado *UberPop* como un servicio mixto, cabe preguntarse qué régimen jurídico le es aplicable, es decir, si la normativa de transporte rige el servicio en su conjunto o si, por el contrario, se aplica exclusivamente a la parte que se presta de manera tradicional (transporte), mientras que se regirá por la normativa de servicios de la sociedad de la información la parte que se presta por medios digitales (intermediación)⁴⁴¹.

⁴³⁹ *Décret n.º 2018-1036, du 26 novembre 2018, pris pour l'application des articles L. 3141-2 et L. 3142-2 du Code des Transports (JORF n.º 274, du 27 novembre 2018).*

⁴⁴⁰ Por el contrario, la obligación de notificación había sido invocada con éxito por *Uber* ante el *Conseil d'État*, que anuló determinados preceptos del *Décret n.º 2014-1725, du 30 décembre 2014 relatif au transport public particulier de personnes (JOFR n.º 302, du 31 décembre 2014)*, que desarrolla la *Loi n.º 2014-1104, du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur (JORF n.º 228, du 2 octobre 2014)*, conocida como *Loi Thévenoud*, en atención al diputado socialista que la impulsó, Thomas Thévenoud. En concreto, la *Decision du 9 mars 2016, Société Uber France et autres, ECLI:FR:XX:2016:388213.20160309*, apartados 17-20, anuló la prohibición impuesta a los vehículos de arrendamiento con conductor de informar a los clientes sobre su localización y disponibilidad, reservando el derecho a la geolocalización a los taxis, precisamente por considerar que se trataba de reglas técnicas que se tenían que haber notificado previamente a la Comisión. Vid., en este sentido, TARRÉS VIVES, M., «Economía colaborativa y *uberización* de la economía. Francia como ejemplo para el caso del transporte urbano de viajeros en automóviles de turismo», cit., pp. 380-382.

⁴⁴¹ A este interrogante alude también, apuntando que la respuesta no está clara, HATZOPOLOUS, V., *The Collaborative Economy and EU Law*, cit., p. 32.

La Comisión Europea se decantaba por esta segunda posibilidad. Lo expresaba así en las observaciones remitidas al Tribunal de Justicia en el marco de la petición de pronunciamiento prejudicial formulada por Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Barcelona⁴⁴². Ello se debe a que la Comisión consideró que en el modelo de negocio de *UberPop* existen dos servicios consecutivos, de los cuales uno entra en el ámbito de aplicación de la DCE y el otro no. En este sentido, declaró que el servicio de intermediación electrónica encaja en el concepto de servicio de la sociedad de la información, tal y como lo define el artículo 2.a) DCE, por remisión al artículo 1.2 de la Directiva 98/34/CE y, por tanto, no ha de considerarse como servicio en el ámbito del transporte (apdos. 38-45 y 64 observaciones). En su opinión, ello no quedaba desvirtuado si, en su caso, el juez nacional llegaba a la conclusión de que, «*además del servicio de la sociedad de la información consistente en la intermediación electrónica entre usuarios de su plataforma, Uber es proveedora de servicios de transporte*» (apdos. 66 y 67 observaciones). Así, parece ser que para la Comisión el primer servicio, de intermediación entre conductores y viajeros, es, en todo caso, un servicio de la sociedad de la información y, en consecuencia, queda sujeto a su normativa reguladora. Cuestión distinta es que el juez nacional pudiera entender que el servicio consecutivo de transporte también es prestado por la plataforma, en cuyo caso, a este segundo servicio se le aplicaría la normativa de transportes.

También parte de la doctrina se ha mostrado partidaria de sujetar de manera general la actividad de intermediación que *Uber* realiza a la normativa de servicios de la sociedad de la información⁴⁴³, mientras que otros optan por aplicar al servicio de intermediación tan solo algunas de las disposiciones de la DCE —principalmente, las obligaciones en materia de información (art. 5 DCE)— considerando que, a esos efectos, sí es un prestador de servicios de

⁴⁴² sj.a(2015)5749723.

⁴⁴³ En particular, MONTERO PASCUAL, J. J., «El régimen jurídico de las plataformas colaborativas», en J. J. Montero Pascual (dir.), *La regulación de la economía colaborativa*, cit., pp. 87-124, en p. 105; ALFONSO SÁNCHEZ, R., «La controvertida cuestión reguladora en la economía colaborativa», en R. Alfonso Sánchez y J. Valero Torrijos (dirs.), *Retos jurídicos de la economía colaborativa en el contexto digital*, cit., pp. 137-175, en p. 154; PIZARRO NEVADO, R., «El régimen jurídico-administrativo del consumo colaborativo», en H. Gosálbez Pequeño (dir.), *Régimen jurídico del consumo colaborativo*, cit., pp. 215-260, en pp. 233-235, afirma que «*dada la naturaleza de su actividad, la plataforma siempre tiene la consideración de servicio de la sociedad de la información, por lo que queda sujeta a la legislación que regula este tipo de servicios*», pero «*cuando la entidad que gestiona la plataforma colaborativa ejerce además el control de la transacción subyacente, en exclusiva o de forma compartida con el prestador, adquiere simultáneamente la consideración de prestador de servicios de la sociedad de la información y de prestador del servicio subyacente. En consecuencia, queda también sometido a la regulación propia del servicio subyacente*» e incluye en este supuesto la plataforma *UberPop*.

la sociedad de la información, aunque sin que se pueda beneficiar del principio de libre prestación de servicios en la Unión Europea (art. 3.2)⁴⁴⁴; o, en sentido parecido, que el hecho de que la actividad se articule mediante un servicio mixto, no ha de implicar la absorción de todos los servicios prestados en la categoría de los de transporte, ya que, por ejemplo, el sistema de valoración recíproca de conductores y usuarios sí sería un servicio de la sociedad de la información⁴⁴⁵.

Sin embargo, no fue esta la solución adoptada por el Tribunal de Justicia. En efecto, tras calificar el servicio en su conjunto como de transporte, declaró que, en consecuencia, no le son de aplicación ni la DCE, ni la Directiva 2006/123/CE (apdos. 42 y 43 sentencia), como tampoco el artículo 56 TFUE, sino que, de conformidad con el artículo 58.1 TFUE, se le aplicarán los artículos 90 y siguientes TFUE (apdo. 44 sentencia), que crean el marco legal necesario para establecer una política común de transportes en la Unión Europea. Como se ha dicho, el Parlamento Europeo y el Consejo no han ejercido su competencia en la materia por ahora, y así lo confirma la Sentencia, cuando declara que *«en el estado actual del Derecho de la Unión, incumbe a los Estados miembros regular las condiciones de prestación de servicios de intermediación como los controvertidos en el litigio principal, siempre que se respeten las normas generales del Tratado FUE»* (apdo. 47 sentencia). Por tanto, con esta resolución quedó reconducida a la normativa nacional de transportes la regulación de la actividad de la plataforma.

⁴⁴⁴ DE MIGUEL ASENSIO, P. A., «Las sentencias Uber, Schweppes y Valach del Tribunal de Justicia», 22 de diciembre de 2017, disponible en <http://pedrodemiguelasensio.blogspot.com/2017/12/las-sentencias-uber-schweppes-y-valach.html>; id., «Las conclusiones en el asunto Uber y el concepto de servicios de la sociedad de la información», 12 de mayo de 2017, disponible en <http://pedrodemiguelasensio.blogspot.com/2017/05/las-conclusiones-en-el-asunto-uber-y-el.html>. Invoca al respecto la STJUE (Sala 3.ª) de 4 de mayo de 2017, *Luc Vanderborcht*, C-339/15, ECLI:EU:C:2017:335, que declara que *«la publicidad relativa a las prestaciones de tratamientos bucales y dentales, realizada a través de un sitio de Internet creado por un miembro de una profesión regulada, constituye una comunicación comercial de la Directiva que forma parte de un servicio de la sociedad de la información que constituye tal servicio, en el sentido del artículo 8 de la Directiva 2000/31»* (apdo. 39). No obstante, hay que señalar que, mientras que en el caso *Luc Vanderborcht* no se discute la independencia del servicio de la sociedad de la información consistente en la comunicación comercial del servicio profesional de tratamiento odontológico, por el contrario, la conclusión alcanzada por el Tribunal de Justicia en el asunto *UberPop* se basa precisamente en la existencia de un único servicio, y no de dos independientes, de modo que el régimen jurídico aplicable debe ser único.

⁴⁴⁵ RODRÍGUEZ DE LAS HERAS BALLELL, T., «Una Regulación Europea para las Plataformas Electrónicas: Propuestas en curso y Alternativas», cit., pp. 435 y 436.

La solución parece acertada, pues asegura que se someten a las mismas reglas los servicios ofrecidos en línea y aquellos ofrecidos fuera de línea (art. 6.2 LSSI y art. 4.2 DCE)⁴⁴⁶, y, sobre todo, en base al carácter indisociable de las dos prestaciones, de intermediación y de transporte. Es decir, aunque el servicio sea mixto, la actividad en línea y la actividad fuera de línea no pueden ser separadas jurídicamente. En consecuencia, no cabe la aplicación de la normativa de servicios de la sociedad de la información exclusivamente al servicio de intermediación, pues este forma parte de un servicio global en el que interviene una prestación que no se realiza por medios electrónicos, circunstancia que implica la exclusión del ámbito de aplicación de la DCE [art. 2.h.ii)] del servicio en su conjunto y, por tanto, también del de la LSSI. Dicho de otro modo, el servicio es único, aunque incluya varias prestaciones, y como tal, también debe ser única su naturaleza jurídica⁴⁴⁷.

III. LA NATURALEZA JURÍDICA DE LOS SERVICIOS *UBERX* Y *CABIFY LITE*

1. Introducción

Entre la amplia gama de servicios de arrendamiento de vehículos con conductor que *Uber* y *Cabify* ponen a disposición de sus usuarios en la actualidad, las modalidades *UberX* — disponible en A Coruña, Madrid, Cádiz, Córdoba, Granada, Jerez, Málaga y Sevilla— y *Cabify Lite* —activo en A Coruña, Alicante, Barcelona, Benidorm, Madrid, Málaga, Murcia, Santander, Sevilla y Valencia— son las que más relevancia tienen en la práctica, tanto por ser las más

⁴⁴⁶ LAGUNA DE PAZ, J. C., «El papel de la regulación en la llamada economía colaborativa», *REE* (edición en línea), n.º 70, julio-diciembre de 2017, pp. 163-183, en p. 165; SÁNCHEZ-URÁN AZAÑA, M.ª Y., «Economía de plataformas digitales y servicios compuestos. El impacto en el Derecho, en especial, en el Derecho del Trabajo. Estudio a partir de la STJUE de 20 de diciembre de 2017, C-434/15, Asunto Asociación Profesional Élite Taxi y Uber Systems Spain S. L.», cit., p. 16; PIZARRO NEVADO, R., «El régimen jurídico-administrativo del consumo colaborativo», cit., p. 240; HACKER, P., «UberPop, UberBlack, and the Regulation of Digital Platforms after the *Asociación Profesional Élite Taxi* Judgment of the CJEU», cit., p. 86; JARNE MUÑOZ, P., «Uber ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea: la incidencia del recurso a las plataformas en línea en la calificación jurídica de los servicios prestados», *Democracia digital e governo eletrônico*, n.º 13, 2015, pp. 111-122, en p. 120, señala que el recurso a las nuevas tecnologías, si bien confiere al servicio una configuración particular, no desvirtúa la calificación de la actividad desarrollada por *Uber* como de transporte.

⁴⁴⁷ Esta interpretación se confirma en la proyectada Ley de Servicios Digitales, que excluye de su ámbito de aplicación los servicios de intermediación en relación con actividades que no se prestan por medios electrónicos, como por ejemplo el transporte, cuando dicha intermediación forma parte integral de otro servicio que no es de intermediación [COM (2020) 825 final, considerando 6.º].

extendidas geográficamente, como por constituir el servicio básico en términos económicos, de modo que también el más utilizado. Por ello, nos referiremos a estos dos servicios, aunque las conclusiones que se alcancen pueden hacerse extensivas a los demás ofrecidos a través de las plataformas, pues difieren tan solo en lo que respecta al tipo de vehículo utilizado y a las tarifas percibidas, elementos que no afectan al funcionamiento general de las plataformas y a la calificación jurídica de sus respectivas actividades.

En concreto, se trata de analizar si la actividad de *UberX* y *CabifyLite* se enmarca en el ámbito del transporte, al igual que en el caso de *Uber Pop*, y, en concreto, si es propia de un transportista o de un intermediario en el transporte, según la normativa nacional, o, por el contrario, constituye un servicio de la sociedad de la información.

El punto de partida en dicho análisis consiste en determinar si, de la misma manera que *UberPop*, también *UberX* y *CabifyLite* tienen una naturaleza mixta, pues hay un componente que se presta por medios digitales (la intermediación) y otro cuyo contenido es material (el transporte). Y ello debe llevarse a cabo, por tanto, aplicando el doble test empleado por el Tribunal de Justicia en la Sentencia de 20 de diciembre de 2017, esto es, la creación de la oferta de transporte por las plataformas y la existencia o no de una influencia decisiva sobre la prestación del servicio material de transporte.

2. La aplicación del doble test a los servicios *UberX* y *Cabify Lite*

2.1. El criterio de la creación de la oferta de transporte

La concurrencia del primer criterio (que la plataforma haya creado la oferta de transporte) en los modelos *UberX* y *Cabify Lite* plantea dudas, pues los conductores son ahora profesionales que actúan al amparo de una autorización VTC, y no particulares como en el servicio *UberPop*. Se podría argumentar, por tanto, que la oferta de transporte existía mucho antes de que los servicios se ofrecieran a través de las plataformas, como de hecho lo demuestra la presencia en el mercado de compañías tradicionales de arrendamiento de vehículos con conductor, anteriores a *Uber* o *Cabify*. No obstante, debe reconocerse que el funcionamiento de aquellas poco o nada tiene que ver con el actual modelo de negocio de las plataformas, mucho más eficiente y destinado a una demanda más amplia. En efecto, los servicios tradicionales de VTC se utilizan

habitualmente para atender necesidades esporádicas de desplazamiento, relacionados con determinados eventos o trayectos programados con antelación, mientras que los prestados con la intervención de las plataformas se caracterizan por su inmediatez y son utilizados a gran escala. En otras palabras, si bien la oferta de arrendamiento de vehículos con conductor existía antes de la irrupción de *UberX* o *Cabify Lite* en el mercado, sin embargo, tenía y continúa teniendo características distintas al transporte realizado con la intervención de las plataformas, por lo que puede afirmarse que estas sí han creado una nueva oferta de transporte.

Se acepte o no esta interpretación, hay que recordar que este criterio no es decisivo a la hora de determinar si la intermediación es jurídicamente independiente del servicio de transporte, sino meramente indiciario, conforme declaró el Abogado General, Sr. Maciej Szpunar, en las conclusiones en el asunto *Airbnb Ireland, U.C.* En consecuencia, la discutible presencia del elemento atinente a la creación de la oferta de transporte en los servicios *UberX* y *Cabify Lite* no condiciona la naturaleza jurídica de su actividad, que deberá determinarse en atención al segundo criterio sentado por el Tribunal de Justicia, esto es, el de la influencia decisiva.

2.2. El criterio de la influencia decisiva

El análisis de las actuales condiciones de uso de los servicios⁴⁴⁸ y de la restante información disponible en las páginas web de *Uber* y *Cabify* en España⁴⁴⁹, pone de manifiesto que, al igual que ocurría en el servicio *UberPop*, la plataforma ejerce un control significativo sobre la prestación de la actividad de transporte. El hecho de que los conductores actúen al amparo de autorizaciones VTC no cambia esta circunstancia. Así lo declaró el *Bundesgerichtshof* (Tribunal Supremo alemán) en la Sentencia de 13 de diciembre de 2018 respecto del servicio *UberBlack*, que empleaba a conductores en posesión de una autorización administrativa de transporte⁴⁵⁰. La sentencia estimó la demanda por competencia desleal

⁴⁴⁸ <https://www.uber.com/legal/es-es/document/?name=general-terms-of-use&country=spain&lang=es-es> y <https://cabify.com/spain/terms> (consultadas por última vez el 10 de septiembre de 2020).

⁴⁴⁹ <https://www.uber.com/es/es-es/> y <https://cabify.com/es> (consultadas por última vez el 10 de septiembre de 2020).

⁴⁵⁰ ECLI:DE:BGH:2018:131218UIZR3.16.0. Vid. también <https://www.loc.gov/law/foreign-news/article/germany-federal-court-of-justice-prohibits-uber-black-app/>.

interpuesta por un empresario del sector del taxi contra Uber, B. V. en base a que la asignación de encargos de transporte se realizaba por la plataforma directamente a los conductores y no a las empresas de alquiler de vehículos con conductor titulares de las autorizaciones, como exige el artículo 49.4 de la *Personenbeförderungsgesetz* (Ley de Transporte de Viajeros). En lo que aquí interesa, la instancia suprema en la jurisdicción ordinaria alemana consideró que, de acuerdo con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia expresada en la Sentencia de 20 de diciembre de 2017 en el asunto *UberPop*, también *UberBlack* prestaba un servicio en el ámbito del transporte, siendo irrelevante la condición de profesionales o particulares de los conductores o el tipo de vehículo empleado.

En efecto, los mismos criterios tenidos en cuenta por el Tribunal de Justicia en el asunto *UberPop* para considerar acreditado el ejercicio de una influencia decisiva de la plataforma sobre la actividad de transporte, concurren en los servicios *UberX* y *Cabify Lite*: la plataforma selecciona a los conductores, controla su comportamiento a través de las herramientas de valoración y fija al menos el precio máximo de los trayectos. El único elemento sobre el que quizá las plataformas ejerzan un menor control en los modelos actuales es la selección de los vehículos, pues al encontrarse estos adscritos a una autorización VTC, las características de capacidad, potencia, longitud y antigüedad ya vienen fijadas por la normativa de ordenación (art. 181.2 ROTT en relación con el art. 180.2 ROTT). Con todo, en los modelos no estándar los vehículos empleados superan las características mínimas exigidas por la normativa para el otorgamiento de una autorización VTC (p. ej., deben ser eléctricos en *Cabify Electric* o sedanes negros de alta gama en *UberBlack*), de modo que el control de las plataformas sobre sus características es mayor. En fin, también constituye un requisito legal la obligación de tener cubierta la responsabilidad civil por los daños que pudieran sufrir los viajeros como consecuencia del transporte (art. 21 LOTT y art. 182.6 ROTT), esto es, hasta 70 millones de euros por responsabilidad civil obligatoria [art. 4.2.a) del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor]⁴⁵¹, aunque en el caso de *Cabify* los conductores

⁴⁵¹ BOE n.º 267, de 5 de noviembre de 2004. Para un análisis general del contrato de seguro en el transporte colaborativo, vid. GIMENO BEVIÁ, V., «El contrato de seguro en el transporte colaborativo y de plataforma», en M.ª V. Petit Lavall y A. Puetz (dirs.), *El transporte como motor del desarrollo socioeconómico*, cit., pp. 777-794.

deben ampliar el seguro para tener cubiertos hasta 50 millones de euros adicionales por responsabilidad civil, al igual que el taxi⁴⁵².

Por lo que respecta a la selección de los conductores, ambas plataformas siguen procedimientos muy similares⁴⁵³. Así, para hacer uso del servicio *UberX*, los conductores deben estar registrados como usuarios y para ello han de proporcionar su nombre y apellidos, la dirección de correo electrónico y el número de teléfono móvil, indicar la ciudad donde desean operar y facilitar su documento nacional de identidad, el certificado de antecedentes penales con antigüedad no superior a tres meses (será verificado por *Uber* o por una compañía externa), el carnet de conducir (solo se aceptan conductores con al menos dos años de experiencia), los datos identificativos del vehículo (la marca, el modelo, la antigüedad y la matrícula) y los documentos obligatorios del mismo (el permiso de circulación, la póliza o el último recibo del seguro y la ficha técnica—ITV)⁴⁵⁴. Además, tienen que introducir en su perfil la correspondiente autorización VTC y el alta como autónomo o la escritura de constitución de la sociedad. Asimismo, el prestador del servicio de transporte deberá estar dado de alta en el Censo de empresarios, profesionales y retenedores a efectos del impuesto sobre el valor añadido⁴⁵⁵. No obstante, para los supuestos en los que el interesado en ser conductor no posea una autorización VTC, se le señala la posibilidad de unirse a una flota para conducir uno de sus vehículos, aparentemente bajo la modalidad de un contrato de trabajo: «[c]uando hayas sido contratado por una flota, indícales que tienes un perfil creado para conectarlo con el suyo». En otras palabras, se anima a los conductores que no posean una autorización VTC para que contacten con compañías titulares de varias de estas y que están registradas en la plataforma, para así

⁴⁵² <https://www.haciadondenosmovemos.es/cabify-truths>.

⁴⁵³ En relación con *Uber*, parte de los aspectos que se reflejan han sido observados por dos investigadores del Data&Society Research Institute, USA y de la Universidad de Nueva York, respectivamente, quienes han realizado un estudio empírico durante nueve meses sobre las experiencias descritas por algunos conductores de *Uber*: ROSENBALT, A. Y STARK, L., «Algorithmic Labor and Information Asymmetries: A Case Study of Uber's Drivers», *IJoC*, n.º 10, 2016, pp. 3.758-3.784, en p. 3.772.

⁴⁵⁴ Por su parte, los viajeros deben proporcionar su nombre y apellidos, un número de teléfono móvil, una dirección de correo electrónico y una contraseña. A continuación, la aplicación envía un código de cuatro dígitos al número de teléfono facilitado, que el potencial viajero debe introducir en la aplicación para así demostrar que le pertenece.

⁴⁵⁵ La plataforma avisa de que se suele tardar cuatro semanas en completar el proceso de registro a efectos del impuesto sobre el valor añadido y proporciona al conductor la información básica para hacerlo: <https://www.uber.com/es/es-es/drive/tax-information/>.

conducir uno de sus vehículos. No obstante, *Uber* no publica los nombres de los socios de flota para que los interesados en ser conductores puedan contactarlos directamente⁴⁵⁶.

De la misma manera, el potencial conductor de *Cabify Lite* debe indicar la forma de colaboración con *Cabify*, especificando si es titular de una o varias autorizaciones VTC, si simplemente desea ser conductor, dispone de una licencia de taxi, quiere ser conductor de taxi o desea invertir en autorizaciones VTC⁴⁵⁷. Al igual que en el caso de *UberX*, la plataforma exige que se faciliten algunos datos básicos (el nombre y los apellidos, la dirección de correo electrónico, el número de teléfono de contacto, el país y la ciudad donde se prestarán los servicios y una contraseña). Documentos como el carnet de conducir, el año de matriculación, el modelo de vehículo y el certificado de antecedentes penales también son requeridos⁴⁵⁸.

Finalmente, en el modelo *UberX*, después de asistir a una sesión formativa sobre el funcionamiento de la aplicación (en línea o presencial) y, una vez validados los documentos aportados, los conductores se convierten en «terceros proveedores» de servicios de transporte y pueden empezar a aceptar solicitudes de viajes a través de la aplicación⁴⁵⁹. De forma parecida,

⁴⁵⁶ <https://www.uber.com/es-es/drive/requirements/>. Es más, también se dirige a los titulares de autorizaciones VTC, a los que anima a convertirse en socios de flota y registrarse como tales en la aplicación: <https://www.uber.com/es-ES/drive/resources/how-to-become-a-fleet-partner/>.

⁴⁵⁷ El registro como viajero (persona natural o sociedad) es sencillo, pues únicamente requiere indicar una dirección de correo electrónico, una contraseña y el método de pago, bien sea mediante tarjeta bancaria, bien sea mediante *PayPal*, o en efectivo, siempre que el conductor acepte esta modalidad y así lo manifieste activando la opción específica en la aplicación (<https://cabify.com/cabify-cash>). A continuación, el usuario puede solicitar un vehículo tanto para sí mismo, como para otro usuario asociado a su cuenta (cuyo nombre, apellidos, número de teléfono y correo electrónico debe proporcionar para darlo de alta), así como también para un invitado (en cuyo caso debe indicar su nombre, el número de teléfono, y los lugares de recogida y destino). Por su parte, el registro como sociedad exige crear una cuenta corporativa y al final de cada mes, una única factura será girada por todos los trayectos realizados. Así, la creación de una cuenta corporativa exige facilitar tanto determinados datos básicos (como el nombre de la empresa, el de una persona de contacto, su correo electrónico y número de teléfono), como ciertos datos referentes a la empresa (el número de empleados, el importe que gasta en transporte, el sector de actividad, el país y la ciudad en que usará habitualmente los servicios de *Cabify*). Antes de indicar los datos fiscales de la sociedad, el usuario debe declarar que representa a la sociedad y que ostenta los poderes necesarios para crear la cuenta corporativa. A continuación, debe indicar la dirección de la sociedad, el país, la ciudad, el código postal de la misma y su número de identificación fiscal. Después de introducir la contraseña de la cuenta, un código de verificación será enviado al número de teléfono indicado, para que el usuario lo introduzca en la aplicación y pueda empezar a usar los servicios de *Cabify*.

⁴⁵⁸ <https://www.haciadondenosmovemos.es/cabify-truths>.

⁴⁵⁹ AGENCIA EJECUTIVA DE CONSUMIDORES, SALUD Y ALIMENTACIÓN (CHAFEA) en nombre de la Dirección General de Justicia y Consumidores de la Comisión Europea, «Exploratory study of consumer issues in online peer-to-peer platform markets, Task 4 — Uber — Case study report», cit., pp. 14-22.

en el caso de *Cabify Lite* una sesión informativa y un test de aptitudes en línea son necesarios para la activación de la cuenta⁴⁶⁰.

Como es obvio, los anteriores elementos no son indicativos de que las plataformas ejercen un control significativo sobre el servicio de transporte, pues la información que solicitan al conductor es la básica para poder prestar el servicio de transporte público de viajeros. Tampoco sabemos si en las sesiones de formación se instruye a los conductores sobre cómo deben prestar el servicio de transporte, aunque es probable que así sea, pues no tiene mucho sentido realizarlas con el único fin de aprender a utilizar la aplicación, proceso sencillo e intuitivo.

Ahora bien, hay muchos otros indicios que permiten considerar que el control ejercido es significativo. El más relevante, quizás, es que el precio de los trayectos, al igual que en el modelo *UberPop*, viene calculado por las plataformas a través de sus respectivos algoritmos. En *UberX*, la aplicación lo calcula en función de una tarifa por minuto y kilómetro, que puede incrementarse por un coeficiente multiplicador durante los períodos de alta demanda, y, de hecho, el viajero «reconoce y acepta que los Cargos aplicables en determinadas zonas geográficas (se) podrán incrementar sustancialmente durante los períodos de alta demanda» (pto. 4 —«Pago»— «Términos y condiciones» de utilización del servicio)⁴⁶¹. Finalizado el trayecto, su coste se deduce automáticamente de la tarjeta de crédito del viajero⁴⁶², aunque *UberX* permite también el pago en efectivo, siempre y cuando el viajero haya elegido dicha opción al solicitar un trayecto⁴⁶³. La comisión de la plataforma oscila entre el 20 y el 30%⁴⁶⁴. Asimismo, el

⁴⁶⁰ <https://cabify.com/es/drivers>.

⁴⁶¹ Las conclusiones del Abogado General declaraban que el precio se ajusta una vez realizado el trayecto «en función de la distancia y la duración del trayecto tal como las ha registrado la aplicación con ayuda de sistemas de geolocalización. A continuación, un algoritmo ajusta el precio a la intensidad de la demanda, multiplicando el precio de base por un factor apropiado cuando la demanda se incrementa como consecuencia, por ejemplo, de un acontecimiento o simplemente de un cambio de circunstancias meteorológicas, como una tormenta» (apdos. 13, 14, 15 y 49 conclusiones).

⁴⁶² El 22 de septiembre de 2017 *Uber* introdujo en España el sistema de precio cerrado, conocido por los usuarios antes de realizar el viaje: https://economia.elpais.com/economia/2017/09/14/actualidad/1505383683_266201.html.

⁴⁶³ <https://www.uber.com/es-ES/blog/metodos-de-pago-uber/>. El sistema de pago en efectivo fue implantado por primera vez en la India: <https://www.uber.com/es-ES/newsroom/historia/>. Cuando el viajero elige pagar en efectivo, la comisión de *Uber* se descuenta de las tarifas que otros viajeros han abonado mediante tarjeta de crédito en la cuenta del conductor.

⁴⁶⁴ HU, M. Y ZHOU, Y., «Price, Wage and Fixed Commission in On-Demand Matching», cit., p. 2, explican que *Uber* empezó cobrando una comisión del 20% en todos los trayectos, para después pasar a subir y bajar el importe de la misma en función de la oferta de conductores y la demanda de viajeros en las diferentes ciudades donde opera.

correspondiente recibo es remitido a la dirección de correo electrónico indicada por el viajero en el proceso de registro.

Cabify Lite sigue un proceso similar. Al realizar la solicitud, el coste estimado del trayecto (que incluye los impuestos y las tasas aplicables) se muestra al viajero, siempre que este haya incluido el punto de destino. El precio estimado representa la tarifa que se cobrará finalmente al viajero, salvo que este modifique el recorrido o las paradas del trayecto, o supere el tiempo de espera de cortesía una vez el conductor haya llegado al punto de recogida⁴⁶⁵. Concluido el trayecto, su coste se deduce automáticamente de la tarjeta de crédito del viajero, si este ha facilitado los datos necesarios al registrarse (pto. 5.º —«Condiciones de pago y facturación»— de las «Condiciones de uso general en España»), aunque existe también la posibilidad de realizar el pago en efectivo, en cuyo caso se aplicará un suplemento de máximo 0,20 euros⁴⁶⁶. De cada pago por trayecto, «*el conductor recibe, aproximadamente, el 75% de la facturación, correspondiendo a Cabify una comisión de alrededor del 25%*»⁴⁶⁷. En fin, el resumen del trayecto realizado es enviado a la dirección de correo electrónico indicada por el viajero en el proceso de registro.

Los sistemas descritos ponen de manifiesto que tanto en el servicio *UberX* como en *Cabify Lite* la plataforma fija el coste del viaje. En efecto, los viajeros pagan un precio *total* por cada trayecto realizado, en la gran mayoría de casos directamente al titular de la plataforma, quien, más tarde, paga al conductor, habiéndose deducido previamente su comisión. Aunque, a diferencia de *UberPop*, que no permitía el pago en efectivo, *UberX* y *Cabify Lite* sí que lo contemplan, es razonable pensar que se trata de supuestos residuales, ya que una de las razones por las que los usuarios optan por estos servicios es precisamente la facilidad en el pago

⁴⁶⁵ El tiempo de cortesía sin coste en los viajes inmediatos es de cinco minutos y de quince minutos en los trayectos reservados. Por lo que respecta a la política de cancelaciones, en peticiones inmediatas, son gratuitos los cinco primeros minutos. Después de ese tiempo se cobra el precio mínimo de la categoría de servicio en cuestión. En reservas, las cancelaciones son gratuitas si se realizan con al menos una hora de antelación. Finalmente, la devolución de un objeto olvidado tiene un cargo adicional de diez euros, que se abona en su totalidad al conductor como compensación por su tiempo.

⁴⁶⁶ La posibilidad de pago en metálico se introdujo por primera vez en Alicante, Valencia y Sevilla, el 2 de octubre de 2018: https://www.diariodesevilla.es/sevilla/Cabify-prueba-Sevilla-pago-efectivo_0_1287471849.html, a las que siguió Madrid, el 25 de noviembre del mismo año: <https://www.elmundo.es/economia/empresas/2018/11/25/5bfac770ca4741ff2c8b458f.html>.

⁴⁶⁷ <https://www.haciadondenosmovemos.es/cabify-truths>.

mediante su deducción directa de la tarjeta bancaria facilitada al crear la cuenta. Por otra parte, al menos en el caso de *UberX*, la plataforma también decide sobre todas las variaciones al alza que pueda sufrir el precio, pues tan solo permite al conductor modificarlo a la baja a petición del viajero⁴⁶⁸, aunque quien gestiona y decide sobre dicha solicitud en última instancia es *Uber*, que «responderá en consecuencia a cualquier solicitud de un Tercero proveedor para modificar los Cargos por un servicio o bien en particular» (pto. 4.º —«Pago»— de los «Términos y condiciones» de utilización del servicio)⁴⁶⁹. A modo de ejemplo, en febrero de 2020 *Uber* anunciaba en su página web que desde el 21 de febrero «[b]ajamos los precios en Madrid» de media un 10%⁴⁷⁰.

Los conductores no tienen la posibilidad real de modificar el precio a través de la aplicación. En efecto, si desean cobrar un importe más alto que el calculado por la plataforma, deberán pedir dinero en efectivo al viajero, a lo que seguramente este no accederá. Al contrario, si el conductor decide ofrecer una rebaja al cliente y el método de pago elegido por este es «mediante tarjeta bancaria», la única manera de hacerlo sería devolviendo dinero en efectivo al viajero⁴⁷¹, mientras que, si este último ha elegido el método de pago «en efectivo», solo debe solicitarle un importe inferior al calculado por la plataforma cuando el viajero proceda a satisfacer el importe del trayecto. No obstante, el importe que la plataforma deduciría en concepto de comisión, tanto si el pago se realiza mediante tarjeta bancaria como en metálico, se calcularía igualmente sobre el precio del trayecto efectuado por la aplicación. De ello se deduce que el importe que finalmente cobraría el conductor podría ser incluso inferior al que él mismo pretenda obtener realizando la rebaja al viajero.

⁴⁶⁸ ANDERSON, M. Y HUFFMAN, M., «The sharing economy meets the Sherman Act: is Uber a firm, a cartel, or something between?», *CBLR*, 2017, pp. 859-933, en p. 877, disponible en <https://ssrn.com/abstract=2954632>.

⁴⁶⁹ Los «Términos y condiciones» de utilización del servicio, en cuanto parte del contrato que suscriben los usuarios con *Uber*, vinculan jurídicamente a la mercantil, tal como, de hecho, se indica en su punto 1.º: «[m]ediante su acceso y uso de los Servicios usted acuerda vincularse jurídicamente por estas Condiciones, que establecen una relación contractual entre usted y Uber». Señalan la importancia de los términos y condiciones como parte integrante del contrato VLAÇIÇ, P. Y TOFFALETTI, R., «European Road Carriage of Passengers Needs a Reform Road map and time table for paper», *European Transport Law*, vol. 51, n.º 3, 2016, pp. 275-288, en p. 287.

⁴⁷⁰ <https://www.uber.com/es-ES/blog/precios-madrid/>.

⁴⁷¹ Así lo afirmaban con referencia al servicio *UberPop*, que admitía tan solo el pago mediante tarjeta bancaria, ALFARO ÁGUILA-REAL, J., «Uber y el Derecho antimonopolio», cit.; DICKERSON, T. A. Y HINDS-RADIX, S. O., «Airbnb and Uber in New York City: from Revolution to Institution», cit.

Por último, al igual que ocurría en *UberPop*, también en los servicios *UberX* y *Cabify Lite* la plataforma controla el comportamiento de los conductores a través de herramientas de valoración. En el primer caso, conductores y viajeros pueden calificarse mutuamente de forma anónima en una escala de 1 a 5 estrellas después de cada trayecto, siendo la puntuación total de un usuario la media de las valoraciones recibidas en los últimos 500 viajes⁴⁷². Asimismo, los viajeros tienen la posibilidad de destacar características particulares del conductor, tales como «conducción», «servicio», «vehículo», etc., y de informar si ha habido alguna incidencia durante un viaje. También en *Cabify Lite* el viajero puede valorar el servicio en una escala de 1 a 5 estrellas, aunque para hacerlo dispone de dos horas una vez finalizado el trayecto⁴⁷³. Ahora bien, aunque los sistemas de valoración recíproca pueden constituir herramientas acordes a la lógica colaborativa inherente a las plataformas de intermediación⁴⁷⁴, en el caso de *UberX* y *Cabify Lite* actúan como mecanismos de control de los conductores. En efecto, *Uber* se reserva el derecho de suspender la cuenta del conductor en caso de que este incumpla las condiciones de prestación del servicio, o de desactivarla si su puntuación se mantiene durante cierto tiempo por debajo de un determinado umbral y no mejora tras las notificaciones y sugerencias de la compañía en este

⁴⁷² Además del sistema de valoraciones, la plataforma también pretende velar por la seguridad de los viajeros y para ello ha puesto en marcha un «Kit de herramientas de seguridad», cuyo lanzamiento en España fue anunciado en octubre de 2018. Accesible en la aplicación pulsando el ícono de «escudo» visible en la esquina inferior derecha de la pantalla de mapa, incluye: un apartado específico con información sobre el conductor y el coche, el sistema de localización por GPS y el sistema de valoración («Centro de seguridad»); una función que permite, directamente desde la aplicación, solicitar asistencia de emergencia a las autoridades locales («Botón de asistencia de emergencia»); la posibilidad para el conductor y el viajero de seleccionar hasta cinco contactos de confianza, con los que la *app* les muestre la opción de compartir los detalles de cada trayecto («Contactos de confianza y Comparte tu viaje»); finalmente, una función visible en el mapa que informa a los conductores sobre los límites de velocidad en las diferentes zonas de la ciudad («Alertas de velocidad»). Vid. <https://www.uber.com/es-ES/newsroom/nuevas-funcionales-de-seguridad-en-espana/>.

⁴⁷³ De manera similar a su rival, *Cabify* tiene implementado para los viajeros un «botón de seguridad», que aparece en la esquina superior derecha de la pantalla cuando se inicia un trayecto y que, al ser pulsado, envía una notificación automática a *Cabify* y despliega tres opciones: (1) añadir una persona de confianza para que reciba actualizaciones automáticas del viaje vía SMS; (2) compartir el viaje con un amigo en tiempo real; (3) contactar con los servicios de emergencia locales. Vid. <https://help.cabify.com/hc/es/articles/115005222429--Qu%C3%A9-es-el-bot%C3%B3n-de-seguridad-y-c%C3%B3mo-funciona->. Una opción parecida está disponible para los conductores, que también disponen de un «botón de seguridad», que les permite contactar inmediatamente con *Cabify*, con las autoridades o compartir su ubicación con terceros en tiempo real desde que comienzan el trayecto hasta que finaliza, según informó la compañía en una nota de prensa emitida el 24 de agosto de 2020: <https://www.europapress.es/economia/noticia-cabify-lanza-boton-seguridad-conductores-situaciones-emergencia-20200824143511.html>.

⁴⁷⁴ Conclusiones del Abogado General, Sr. Maciej Szpunar, de 30 de abril de 2019, *Airbnb Ireland UC*, C-390/18, cit., apartado 60.

sentido, que incluyen la posibilidad de acudir a cursos de formación⁴⁷⁵. A ello apunta también el sistema de *Cabify*, en el que, si bien no se hace referencia a la facultad de la compañía de suspender o desactivar la cuenta de un usuario, sí se menciona que, en caso de que la valoración recibida sea de tres estrellas o menos, la aplicación le requerirá para que proporcione detalles poniéndose, a continuación, en contacto con el mismo para tratar de solucionar los inconvenientes.

En suma, las similitudes con *UberPop* son muchas e indican que también en *UberX* y *Cabify Lite* la plataforma ejerce un control significativo sobre la prestación de la actividad de transporte. En definitiva, el modelo de negocio es el mismo, salvo que los conductores actúan ahora al amparo de autorizaciones VTC. Es decir, *Uber* y *Cabify* seleccionan a los conductores, fijan el precio de la carrera, colectan su importe del cliente y abonan una parte al conductor, controlan el comportamiento de los conductores a través del sistema de valoraciones, y, en algunos casos, exigen ciertas características a los vehículos. En consecuencia, las plataformas prestan un servicio en el ámbito del transporte, y no de la sociedad de la información⁴⁷⁶.

3. La naturaleza jurídica de los servicios *UberX* y *Cabify Lite* conforme a la normativa nacional

3.1. Introducción

Considerada la actividad de *UberX* y *Cabify Lite* como un servicio en el ámbito del transporte, debe determinarse su naturaleza jurídica conforme a la normativa de ordenación española. La concreta actividad de transporte que desarrollan estas plataformas constituye una

⁴⁷⁵ En una entrevista realizada para la Comisión Europea, la compañía explicó que en los Estados Unidos se establecen umbrales distintos en función de las diferencias culturales existentes en cada ciudad respecto del modo en el que las personas se valoran recíprocamente. En San Francisco, por ejemplo, la puntuación mínima es de 4,6 estrellas. Vid. AGENCIA EJECUTIVA DE CONSUMIDORES, SALUD Y ALIMENTACIÓN (CHAFEA) en nombre de la Dirección General de Justicia y Consumidores de la Comisión Europea, «Exploratory study of consumer issues in online peer to-peer platform markets, Task 4 — Uber — Case study report», cit., p. 34.

⁴⁷⁶ En el mismo sentido, HACKER, P., «UberPop, UberBlack, and the Regulation of Digital Platforms after the *Asociación Profesional Elite Taxi* Judgment of the CJEU», cit., p. 92. En contra, IRACULIS ARREGUI, N., «Servicio electrónico de mediación en la contratación de la prestación de transporte legal de pasajeros», *Rdt*, n.º 24, 2019, pp. 137-166, en pp. 160 y 161, afirma que *Cabify* presta un servicio de la sociedad de la información.

cuestión polémica⁴⁷⁷, como lo demuestra el debate que ha existido y sigue existiendo en la doctrina sobre la actividad de *Uber*. En este sentido, hay autores que, en una aproximación temprana al fenómeno, han afirmado que estaríamos ante un intermediario en el transporte de viajeros⁴⁷⁸, mientras que otros consideran que *Uber* es un verdadero transportista contractual⁴⁷⁹.

No obstante, estos estudios no distinguen con claridad entre el ámbito jurídico-privado y el jurídico-público al calificar la actividad de *Uber*. En este sentido, tanto *Uber* como *Cabify* pueden ser perfectamente intermediarios en el transporte desde el punto de vista de la normativa de ordenación, a la vez que transportistas contractuales desde la perspectiva jurídico-privada, es decir, pueden realizar una actividad de mediación en sentido económico (entre viajeros y conductores) y asumir al mismo tiempo la obligación de realizar el transporte en nombre propio, aunque no lo hagan con sus propios medios, sino recurriendo a la colaboración de conductores externos⁴⁸⁰. A diferencia de los intermediarios en el transporte terrestre de mercancías —a los

⁴⁷⁷ PETIT LAVALL, M.^a V. Y PUETZ, A., «Fierce or Unfair Competition in the Road Passenger Transport Sector», cit., pp. 441 y 442, ponen de manifiesto que inicialmente en España se entendió que *Uber* era un intermediario en el transporte, que proveía un servicio de transporte mediante conductores autónomos, mientras que en la actualidad la idea predominante es considerar a la plataforma como un transportista, esto es, una empresa de transporte, siendo los conductores empleados de *Uber*.

⁴⁷⁸ VELASCO SAN PEDRO, L. A., «El consumo colaborativo en el transporte de personas», cit., p. 6; GÓRRIZ LÓPEZ, C., «Uber. Transporte de pasajeros y competencia desleal», cit., p. 86; DOMÉNECH PASCUAL, G., «El impacto de la economía colaborativa sobre la regulación del taxi», en M.^a V. Petit Lavall y A. Puetz (dirs.), *La eficiencia del transporte como objetivo de la actuación de los poderes públicos: liberalización y responsabilidad*, Marcial Pons, Madrid, 2015, pp. 37-59, en p. 58.

⁴⁷⁹ ALFARO ÁGUILA-REAL, J., «La cuestión prejudicial sobre Uber», cit.; GÓRRIZ LÓPEZ, C., «Generalitat vs Uber», en *Actualidad de Derecho Mercantil*, 12 de abril de 2017, disponible en <http://blogs.uab.cat/dretmercantil/2017/04/12/generalitat-vs-uber/>; id., «Taxi “vs” Uber: de la competencia desleal al arrendamiento de vehículo con conductor», cit., p. 264, si bien en un primer momento había considerado que *Uber* es un intermediario en el transporte, apunta posteriormente a la posibilidad de defender que la compañía presta el servicio de transporte, siendo, por tanto, transportista contractual; LEIÑENA MENDIZÁBAL, E., «Los nuevos sistemas de utilización compartida de vehículos de transporte (*carpooling* y *car sharing*): entre la economía colaborativa y la competencia desleal», cit., p. 328; id., «Los desafíos jurídicos de la economía colaborativa: el caso BlaBlaCar en relación con UberPop», cit., p. 223; JARNE MUÑOZ, P., «Nuevas tendencias en el transporte terrestre de viajeros. El fenómeno del transporte colaborativo», cit., pp. 249 y 250. También LUCAS DURÁN, M., «Problemática jurídica de la economía colaborativa: especial referencia a la fiscalidad de las plataformas», *Anuario Facultad de Derecho-Universidad de Alcalá*, n.º 10, 2017, pp. 131-172, en p. 154, sugiere que, dado que las plataformas fijan uno de los elementos esenciales del servicio, el precio, «podría acaso postularse que *Uber* o *Cabify* prestan materialmente el servicio de transporte».

⁴⁸⁰ En palabras de PILOÑETA ALONSO, L. M., «El contrato de transporte terrestre de personas: Fundamentos de su régimen jurídico, elementos y contenido», cit., p. 874, el hecho de que la contratación y la realización del transporte se sometan por la legislación administrativa al control de las autoridades administrativas y que los empresarios de transportes deban cumplir ciertos requisitos y disponer de títulos administrativos habilitantes en función del tipo de actividad que desarrollen, «no debe llevarnos a pensar que la condición empresarial de transportista y su posición contractual dependen de su titulación administrativa, o, en general de lo establecido en la normativa de

que la LCTTM impone la obligación de contratar en nombre propio la realización de los transportes, siendo, por ello, auténticos transportistas contractuales (art. 5.2 LCTTM) y limita la posibilidad de que actúen en nombre ajeno, como meros mediadores, a los supuestos en los que «se acredite que así se había hecho constar de forma expresa y suficiente en el momento de contratar, indicando la identidad de la persona en cuyo nombre se contrata, y que la intermediación se realizó con carácter gratuito» (art. 5.1 *in fine* LCTTM)— los intermediarios en el transporte terrestre de viajeros no están obligados a contratar los transportes en nombre propio, no siendo aplicable la LCTTM por analogía, pues no existe «identidad de razón» (art. 4.1 CC) entre el transporte de carga y el de pasajeros⁴⁸¹. En consecuencia, serán las concretas obligaciones que asumen las plataformas las que determinarán si estas se comprometen a realizar el transporte en nombre propio y deban considerarse transportistas contractuales.

3.2. La perspectiva jurídico-privada

Uber y *Cabify* deben ser calificadas como transportistas contractuales en relación con los servicios *UberX* y *Cabify Lite* porque asumen la obligación de transportar a los viajeros en nombre y por cuenta propia (art. 4.2 LCTTM), y no simplemente de organizar el transporte en nombre y por cuenta de cada uno de los conductores que, *de facto*, lo llevan a cabo (caso de los conductores formalmente autónomos) o de las sociedades titulares de autorizaciones VTC. En consecuencia, entre conductores y viajeros no se establece una relación contractual⁴⁸², sino que estos contratan directamente con *Uber* y *Cabify*, que determinan y controlan cada aspecto de la prestación de transporte y asumen, por tanto, la obligación de llevarla a cabo en nombre propio, como transportistas contractuales. Así lo pone de manifiesto el *modus operandi* de ambas plataformas, pues establecen cómo debe realizarse la prestación de transporte, fijan unilateralmente el precio a abonar por el viajero, recurriendo para ello a un algoritmo, organizan

ordenación económica del transporte»; id., La agencias de transporte de mercancías, José María Bosch Editor, Barcelona, 1997, pp. 179 y 180.

⁴⁸¹ PETIT LAVALL, M.^a V., «Economía colaborativa y transporte: el caso Uber», cit., p. 10; En sentido contrario, afirma que sí cabe la aplicación analógica de la LCTTM, VELASCO SAN PEDRO, L. A., «El transporte colaborativo *hic et nunc*», cit., en p. 413.

⁴⁸² Así lo afirma respecto de *Uber* y *Lyft*, HATZOPOULOS, V., *The Collaborative Economy and EU Law*, cit., p. 23; también GÓRRIZ LÓPEZ, C., «Taxi “vs” Uber: de la competencia desleal al arrendamiento de vehículo con conductor», cit., p. 246, en relación con *Uber*.

los medios de producción y gestionan la calidad del servicio, asumiendo con ello la titularidad del servicio de transporte.

En este sentido, las plataformas seleccionan a los conductores que van a realizar el transporte, en función de ciertas condiciones que deben reunir (carecer de antecedentes penales, haber contratado un seguro de responsabilidad civil, poseer determinado tipo de vehículo, etc.), y, es probable que los cursos de formación que exigen realizar no versen solo sobre el uso de la aplicación, sino también sobre cómo debe realizarse la prestación de transporte, asegurándose con ello que se proporciona un servicio estandarizado, bajo las instrucciones de las plataformas.

Además, organizan los medios de producción, principalmente los tecnológicos, es decir, la inversión en la tecnología que sustenta la plataforma, y también, al menos en parte, los materiales, esto es, los vehículos, y asumen por ello el riesgo del negocio. Al respecto, se ha señalado que los costes soportados por los conductores por la inversión en el vehículo no son de tal importancia como para afirmar que estos asumen el riesgo del negocio, sobre todo si se comparan con la inversión en la plataforma⁴⁸³. Merece destacarse en este sentido la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo social, Pleno) n.º 805/2020, de 25 de septiembre⁴⁸⁴, que unifica doctrina y declara que entre Glovo App 23, S. L. y uno de sus repartidores existe una relación laboral⁴⁸⁵. En lo que aquí interesa, el Tribunal Supremo destaca *«la diferencia entre la importancia económica de la plataforma digital y los medios materiales del demandante: un*

⁴⁸³ TODOLÍ-SIGNES, A., «El impacto de la “Uber economy” en las relaciones laborales: los efectos de las plataformas virtuales en el contrato de trabajo», *IUSLabor* (edición en línea), n.º 3, 2015, pp. 1-25, en pp. 13 y 14; PETIT LAVALL, M.ª V., «Economía colaborativa y transporte: el caso Uber», cit., p. 12.

⁴⁸⁴ Roj: STS 2924/2020. Antes de la sentencia, la calificación jurídica del vínculo que une a la sociedad con los repartidores había dado lugar a multitud de resoluciones dispares, que bien consideraban a los repartidores trabajadores por cuenta ajena, bien trabajadores autónomos. Entre las primeras, pueden citarse: SJSO de Madrid (Sección 17.ª) n.º 12/2019, de 11 de enero (Roj: SJSO 269/2019); SJSO de Oviedo (Sección 4.ª) n.º 106/2019, de 25 de febrero (Roj: SJSO 2897/2019); SJSO de Barcelona (Sección 24.ª) n.º 202/2019, de 21 de mayo (Roj: SJSO 2931/2019); SJSO de Barcelona (Sección 29.ª) n.º 205/2019, de 29 de mayo (Roj: SJSO 2930/2019); SJSO de Salamanca (Sección 1.ª) n.º 215/2019, de 14 de junio (Roj: SJSO 2893/2019); SJSO de Madrid (Sección 33.ª) n.º 53/2019, de 11 de febrero (Roj: SJSO 279/2019); SJSO de Gijón (Sección 1.ª) n.º 61/2019, de 20 de febrero (Roj: SJSO 280/2019). Entre las segundas: STSJ de Asturias (Sala de lo Social, Sección 1.ª) n.º 1818/2019, de 25 de julio (Roj: STSJ AS 1607/2019); STSJ de Madrid (Sala de lo Social) n.º 715/2019, de 19 de septiembre (Roj: STSJ M 6611/2019), aunque con un voto particular.

⁴⁸⁵ Glovo App 23, S.L. *«es una start-up constituida el 9 de septiembre de 2014 cuyo objeto social es la explotación de aplicaciones informáticas de servicios de recadero con facultad de adquisición de bienes por cuenta ajena, actuando como comisionista, así como la realización de la actividad de intermediario en la contratación de transporte de mercancías por carretera en concepto de agencia de transporte, transitario, almacenista u operador logístico»* (Fundamento de Hecho 3.ª).

teléfono móvil y una motocicleta» y declara que «*[l]os medios de producción esenciales en esta actividad no son el teléfono móvil y la motocicleta del repartidor sino la plataforma digital de Glovo, en la que deben darse de alta restaurantes, consumidores y repartidores, al margen de la cual no es factible la prestación del servicio»* (FJ 20.4.º). Estas consideraciones son trasladables a *Uber* y *Cabify*.

Es más, incluso respecto de los vehículos, las plataformas determinan en qué trayectos debe participar cada uno. Al menos en el caso de *Uber*, ya que sobre *Cabify* no hay estudios en este sentido, los conductores no deciden si aceptan o no una solicitud de transporte, sino que deben aceptar la carrera «a ciegas», esto es, sin conocer el destino, ni el importe con el que se les remunerará el viaje⁴⁸⁶. Una vez aceptada la carrera, si el conductor decide cancelarla, y esta actuación se repite, corre el riesgo de ser desactivado de la plataforma, ya que la política de *Uber* exige que los conductores mantengan una *ratio* baja de cancelaciones⁴⁸⁷. Se trata de un indicio de que quien fija los términos de la obligación de transporte es la plataforma.

Asimismo, las plataformas gestionan la calidad del servicio, mediante las valoraciones públicas que los viajeros realizan sobre los servicios de transporte. En el caso de *Uber*, es significativo el hecho de que la valoración de la prestación de transporte se realiza por el viajero de manera global, esto es, el viajero no realiza una doble valoración, por una parte, de los servicios de *Uber*, y, por otra parte, de los servicios de cada conductor en concreto⁴⁸⁸, por más que la plataforma también permita que el viajero destaque características particulares del conductor («conducción», «servicio», «vehículo», etc.). Por el contrario, *Cabify* advierte al viajero de que «*la valoración debe ser una evaluación del conductor, no de nuestro servicio»* y le anima a escribir directamente a *Cabify* si «*hay algo que no te gusta y que no tiene nada que ver con el conductor»*⁴⁸⁹. A pesar de ello, es dudoso que los viajeros realmente distingan los

⁴⁸⁶ El viajero puede cancelar la reserva en los cinco primeros minutos sin coste alguno, cambiar el punto de llegada durante la realización del viaje, y compartir su tiempo de llegada estimado o información real sobre el viaje con contactos de su elección.

⁴⁸⁷ ROSENBALT, A. Y STARK, L., «Algorithmic Labor and Information Asymmetries: A Case Study of Uber's Drivers», cit., p. 3.761.

⁴⁸⁸ ROSENBALT, A. Y STARK, L., «Algorithmic Labor and Information Asymmetries: A Case Study of Uber's Drivers», cit., p. 3.772.

⁴⁸⁹ <https://help.cabify.com/hc/es/articles/360000326445--C%C3%B3mo-puedo-valorar-un-trayecto-anterior->. Tanto los viajeros como los conductores disponen de asistencia proporcionada por un «*equipo de profesionales que trabaja únicamente para dar asistencia y evitar cualquier fallo (interno o externo) que pueda producirse en la*

servicios de la plataforma de aquellos de los conductores. En efecto, parece más bien que tanto en el caso de *Uber* como en el de *Cabify* en lo que confían los usuarios-viajeros es en la marca que representa la plataforma y bajo cuyo prestigio actúan, y no en las habilidades de cada conductor en concreto⁴⁹⁰. Por otra parte, en ambos casos, las valoraciones sirven para controlar la correcta prestación del servicio, pues una puntuación por debajo de cierto umbral puede entrañar la suspensión de la cuenta del usuario o, incluso, su desactivación, en el caso de *Uber*; y, al menos la intervención de *Cabify* para mediar entre conductor y viajero a fin de solucionar situaciones que generan una puntuación del conductor igual o inferior a tres estrellas. Además, al parecer, *Uber* ha incorporado en su aplicación un sistema de sensores de velocidad, movimiento y giro que permite, a través de la información transmitida por los dispositivos móviles de los conductores, comprobar su pericia y contrastar las valoraciones emitidas por los viajeros⁴⁹¹.

En tanto que transportistas contractuales, ambas plataformas son responsables en caso de incumplimiento del contrato de transporte (p. ej., si el conductor no aparece) o de cumplimiento defectuoso del mismo (p. ej., a causa de un retraso), como también en los supuestos de accidentes de circulación⁴⁹². Además, rige respecto del conductor causante de un daño a las

prestación del servicio», y también por un «*equipo de Atención al cliente activo las 24h del día los 365 días del año, que se encarga de entender y atender de forma exhaustiva y personalizada a usuarios y conductores*», según se detalla en la página web de la compañía: <https://www.haciadondenosmovemos.es/cabify-truths>. Existen varias formas de ponerse en contacto con *Cabify*, esto es, bien a través de la *app*, presionando la foto de perfil del usuario, bien iniciando sesión en la web y pulsando «Ayuda», o, también, empleando el formulario facilitado por *Cabify* a tal fin: <https://help.cabify.com/hc/es/articles/115001002125--C%C3%B3mo-puedo-contactar-con-Cabify->.

⁴⁹⁰ Con razón, CAMPOS CARVALHO, J., «Enquadramento Jurídico da Actividade da Uber em Portugal», 2016, pp. 1-18, en p. 8, disponible en https://www.researchgate.net/publication/320471878_Enquadramento_Juridico_da_Atividade_da_Uber_em_Portugal, afirma que se ha vuelto común la expresión «llamar un Uber». Por el contrario, nadie dice «llamar un conductor a través de Uber», aunque sí «reservar un hotel a través de Booking».

⁴⁹¹ ALBERT LÓPEZ-IBOR, R., BIAZZI SOLOMONOFF, R. Y CABRILLO RODRÍGUEZ, F., «Taxi Driver 3.0. Un análisis económico del mercado y las formas de regulación del transporte urbano de pasajeros», en A. Boix Palop, A. M. de la Encarnación y G. Doménech Pascual (eds.), *La regulación del transporte colaborativo*, cit., pp. 57-92, en p. 81.

⁴⁹² Se evitan así situaciones como la ocurrida en 2013 en la noche de Año Nuevo en San Francisco, cuando un conductor de *UberX* atropelló a una niña de seis años en un paso de peatones, con un desenlace trágico para esta. Los padres demandaron al conductor y a *Uber*, pero el primero no contaba con el seguro pertinente y la defensa de *Uber* alegó que la compañía no tenía responsabilidad porque el conductor era un empresario independiente y que, además, aunque estaba activo en la aplicación en ese momento buscando pasajeros, no estaba transportando a ninguno. Vid. CODAGNONE, C, BIAGI, F. Y ABADIE, F., «The Passions and the Interests: Unpacking the “Sharing Economy”», Institute for Prospective Technological Studies, *JRC Science for Policy Report*, 2016, pp. 1-160, en p. 58. Sobre la responsabilidad de las plataformas que intermedian en los transportes profesionales, VELASCO SAN PEDRO, L. A., «El consumo colaborativo en el transporte de personas», cit., p. 7; id., «El transporte colaborativo

personas o bienes con motivo de la circulación el régimen de responsabilidad contemplado en el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. En concreto, en caso de daños a las personas, este solo quedará exonerado si prueba que los daños fueron debidos a la culpa exclusiva del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo, sin que los defectos del vehículo, la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos se consideren fuerza mayor. Por el contrario, en caso de daños a los bienes (el equipaje del viajero), la responsabilidad civil es subjetiva⁴⁹³.

3.3. La perspectiva jurídico-pública

3.3.1. La práctica actual de *Uber* y *Cabify*

3.3.1.1. En España

Maxi Mobility Spain, S. L., sociedad gestora de *Cabify* en España, obtuvo en su día una autorización como agencia de viajes. Todavía hoy figura inscrita en la Guía de Agencias de Viajes de la Dirección General de Turismo de la Comunidad de Madrid⁴⁹⁴. Así, a los ocho meses de su constitución, el 13 de septiembre de 2011, registró la modificación de su objeto social para incluir entre las actividades a las que se dedica aquella propia de una agencia de viajes, quedando con ello referido tal objeto social a las «*actividades de desarrollo, realización, prestación y comercialización de todo tipo de aplicaciones para terminales móviles así como las actividades propias de las agencias de viajes para la mediación en la prestación de servicios de transporte discrecional de viajeros*»⁴⁹⁵. No obstante, parece ser que la Guía no ha sido actualizada desde

hic et nunc», cit., p. 413; id., «Economía colaborativa», cit, pp. 652-654; GONZÁLEZ CABRERA, I., *Bajo el paraguas de la economía colaborativa. El transporte a escena*, Dykinson, Madrid, 2020, pp. 195-199.

⁴⁹³ Para un análisis en detalle, vid. GONZÁLEZ CABRERA, I., *Bajo el paraguas de la economía colaborativa. El transporte a escena*, cit., pp. 195-199.

⁴⁹⁴ La Guía puede consultarse en la página web de la Comunidad de Madrid: <http://www.madrid.org>.

⁴⁹⁵ BORME n.º 103, de 1 de junio de 2012. Antes de la referida modificación, el objeto social de Maxi Mobility Spain, S. L. venía referido al «*desarrollo, realización, prestación y comercialización de todo tipo de aplicaciones para terminales móviles incluyendo, a título meramente enunciativo, servicios de intermediación de transporte de viajeros y de geolocalización. La realización y prestación, a través de líneas...*». Posteriormente, la compañía volvió a modificar su objeto social para incluir entre las actividades a las que se dedica la prestación de servicios de transporte público discrecional de viajeros, quedando así configurado su objeto social como referente a las

el 16 de febrero de 2017, según la fecha que figura en la misma. Así, a pesar de que Maxi Mobility Spain, S. L. conste en dicho directorio, lo cierto es que la inscripción fue anulada por la Resolución de 23 de noviembre de 2018, de la Directora General de Turismo de la Comunidad de Madrid, que impuso a la sociedad una sanción consistente en multa de 3.001 euros y la anulación de la inscripción en el Registro de Empresas Turísticas por la comisión de una infracción en materia de turismo consistente en *«la alteración de las condiciones comunicadas en la declaración responsable»*. En efecto, así se recoge en la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (Sección 8.ª) n.º 23/2020, de 16 de enero⁴⁹⁶, que desestima el recurso contencioso-administrativo interpuesto por Maxi Mobility Spain, S. L. contra la resolución del Viceconsejero de Cultura, Turismo y Deportes de la Comunidad de Madrid, que inadmite el recurso de alzada interpuesto contra la resolución sancionadora referida, declarando el acto impugnado conforme a derecho. Lamentablemente, la sentencia no analiza los motivos por los que Maxi Mobility Spain, S. L. fue sancionada, ya que el recurso se desestima por haber impugnado la sociedad el acto administrativo sancionador de forma extemporánea.

Cabify empezó a operar en España en 2011, esto es, antes de que entrara en vigor la Ley 9/2013, de 4 de julio, que modificó el régimen jurídico de la intermediación en el transporte terrestre de viajeros. En aquel momento, dicha actividad de intermediación seguía siendo exclusiva de las agencias de viajes. Por tal razón, Maxi Mobility Spain, S. L. se constituyó como agencia de viajes, es decir, la mercantil se atribuía la condición de intermediaria en el transporte. En efecto, siguiendo declaraciones de la compañía en su página web, esta es la forma jurídica bajo la que el Gobierno de la Comunidad de Madrid le recomendó desarrollar su actividad y la Dirección General de Turismo de la Comunidad de Madrid le concedió la autorización necesaria para operar como agencia de viajes, habilitándola para *«ejercer la actividad de intermediación por vía electrónica” a través de la aplicación y sitio web “Cabify”»*, además de que la Dirección General de Tributos *«también ha reiterado que Cabify debe tributar a efectos de IVA en el*

«[a]ctividades de desarrollo, realización, prestación y comercialización de todo tipo de aplicaciones para terminales móviles, arrendamiento de vehículos con conductor, prestación de servicios de transporte público discrecional de viajeros y actividades propias de agencias de viajes para mediación etc...» (BORME n.º 66, de 4 de abril de 2014). Después, amplió dicho objeto social, para incluir también «[l]as actividades de desarrollo, realización, presentación y comercialización de aplicaciones para terminales móviles, así como el arrendamiento de vehículos con conductor, la prestación de transporte público discrecional de viajeros, la prestación de servicios de transporte discrecional de mercancías» (BORME n.º 83, de 30 de abril de 2020).

⁴⁹⁶ Roj: STSJ M 541/2020.

régimen de agencias de viajes»⁴⁹⁷. También la Audiencia Provincial de Madrid (Sección 28.^a) en la ya mencionada Sentencia n.º 14/2019, de 18 de enero, declaró con carácter de *obiter dicta* que Maxi Mobility Spain, S. L. cumplía con la normativa de transportes vigente al momento de su constitución por actuar como una agencia de viajes (FJ 2.12.º). No obstante, según argumentaremos después, no parece que sea esta la verdadera naturaleza jurídica de su actividad.

Por su parte, Uber, B. V., sociedad gestora de *Uber* en España no está provista en la práctica de ningún tipo de autorización administrativa. La compañía justifica este modo de actuar —al menos lo hacía en relación con *UberPop*— en que es una intermediaria en el transporte y dicha actividad habría sido liberalizada por la Ley 9/2013, de 4 de julio, opinión que no compartimos⁴⁹⁸. En efecto, así lo defendió en el pleito ante el Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Barcelona, después de que el Tribunal de Justicia contestara a la petición de pronunciamiento prejudicial en la Sentencia de 20 de diciembre de 2017 (FJ 3.º, pto. 14 Sentencia del Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Barcelona, n.º 38/2018, de 10 de abril)⁴⁹⁹. Es una lástima que la sentencia no se pronuncie sobre este aspecto, tampoco sobre si la actividad es realmente de intermediación en el transporte, como defendía *Uber*, o, de transporte propiamente dicho, según la postura de *Élite Taxi*. Por el contrario, se limita a esbozar la posibilidad, que no la certeza, de que el servicio de intermediación en el transporte «*puede no exigir, necesariamente*» una autorización administrativa para poder desarrollarse (FJ 3.º)⁵⁰⁰. Ello se debe a que la demanda es desestimada por considerar que no es Uber Systems Spain, S. L., la mercantil demandada, la que ha realizado, en su caso, los actos desleales alegados, circunstancia que implica la irrelevancia a efectos del fallo de la calificación concreta de su actividad⁵⁰¹. En

⁴⁹⁷ <https://www.haciadondenosmovemos.es/cabify-truths>.

⁴⁹⁸ Vid. Capítulo I, epígrafe II.3.2.2.

⁴⁹⁹ Roj: SJM B 38/2018.

⁵⁰⁰ GARCÍA OTERO, M. Á. Y TÉLLEZ DE LA FUENTE, C., «Caso Uber. Cuestiones abiertas tras las conclusiones del Abogado General: ¿transportista o mero intermediario?», junio de 2017, disponible en <https://www.ga-p.com/wp-content/uploads/2018/03/caso-uber-cuestiones-abiertas-tras-las-conclusiones-del-abogado-general-transportista-o-mero-intermediario.pdf>, afirman —aunque sin fundamentarlo— que de considerarse que *Uber* es un mero organizador de servicios de transporte, podría llegar a concluirse que no precisa de permisos previos para el desarrollo de su actividad, dado que la actividad de intermediación en el transporte de viajeros «*se encuentra plenamente liberalizada tras la reforma operada por la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres por la Ley 9/2013, de 4 de julio*».

⁵⁰¹ En el mismo sentido, FERNÁNDEZ GARCÍA DE LA YEDRA, A., «Alcance y aplicabilidad de la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 20 de diciembre de 2017 (caso Uber)», cit., p. 12.

efecto, la asociación del taxi debió haber demandado a Uber, B. V., pues es la que dirige la actividad de la plataforma en España, y no a una sociedad del grupo dedicada tan solo a labores de *marketing*.

Sobre la naturaleza jurídica de la actividad de *UberPop* conforme a la normativa española se han pronunciado —aunque sin ser lo suficientemente aclaradoras— las Sentencias de la Sala de lo contencioso-administrativo del Tribunal Supremo de 24 y 25 de enero de 2018⁵⁰². Estas resuelven los recursos de casación interpuestos por la Generalidad de Cataluña contra las Sentencias de los Juzgados de lo contencioso-administrativo n.ºs 17 y 15 de Barcelona, respectivamente, que anulaban las multas impuestas a Uber, B. V. por el Director General de Transportes y Movilidad del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalidad de Cataluña por la contratación como transportista y la facturación en nombre propio de servicios de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas sin ser previamente titular de una autorización de transporte (art. 140.2 en relación con el art. 42 LOTT), al considerar que el servicio prestado por la compañía no es de transporte, sino de la sociedad de la información. Precisamente, el Alto Tribunal tenía que determinar cuál es «*el marco regulador de las actividades de intermediación o conexión de usuarios y servicios a través de plataformas o aplicaciones digitales y la posibilidad, en su caso, de que estas actividades puedan ser sometidas al régimen de intervención administrativa propio de la normativa sectorial de transporte*»⁵⁰³.

El Tribunal Supremo declara que la doctrina sentada por el Tribunal de Justicia en la Sentencia de 20 de diciembre de 2017 hace necesario que se califique la actividad de Uber, B. V. como un servicio en el ámbito de los transportes, a la vez que descarta que se le aplique la regulación de los servicios de la sociedad de la información. Debe destacarse que, a diferencia de su postura en el litigio ante el Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Barcelona, en el que defendía que le resultaba de aplicación la normativa estatal referente a la intermediación en el transporte contenida en la LOTT y el ROTT, en este pleito, *Uber* alegó que su actividad se regía por la

⁵⁰² SSTs (Sala Tercera, de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 81/2018, de 24 de enero (Roj: STS 117/2018) y n.º 120/2018, de 25 de enero (Roj: STS 33/2018).

⁵⁰³ Punto 2.º de la parte dispositiva de los AATS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 1.ª) de 13 de marzo de 2017 (Roj: ATS 2125/2017) y de 8 de mayo de 2017 (Roj: ATS 4211/2017).

Ley 19/2003, de 4 de julio, del Taxi en Cataluña⁵⁰⁴. Quizá la razón fuera que la Ley 19/2003, de 4 de julio, del Taxi en Cataluña, no regula la actividad de intermediación en el transporte en taxi y, por tanto, no exige que estos operadores dispongan de una autorización administrativa, y tampoco lo preveía el entonces en vigor Reglamento Metropolitano del Taxi, de 22 de julio de 2004, para el concreto ámbito de la AMB. En efecto, al tiempo de sustanciarse el litigio, no estaba en vigor el Decreto 314/2016, de 8 de noviembre, por el que se determinan las condiciones específicas de contratación y comercialización de los servicios de taxi y el régimen jurídico de la actividad de mediación, que introdujo la exigencia de que estos intermediarios presenten una declaración responsable previa al inicio de la actividad ante la autoridad competente en materia de transporte (art. 5). Sin embargo, el Decreto 314/2016, de 8 de noviembre, fue impugnado por la CNMC ante la Audiencia Nacional y el recurso, admitido a trámite en fecha 11 de mayo de 2017, está todavía pendiente de resolución⁵⁰⁵.

Pues bien, en contra de lo defendido por *Uber*, el Tribunal Supremo declara que la actividad de *Uber*, B. V. no se rige por la Ley 19/2003, de 4 de julio, del Taxi en Cataluña, sino la normativa estatal, ya que la «*actividad organizativa y de intermediación en el ámbito del transporte*» a la que se dedica tiene unas características singulares «*que, aunque considerada como un "servicio en el ámbito de los transportes", no puede ser identificada con el tradicional servicio de taxi*», y, por tanto, no le es de aplicación su regulación. Por ello, «*a falta de una regulación autonómica referida a una actividad organizativa y de intermediación en el ámbito del transporte como la desarrollada por Uber, B. V., debe considerarse de aplicación al caso la regulación estatal*» (FJ 2.º). En consonancia con lo razonado, anula y deja sin efecto las sentencias recurridas y ordena devolver las actuaciones a los juzgados de instancia para que,

⁵⁰⁴ DOGC n.º 3.926, de 16 de julio de 2003.

⁵⁰⁵ <https://www.cnmc.es/expedientes/um01017>. Vid. también CNMC, «Informe de 20 de diciembre de 2016 sobre la reclamación presentada, al amparo del artículo 26 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la Unidad de Mercado, relativa a las restricciones introducidas por el Decreto 314/2016 de la Generalitat de Cataluña a la actividad de mediación en los servicios de taxi (UM/170/2016)», 15 de junio de 2017, pp. 1-36, disponible en https://www.cnmc.es/sites/default/files/1934303_4.pdf; y ADCA, «Observaciones en relación a la reclamación planteada en el marco del procedimiento del artículo 26 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la Unidad de Mercado contra el Decreto 314/2016, de 8 de noviembre, por el que se determinan las condiciones específicas de contratación y comercialización de servicios de taxi y el régimen jurídico de la actividad de mediación en la Comunidad Autónoma de Cataluña», 10 de enero de 2017, pp. 1-10, disponible en http://www.juntadeandalucia.es/defensacompetencia/sites/all/themes/competencia/files/pdfs/20170110%20Art26_ACTIVIDADES%20PROFESIONALES.%20Taxi.%20Mediacion%20servicios.pdf.

con retroacción de las mismas al momento inmediatamente anterior al dictado de la sentencia, dicten otra nueva resolviendo según proceda, pero sin que puedan negar que la actividad desarrollada por Uber, B. V. está sujeta a la previa obtención de la autorización exigida en el artículo 42.1 LOTT y al régimen sancionador contenido en dicha Ley. Sin embargo, este precepto tan solo establece que «[l]a realización de transporte público de viajeros [...] estará supeditada a la posesión de una autorización que habilite para ello», por tanto, no indica, y tampoco lo clarifica el Tribunal Supremo, a qué autorización se refiere⁵⁰⁶.

Por lo que respecta a las resoluciones que los Juzgados de lo Mercantil n.º 17 y 15 de Barcelona deben dictar, lo cierto es que, de momento, ninguna de ellas ha sido publicada. Sí hay disponibles otras resoluciones con idéntica casuística y que aplican la doctrina expresada por el Tribunal Supremo en las referidas sentencias de 24 y 25 de enero de 2018⁵⁰⁷. Sin embargo, al igual que el Alto Tribunal, tampoco arrojan luz sobre cuál es la naturaleza jurídica de la actividad de la plataforma y, por tanto, qué tipo de autorización administrativa debe obtener. En efecto, se limitan a declarar acreditado que los viajeros contratan el servicio de transporte a través de *Uber*, que fija las tarifas por su prestación en función de la gama y la capacidad del vehículo, aplica descuentos y tiene una política de cancelación con unos determinados cargos para el viajero y, además, impone a los conductores ciertas condiciones para hacer uso de la aplicación. En consecuencia, confirman las sanciones impuestas a Uber, B. V. por la contratación como transportista y la facturación en nombre propio de servicios de transporte público de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas, sin ser titular de una autorización administrativa, en base al artículo 140.2 LOTT, aplicable tanto a los transportistas contractuales, como a los intermediarios en el transporte, según se deduce de su tenor literal.

En definitiva, tanto *Uber* como *Cabify* se atribuyen la condición de intermediarias en el transporte. De hecho, esta última obtuvo la autorización de agencia de viajes cuando empezó a operar en España en 2011, de acuerdo con el régimen jurídico entonces vigente. *Uber*, por su

⁵⁰⁶ PETIT LAVALL, M.ª V. y PUETZ, A., «Economía colaborativa y transporte», cit., p. 143.

⁵⁰⁷ SSJCA de Barcelona (Sección 2.ª) n.ºs 119/2018, 120/2018 y 121/2018, de 15 de mayo (JUR\2019\92710, Roj: SJCA 874/2018 y ROJ: SJCA 1740/2018); SJCA de Barcelona (Sección 9.ª) n.º 143/2018, de 25 de junio (Roj: SJCA 1745/2018); SSJCA de Barcelona (Sección 12.ª) n.ºs 192/2018 y 195/2018, de 1 de octubre (Roj: SJCA 2008/2018 y Roj: SJCA 2005/2018), 131/2018, de 26 de junio (Roj: SJCA 1744/2018) y 210/2018, de 25 de octubre (Roj: SJCA 2009/2018).

parte, considera que la actividad de intermediación fue liberalizada por la Ley 9/2013, de 4 de julio, y actúa por tanto sin ningún tipo de autorización administrativa. En cuanto a las resoluciones judiciales que se han referido a la naturaleza jurídica de la actividad de las plataformas según la normativa de ordenación de los transportes, ninguna arroja luz al respecto.

3.3.1.2. En otros países

Entre los países de nuestro entorno en los que operan *Uber* y/o *Cabify* merecen especial atención Francia y Portugal, por haber regulado de forma específica este tipo de actividades. En Italia, por su parte, se presentó el 27 de enero de 2016 una propuesta de Ley titulada «*Disciplina delle piattaforme digitali per la condivisione di beni e servizi e disposizioni per la promozione dell'economia della condivisione*», que por ahora no ha sido promulgada⁵⁰⁸. Su finalidad consiste en establecer medidas relativas a la gestión y utilización de las plataformas de la economía colaborativa —la que se genera por la compartición de recursos de espacio, tiempo, bienes y servicios a través de plataformas digitales— y proporcionar herramientas para garantizar la transparencia, la equidad fiscal, la competencia y la protección de los consumidores (art. 1.2). No obstante, la propuesta solo se aplica a las plataformas que ponen en contacto a particulares y no así a las que intermedian a favor de operadores profesionales inscritos en el registro de empresas [art. 2.1.a) *in fine*]. Por tanto, no sirve para extraer pautas de aplicación a *UberX* y *Cabify Lite*, siendo profesionales los conductores que operan a través de estas.

Francia ha optado por regular la actividad de las plataformas que intermedian en el transporte discrecional de viajeros urbano mediante una modificación del Código de Transportes. En este sentido, la Ley n.º 2016-1920, de 29 de diciembre⁵⁰⁹, ha introducido en la parte 3.ª del libro I.º un nuevo título, el IV, relativo a las actividades de intermediación (*Les*

⁵⁰⁸ Su texto puede consultarse en http://documenti.camera.it/_dati/leg17/lavori/stampati/pdf/17PDL0039770.pdf. Para una reflexión sobre la propuesta, vid. ALFONSO SÁNCHEZ, R., «La controvertida cuestión reguladora en la economía colaborativa», cit., pp. 149-151; JARNE MUÑOZ, P., *Economía colaborativa y plataformas digitales*, cit., pp. 56-60; NOTO LA DIEGA, G., «Uber law and awareness by design. An empirical study on online platforms and dehumanised negotiations», *Revue européenne de droit de la consommation/ European Journal of Consumer Law*, n.º 383, 2016, pp. 383-413, en pp. 392-396, disponible en <https://ssrn.com/abstract=3277557>.

⁵⁰⁹ *Loi n.º 2016-1920, du 29 décembre 2016 relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes (JOFR n.º 303, du 30 décembre 2016)*, conocida como *Loi Grandguillaume*, en atención al diputado que impulsó su adopción.

activités de mise en relation), que ha sido posteriormente desarrollado mediante el Decreto n.º 2018-1036, de 26 de noviembre, ya referido. Así, los sujetos que pretendan intermediar en el transporte público de viajeros, sea de arrendamiento de vehículos con conductor o de taxi, quedan sujetos al régimen jurídico aplicable a las centrales de reservas (*centrales de réservations*) (art. L. 3142-1 del Código de Transportes)⁵¹⁰. La figura de las centrales de reservas no está sometida a autorización previa, aunque sí se les exige realizar una declaración de actividad ante el Ministerio de Transportes, que debe renovarse anualmente y también cuando intervenga alguna modificación en los elementos de la declaración (art. L. 3142-2 del Código de Transportes y art. D. 3142-2.2 *in fine* del Decreto n.º 2018-1036, de 26 de noviembre)⁵¹¹. La forma de presentarla es telemática y deben aportarse el justificante del registro de la central de reservas en el Registro de empresas y el seguro de responsabilidad civil profesional (art. L. 3142-4 del Código de Transportes y art. D. 3142-2.1 y 2 del Decreto n.º 2018-1036, de 26 de noviembre).

La norma francesa hace responsable directa a la central de reservas frente al viajero por la ejecución de las obligaciones resultantes del contrato de transporte, con independencia de que se trate de obligaciones a cargo de la central o de los conductores, sin perjuicio del derecho de la central de repetir contra estos últimos. En otras palabras, en caso de que el conductor no acabe una carrera, llegue tarde (más allá de lo que pudiera considerarse comúnmente aceptable), no se presente al punto de recogida, no finalice el trayecto o se dañe el equipaje⁵¹² a consecuencia del

⁵¹⁰ A pesar de la coincidencia en la denominación, las centrales de reserva (*centrales de réservation*) no tienen nada que ver con lo que se conoce como centrales de reserva en la normativa turística española, pues estas últimas son intermediarios turísticos dedicados a la reserva de servicios turísticos de forma individualizada, sin que estén habilitadas para organizar viajes combinados (reservados en exclusiva a las agencias de viajes en virtud del art. 151.2 TRLGDCU). Por ejemplo, la Ley 8/2012, de 19 de julio, del turismo de las *Illes Balears* (BOIB n.º 106, de 21 de julio de 2012) las define como «*la persona física o jurídica que desarrolla la actividad de intermediación turística que consiste principalmente en reservar servicios turísticos de forma individualizada. Las centrales de reserva no tienen capacidad para organizar viajes combinados*» (art. 59.2). No obstante, otras Comunidades Autónomas no regulan las centrales de reservas (p. ej., la Comunidad de Madrid y la Comunidad Valenciana).

⁵¹¹ AMAR, N., MAYMIL, V., VIOSSAT, L. C., LECONTE, M. Y SAUVANT, A., «La régulation du secteur des voitures de transport avec chauffeur et des taxis», diciembre de 2018, pp. 1-102, en p. 23, disponible en <http://www.igas.gouv.fr/spip.php?article720>.

⁵¹² Se ha señalado que, en caso de daño corporal al viajero, la responsabilidad de la central de reservas debe determinarse de acuerdo con lo preceptuado en la *Loi n.º 85-677, du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation* (JORF n.º 155, du 6 juillet 1985). Vid. DELEBECQUE, P., «Du nouveau pour les taxis, les VTC et leurs clients: un statut pour les centrales de réservation», *Recueil Dalloz*, 2017, pp. 314-318, en p. 316.

transporte, la plataforma será responsable directa. No obstante, se contempla la posibilidad de que la central quede exonerada de toda o parte de la responsabilidad si prueba que la inejecución o mala ejecución del contrato de transporte es imputable bien al cliente, bien a la acción «imprevisible e inevitable» de un tercero ajeno a la prestación de transporte, o finalmente, en caso de fuerza mayor (art. L. 3142-3 del Código de Transportes). En suma, se atribuye al intermediario la responsabilidad típica de un transportista contractual.

Interesa significar también que sobre las centrales de reservas pesan ciertas obligaciones y prohibiciones⁵¹³. En cuanto a las primeras, deben asegurarse de que los conductores disponen de los siguientes documentos en vigor: el permiso de conducir, el seguro del vehículo y el de responsabilidad civil profesional, y, en su caso, la tarjeta profesional (art. L 3.141-2.1.I, II y III del Código de Transportes); cuando el prestador del servicio de transporte sea una empresa de transportes, también deben cerciorarse de que dispone de un seguro de responsabilidad profesional y, en su caso, del certificado de inscripción en el correspondiente Registro profesional (arts. L 1.421-1 y L 3.122-3 del Código de Transportes). Asimismo, deben asegurarse de que el vehículo empleado para realizar el transporte cumple con las condiciones técnicas y de confort legalmente exigidas, verificando para ello que el número de matrícula del vehículo está a nombre de quien ha sido registrado como operador de VTC en el correspondiente Registro profesional, a cuyo fin facilitará a la plataforma los datos de inscripción (art. L 3.141-2.III del Código de Transportes y art. R 3.141-5 del Decreto n.º 2018-1036, de 26 de noviembre).

En lo que respecta a las prohibiciones, por una parte, están vedados los acuerdos, prácticas concertadas o imposiciones unilaterales que tengan por objeto o por efecto la interdicción o la limitación sustancial de la posibilidad de que los conductores puedan recurrir simultáneamente a distintos intermediarios (art. L 420-2-2-2.1 del Código de comercio)⁵¹⁴. Asimismo, las centrales de reservas no pueden prohibir a los conductores de taxi aceptar solicitudes de clientes que no se efectúen a través de la central (L 3.142-5 del Código de Transportes), siendo sancionado el incumplimiento de la prohibición con una multa de 75.000 euros y, a decisión del

⁵¹³ Sintéticamente explicadas por BON-GARCIN, I., BERNADET, M. Y DELEBECQUE, P., *Droit des transports*, cit., pp. 171 y 172; DELEBECQUE, P., «Du nouveau pour les taxis, les VTC et leurs clients: un statut pour les centrales de réservation», cit., pp. 315 y 316.

⁵¹⁴ Code de commerce, disponible en <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000005634379>.

tribunal, con la publicación de la resolución sancionadora en los periódicos de su designación, a expensas del sancionado (art. L 3.143-3 del Código de Transportes)⁵¹⁵. Nótese, con todo, que esta prohibición no se aplica a los VTC.

Por último, la norma francesa sanciona con pena de prisión de dos años y multa de 300.000 euros el hecho de organizar la puesta en contacto de viajeros y personas que no sean transportistas legalmente autorizados, mientras que las personas jurídicas que incurrieran en tal conducta, quedan sujetas a las sanciones específicas que para las mismas contempla el Código penal francés (art. L 3.143-4 del Código de Transportes⁵¹⁶). Como se ha explicado, el Tribunal de Justicia declaró que este precepto no constituye un reglamento técnico en el sentido del artículo 8.1, párrafo primero de la Directiva 98/34/CE, modificada por la Directiva 98/48/CE, y, por tanto, el Estado francés no tenía la obligación de notificar a la Comisión el proyecto de ley que tipificaba como delito la conducta descrita. En efecto, dos directivos de *Uber* fueron detenidos y posteriormente condenados, junto con la mercantil, por un Tribunal parisino, precisamente en base al artículo L 3.143-4 del Código de Transportes⁵¹⁷.

A diferencia de Francia, que ha modificado su Código de Transportes, Portugal ha optado por dictar una norma autónoma para regular la actividad de las plataformas de transporte⁵¹⁸. Se

⁵¹⁵ Según DELEBECQUE, P., «Du nouveau pour les taxis, les VTC et leurs clients: un statut pour les centrales de réservation», cit., p. 315, con ello se pretende reforzar la oferta de taxi, muy reducida a determinadas horas.

⁵¹⁶ Introducido por la ya mencionada *Loi n.º 2014-1104 du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur*.

⁵¹⁷ Vid. LAMBRECHT, M., «L'économie des plateformes collaboratives», *Courrier hebdomadaire du CRISP*, n.º 2.311-2.312, 2016, pp. 5-80, en p. 53; MARTINI, D., «International Regulatory Entrepreneurship: Uber's Battle with Regulators in France», *San Diego International Law Journal*, 2017, pp. 1-21, en p. 2, disponible en https://www.researchgate.net/publication/285235126_International_comparison_of_taxi_regulations_and_Uber.

⁵¹⁸ *Uber* empezó a prestar servicio en Portugal en julio de 2014 y, al igual que en otros países, se ha visto involucrada en distintas batallas legales. Así, en 2015, un Tribunal de primera instancia acordó, a solicitud de la asociación de taxistas *Associação Nacional dos Transportes Rodoviários em Automóveis Ligeiros* (ANTRAL), el cese cautelar de los servicios *UberX* y *Uber Black*, que empleaban a conductores no profesionales en Portugal (disponible en <https://s3.observador.pt/wp-content/uploads/2015/04/decisao-comarca-de-lisboa-uber.pdf>). A pesar de ello, la compañía continuó prestando servicios, pues consideró que la demanda y el correspondiente requerimiento de cese de actividades debió haberse dirigido contra Uber, B. V., sociedad gestora de la plataforma en Portugal, y no contra Uber Technologies, Inc., como había sucedido. Posteriormente, la Corte de apelaciones de Lisboa confirmó el pronunciamiento en una resolución de 27 de abril de 2017. Vid. OCDE-INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM, «Regulation of For-Hire Passenger Transport. Portugal in International Comparison», 2016, pp. 1-55, en pp. 22 y 23, disponible en <https://www.itf-oecd.org/regulation-hire-passenger-transport-portugal>; CARVALHO, J. M., «Developments of Uber in Portugal», *EuCML Reports*, n.º 4, 2015, pp. 157 y 158, disponible en https://www.academia.edu/16420708/Developments_on_Uber_in_Portugal_in_EuCML_Journal_of_European_Consumer_and_Market_Law_n.o_4_2015_pp._157_158; PASSINHAS, S., «Collaborative economy in Portugal:

trata de la Ley n.º 45/2018, de 10 de agosto⁵¹⁹, que establece el régimen jurídico de las actividades de transporte individual de viajeros prestado a cambio de una remuneración con la intervención de una plataforma electrónica (*transporte em veículo descharacterizado a partir de plataforma electrónica*, TVDE) (art. 1), en vigor desde el 1 de noviembre de 2018 (art. 32). Siguiendo la norma, en la prestación del servicio de TVDE⁵²⁰ intervienen cinco sujetos: (1) el prestador del servicio de TVDE —necesariamente una persona jurídica— que debe contar con una licencia de transporte, otorgada por el *Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P.* (IMT, I. P.) (art. 3.1); (2) el conductor, titular de una autorización de TVDE, que, a diferencia del modelo español (en el que la autorización VTC va referida al vehículo), se otorga solo a personas físicas, y no está vinculada a un determinado vehículo (art. 10.1-5), o de una autorización de taxi (art. 10.10)⁵²¹; (3) el usuario, esto es, la persona registrada en la plataforma que solicita el servicio de transporte (art. 5.1); (4) el viajero, que puede no coincidir con el usuario, cuando el transporte se contrata para una tercera persona o cuando hay otras personas viajando en el vehículo, además de aquella que lo ha contratado; (5) finalmente, el operador de la plataforma.

Este último se define como la persona jurídica titular o gestora de una plataforma, esto es, de una infraestructura electrónica a través de la que se presta un servicio de intermediación entre usuarios y operadores de TVDE (art. 16). El inicio de la actividad requiere la previa obtención de una autorización administrativa, a otorgar por el IMT, I. P., que se solicita telemáticamente a través de la plataforma *Balcão do Empreendedor* (art. 17.1). A tal fin, los operadores de

The case for Passenger transport and short-term accommodation», en X. M. Carril Vázquez, R. García Pérez y M. A. López Suárez (dirs.), *Economía colaborativa y Derecho: aspectos civiles, mercantiles y laborales*, cit., pp. 355-375, en pp. 359 y 360.

⁵¹⁹ *Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto (Diário da República, 1.ª serie, n.º 154, de 10 de agosto de 2018)*. La primera versión fue vetada por el Presidente de Portugal, Marcelo Rebelo de Sousa: <https://www.europapress.es/internacional/noticia-presidente-portugues-veta-ley-uber-cabify-no-abordar-cuestion-taxi-20180429193111.html>. Para las distintas propuestas legislativas que la precedieron, vid. DINIZ DE AYALA, B., BARREIRA, M. Y CABRAL D'ANUNCIACÃO, «Uber and taxis: Portuguese Legal Perspective», en R. Noguellou y D. Renders (eds.), *Uber & Taxis. Comparative Law Studies*, cit., pp. 337-355, en pp. 350-354.

⁵²⁰ Al igual que en España, el servicio de TVDE debe estar previamente contratado (a través de la plataforma) y los vehículos afectos al mismo no pueden recoger viajeros en la vía pública, ni en paradas dedicadas al servicio de taxi u otros servicios (art. 5).

⁵²¹ Debe cumplir con los siguientes requisitos: ser titular del carnet de conducir con una antigüedad mínima de tres años, haber superado el curso de formación para conductores (válido durante cinco años y renovable por periodos iguales), reunir los requisitos de idoneidad [no los reúne la persona condenada por delitos que atenten contra la vida, la integridad física o la libertad personal o sexual, o, por delitos relacionados con la conducción, siempre que no se hayan cancelado sus antecedentes penales (art. 11)].

plataformas deben facilitar al IMT, I. P. una serie de datos [los mismos datos deben ser comunicados también por los operadores de TVDE (art. 3.1, 4 y 8, y art. 4)]: la denominación y la sede social, el número de identificación fiscal, las denominaciones o marcas bajo las que van a operar, la dirección de correo electrónico, la identidad y los antecedentes penales de los miembros de los órganos de administración y dirección, los estatutos sociales y, en fin, la inscripción en los correspondientes registros públicos (arts. 17.4 y 18). Además, cuando el operador no tenga su sede social en Portugal, deberá comunicar al IMT, I. P., un representante en territorio portugués, identificándolo con todos los datos del artículo 17.4 (art. 17.5).

Entre las obligaciones que se imponen a los operadores de plataformas, la ley recoge aquella de tener disponibles antes y durante el viaje: los términos y condiciones de los servicios prestados por y a través de la plataforma; el precio del trayecto, la forma de calcularlo y el coeficiente multiplicador, en caso de aplicarse⁵²²; los mapas digitales para seguir el trayecto en tiempo real; los mecanismos de evaluación de la calidad del servicio por el usuario (aunque prohíbe que los conductores puedan valorar a su vez a los usuarios); los datos identificativos del conductor y una foto del vehículo, bien con la matrícula, la marca y el modelo de vehículo, bien con el número de matrícula y el año de fabricación; la información sobre la emisión de la factura electrónica (art. 19.1). Por último, también se les exige habilitar un buzón electrónico para la presentación de quejas e información sobre resolución alternativa de conflictos (art. 19.2). Asimismo, la norma prevé que los operadores de plataformas están obligados al pago de una contribución entre el 0,1% y el 2% del importe de la comisión percibida por la intermediación (art. 30.2) —que, a su vez, no puede ser superior al 25% del importe del trayecto (art. 15.3)— destinada, entre otros, a cubrir los costes administrativos de regular y supervisar su actividad (art. 30.1).

La ley establece expresamente la existencia de una presunción de laboralidad entre el conductor y el operador de TVDE, de acuerdo con el artículo 12 del Código de Trabajo⁵²³ (art. 10.10), aunque tampoco descarta la posibilidad de que el servicio de transporte se preste por

⁵²² El precio del trayecto aplicada la tarifa dinámica no podrá ser superior al 100% del valor precio medio aplicado por la plataforma en las 72 horas anteriores (art. 15.5).

⁵²³ *Código de Trabalho, aprovado por Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro (Diário da República n.º 30/2009, série I, de 12 de fevereiro de 2009).*

conductores autónomos (art. 10.12). Siguiendo la norma laboral, existe una presunción de laboralidad entre el sujeto que presta una actividad y el beneficiario de la misma, entre otros supuestos, cuando la titularidad de los equipamientos e instrumentos de trabajo pertenecen al beneficiario de la actividad [art.12.1.a) del Código de Trabajo]⁵²⁴. En consecuencia, cuando los conductores ostenten la titularidad del vehículo, no opera la presunción de laboralidad del artículo 12.1.a) del Código de Trabajo. En todo caso, debe destacarse que la Ley n.º 45/2018, de 10 de agosto, dispone que los operadores de plataformas no pueden ser titulares de los vehículos destinados a la actividad de transporte, ni tampoco financiar su adquisición o, de cualquier otro modo, ser parte interesada en el negocio de su compraventa, alquiler, leasing, etc. (art. 12.2).

Al igual que ocurría en el caso francés, también la norma portuguesa establece un régimen de responsabilidad de las plataformas por el incumplimiento del contrato de transporte. En concreto, dispone que los operadores de plataformas son responsables solidarios del cumplimiento de las obligaciones nacidas del contrato —se entiende— junto con el operador de TVDE (en caso de que el conductor sea empleado del último) o, junto con el operador de TVDE y con el conductor (en caso de que el conductor sea trabajador independiente) (art. 20). En otras palabras, la ley les atribuye la responsabilidad típica de un transportista contractual, si bien, al igual que la normativa gala, la actividad de la plataforma se configura como una de intermediación en el transporte a nivel administrativo. Expresamente, el artículo 16 de la Ley n.º 45/2018, de 10 de agosto, dispone que prestan un servicio de intermediación entre usuarios y operadores de TVDE, aunque desde la perspectiva jurídico-privada, los operadores de plataformas asumen la responsabilidad de un transportista contractual⁵²⁵.

⁵²⁴ También cuando: la actividad se realiza en un local que pertenece o que designa el beneficiario; el prestador del servicio tiene un horario de inicio y finalización de la actividad determinado por el beneficiario; el beneficiario abona periódicamente una cuantía determinada al prestador del servicio; el prestador de la actividad desempeña funciones de dirección en la estructura orgánica de la sociedad [art. 12.1.a), c) y d), respectivamente].

⁵²⁵ No parece acertada la crítica que algunos autores portugueses realizan de la norma, por considerar que la calificación de los operadores de plataformas como intermediarios implica que estos son prestadores de servicios de la sociedad de la información, en contra de lo establecido en la STJUE de 20 de diciembre de 2017. En efecto, la actividad que prestan es una de intermediación, pero en el transporte y, a tal efecto, se les exige una autorización administrativa. Vid. CARVALHO, J. M., «O contrato de transporte em veículo descaracterizado (Uber, Cabify, Taxify)», *Revista de Direito Comercial*, 2018, pp. 1.191-1.224, en pp. 1.193-1.198; PASSINHAS, S., «Collaborative economy in Portugal: The case for Passenger transport and short-term accommodation», cit., pp. 373 y 374. La misma crítica realizaba, esta vez, sobre la norma proyectada, ESTANCONA PÉREZ, A., «El caso Uber y la adaptación

En resumen, los únicos países de nuestro entorno que han regulado de forma específica la actividad de plataformas como *Uber* y *Cabify* la han configurado como de intermediación en el transporte a nivel administrativo, aunque con distinto régimen de autorización. Así, mientras que en Francia una simple comunicación de inicio de la actividad es suficiente, por el contrario, en Portugal el operador debe obtener una autorización administrativa. No obstante, ambas legislaciones coinciden a la hora de someter a las plataformas al régimen de responsabilidad atribuible a un transportista contractual, es decir, haciéndoles responsables de la ejecución del servicio de transporte. La solución adoptada por ambos legisladores a nivel jurídico-privado concuerda con la que hemos defendido respecto de la actividad de las plataformas en España: estas asumen en nombre propio la obligación de realizar el transporte, siendo, por tanto, auténticas transportistas contractuales. Ahora bien, a nivel jurídico-público, su calificación como transportistas o como intermediarias en el transporte según la normativa española depende, en lo esencial, de la naturaleza del vínculo entre la plataforma y los conductores en el ámbito laboral.

3.3.2. El factor clave: la calificación del vínculo entre la plataforma y los conductores en el ámbito laboral

La calificación como intermediarias en el transporte que se atribuyen ambas plataformas es discutible, pues hay argumentos para defender que los conductores son empleados de *Uber* y *Cabify*. En efecto, la consideración de estas últimas como transportistas o intermediarias en el transporte conforme a la normativa de ordenación de los transportes terrestres depende de la calificación jurídica de los conductores en el ámbito laboral, bien como trabajadores por cuenta ajena, bien como trabajadores autónomos o, en su caso, trabajadores autónomos económicamente dependientes (TRADEs). En este sentido, si se llega a la conclusión de que el vínculo que les une con la plataforma es laboral, esto es, si se demuestra que los conductores voluntariamente prestan servicios retribuidos por cuenta de *Uber* y *Cabify* y dentro de su ámbito de organización y dirección (art. 1.1 ET⁵²⁶), las mercantiles serán necesariamente transportistas.

de la normativa europea a la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 20 de diciembre de 2017: la oportunidad legislativa portuguesa», cit., p. 149.

⁵²⁶ Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores (BOE n.º 255, de 24 de octubre de 2015).

Por el contrario, si se constata que los conductores realizan el transporte por cuenta propia y fuera del ámbito de dirección y organización de *Uber* y *Cabify*, bien sea en régimen de trabajadores autónomos (art. 1.1 LETA), bien sea como TRADEs, es decir, realizando el transporte predominantemente para una de las plataformas, de modo que «*al menos, el 75 por ciento de sus ingresos por rendimientos de trabajo y de actividades económicas o profesionales*» provenga de esta (art. 11.1 LETA), la actividad de las plataformas será de intermediación en el transporte⁵²⁷.

La naturaleza del vínculo entre plataforma y conductores ha sido cuestionada, por ahora, solo respecto de *Uber*, mientras que en relación con *Cabify* parece que no se ha planteado ninguna demanda laboral. No obstante, las conclusiones alcanzadas respecto de la primera pueden hacerse extensivas a *Cabify*, pues, como se ha visto, el modelo de negocio es el mismo. Ahora bien, no hay uniformidad entre las resoluciones judiciales que se pronuncian sobre este asunto. Sin duda, nos hallamos en una zona gris, pues los conductores presentan características próximas tanto a las del trabajador autónomo como a las del asalariado. Las resoluciones que entienden que los conductores son trabajadores por cuenta ajena se basan en que no tienen libertad para fijar los precios, deben cumplir ciertas exigencias de nivel de formación y de tipo de vehículo, además de que, para algunos conductores todos sus ingresos provienen de *Uber*. Por el contrario, aquellas que defienden que son trabajadores por cuenta propia argumentan que deciden libremente su horario y calendario laboral, e incluso los itinerarios. A pesar de la divergencia existente en la jurisprudencia, y a diferencia de los Estados Unidos, donde resulta difícil pronunciarse sobre la tendencia de los tribunales, principalmente porque *Uber* suele llegar a acuerdos con los conductores para evitar un pronunciamiento judicial desfavorable que sirva como precedente, en las instancias europeas se puede apreciar una inclinación a considerar que los conductores son sus empleados⁵²⁸.

⁵²⁷ Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del trabajo autónomo (BOE n.º 166, de 12 de julio de 2007).

⁵²⁸ El hecho de que *Uber* suele llegar a acuerdos con los conductores en los Estados Unidos es lamentable desde el punto de vista jurídico, pues supone perder la oportunidad de que el Tribunal Supremo se pronuncie sobre el asunto. Vid. HATZOPOULOS, V., *The Collaborative Economy and EU Law*, cit., p. 161. Así lo ha hecho, por ejemplo, en los asuntos *O'Connor et al. v. Uber Technologies, Inc.*, Case No 3:13-cv-03826-EMC, y *Yucesoy et al. v. Uber Technologies, Inc.* Case No 3:15-cv-00262-EMC, disponible en <https://uberlitigation.com/>; también en *Ehret v. Uber Technologies, Inc.*, Case No 3:14-CV-113-EMC, los detalles del acuerdo pueden ser consultados en: https://eclaim.kccllc.net/caclaimforms/urh/Documents/URH_NOT.pdf.

Con todo, una de las primeras resoluciones en el ámbito laboral fue precisamente en los Estados Unidos, donde la Sentencia de la *Superior Court of California* de 16 de junio de 2015 declaró que Barbara Ann Berwick era una empleada de *Uber* y no una empresaria independiente (*independent contractor*)⁵²⁹. Los argumentos en los que fundó la decisión pueden resumirse como sigue: *Uber* está implicada en cada aspecto de la prestación de transporte, porque selecciona a los conductores, que no pueden usar la aplicación si no pasan el filtro de la compañía; también ejerce control sobre las herramientas de trabajo que los conductores utilizan, por ejemplo, exigiendo que los vehículos no tengan más de diez años de antigüedad; además, los viajeros pagan directamente a *Uber* un precio fijo por cada trayecto, del que esta ingresa después a los conductores una tarifa innegociable; finalmente, el conductor no tiene libertad para organizar los únicos activos que posee, esto es, su vehículo y su trabajo, de manera que le reporten mayores o menores beneficios, sino que, por el contrario, sin la plataforma no estaría en condiciones de realizar su trabajo. En la misma dirección, en una decisión de 12 de julio de 2018, el *Unemployment Insurance Appeal Board* (Comisión de Apelación del Seguro de Desempleo) del Estado de Nueva York falló a favor de tres conductores de *Uber* a los que la compañía había denegado el derecho a la prestación por desempleo, reconociéndoselo⁵³⁰.

Además, California adoptó el 18 de septiembre de 2019 una nueva norma sobre el concepto de trabajador, la *Assembly Bill No 5*⁵³¹, en la que establece que para que un trabajador autónomo no sea considerado empleado laboral, el empresario deberá probar tres elementos: el primero, que es libre del control y de la dirección de la empresa; el segundo, que presta servicios que no están incluidos en la actividad habitual de la empresa que lo contrata; por último, que tiene estructura empresarial independiente (*Section 2750.3*). Precisamente en aplicación de dicha ley, la *Superior Court of the State of California* en una resolución de 10 de agosto de 2020

⁵²⁹ *Barbara Ann Berwick v. Uber Technologies, No INC 11-46739 EK, June 16, 2015*, disponible en <http://digitalcommons.law.scu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1988&context=historical>.

⁵³⁰ <https://www.legalservicesnyc.org/news-and-events/press-room/1435-uber-must-make-unemployment-insurance-contributions-for-new-york-drivers-following-companys-withdrawal-of-appeal>;
<https://www.nelp.org/news-releases/ubers-responsibility-make-unemployment-insurance-contributions-ny-drivers/>.

⁵³¹ Puede ser consultada en https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/billTextClient.xhtml?bill_id=201920200AB5. Sobre esta norma, vid. el comentario de TODOLÍ SIGNES, A., «El ámbito subjetivo de aplicación del Estatuto de los Trabajadores ante las nuevas formas de trabajo: la nueva ley de California (AB5)», *Trabajo y Derecho* (edición en línea), n.º 66, 1 de junio de 2020, pp. 1-19.

ordenó a Uber Technologies, Inc. y Lyft, Inc. a contratar en régimen laboral a los conductores que prestaban servicios de transporte a través de sus aplicaciones⁵³². No obstante, la orden fue recurrida por ambas compañías, que solicitaron asimismo que se ampliara el plazo de diez días que se les había otorgado para contratar a los conductores hasta que se decidiera sobre los recursos, petición que fue estimada. Al parecer, dichos recursos prosperarán, ya que el 3 de noviembre de 2020 los votantes del Estado de California aprobaron en referéndum la proposición de ley, iniciada por *Uber*, *Lyft* y *DoorDash*, Inc. (compañía titular del servicio de comida a domicilio *DoorDash*), titulada «*Exempts App-Based Transportation and Delivery Companies from Providing Employee Benefits to Certain Drivers. Initiative Statute*», según la cual los conductores de *Uber* y *Lyft* (y los repartidores de *DoorDash*) no serán considerados empleados de las compañías, a cambio de que estas les otorguen ciertos beneficios, entre ellos, una retribución mínima⁵³³.

Por su parte, la *Florida Court of Appeal* confirmó la decisión del *Department of Economic Opportunity* en el asunto *McGillis*⁵³⁴ y denegó a Darrin McGillis el derecho a la prestación por desempleo correspondiente a los trabajadores asalariados, sobre la base de que: los términos del contrato que unía a la compañía con el conductor eran claros y *Uber* había actuado de conformidad con los mismos, respetando además sus obligaciones fiscales y laborales; los conductores proporcionan la herramienta más importante para realizar el trabajo (el vehículo); también eligen cuándo y dónde conducen, no se encuentran sujetos a la supervisión directa de *Uber*; y, además, pueden trabajar para otras compañías. Por el contrario, el tribunal consideró irrelevante el hecho de que *Uber* se reserve el derecho a terminar unilateralmente la relación contractual y que el principal negocio de la compañía consista en proveer servicios de transporte. A raíz de la sentencia, el Estado de Florida adoptó en 2017 una ley, cuya sección 9.^a, en la misma línea que la proyectada norma californiana, establece que los conductores que prestan servicios

⁵³² *Superior Court of the State of California, People of the State of California v. Uber Technologies, Inc. and Lyft Inc., No CGC-20-584402, August 10, 2020*, disponible en https://oag.ca.gov/system/files/attachments/press-docs/Order_on_Peoples_Motion.pdf.

⁵³³ Según la normativa del Estado de California, cualquier ciudadano puede solicitar que se someta a referéndum una determinada iniciativa, procedimiento conocido como *ballot measure* (<https://www.sos.ca.gov/elections/ballot-measures>).

⁵³⁴ *Florida Court of Appeal, Darrin E. McGillis v. Department of Economic Opportunity and Rasier LLC, No 3D15-2758, February 1, 2017*, disponible en <https://cases.justia.com/florida/third-district-court-of-appeal/2017-3d15-2758.pdf?ts=1485965222>.

de transporte a través de plataformas como *Uber* o *Lyft* (*TNCs*) no son empleados de estas, sino empresarios independientes, siempre y cuando la *TNC* no establezca unilateralmente las horas concretas durante las que el conductor debe estar activo en la aplicación, no le prohíba usar aplicaciones de otra *TNC*, ni realizar cualquier otra actividad económica⁵³⁵.

Por lo que respecta al ámbito europeo, el *Employment Tribunal* de Londres falló a favor de los conductores demandantes, reconociéndoles el derecho al salario mínimo interprofesional y a vacaciones pagadas⁵³⁶. En este sentido, consideró que estos eran empleados de *Uber London Ltd.* y que el tiempo durante el que estaban activos en la aplicación, dispuestos a aceptar carreras, debía considerarse tiempo efectivo de trabajo. En contra de las estipulaciones contractuales, que dejaban claro que no existía una relación laboral entre las partes, declaró que la realidad práctica lleva a la conclusión contraria, ya que la compañía: entrevista y selecciona a los conductores; controla la información sobre los viajeros; induce a los conductores a aceptar y no cancelar carreras bajo la amenaza de desactivarlos de la aplicación; establece la ruta a seguir; fija el precio de las carreras; impone condiciones de prestación del servicio y forma a los conductores; controla su comportamiento a través de la herramienta de evaluación y atiende las posibles quejas sobre su comportamiento; y finalmente, se reserva el derecho a modificar las condiciones de uso de la plataforma unilateralmente. En suma, califica de ridículo el argumento de que cada uno de los 30.000 conductores de *Uber* en Londres constituye un pequeño negocio, formado por un hombre que aspira a ganarse la vida conduciendo un vehículo. Debe destacarse que la decisión de instancia fue recurrida por *Uber* y confirmada por la *Court of Appeal* de Londres, no obstante, con dos votos a favor y uno en contra, considerando este último que no había ninguna discrepancia entre los términos del contrato escrito y el modo de operar de la

⁵³⁵ Puede ser consultado en <https://www.flisenate.gov/Session/Bill/2017/340/BillText/c2/HTML>. También la *United States District Court, E. D. Pennsylvania, Ali Razak, Kenan Sabani and Khaldoun Cherdoul Civil Action v. Uber Technologies Inc. and Gegan LLC, Civil Action No 16-573, April 1, 2018*, disponible en <https://www.leagle.com/decision/infdco20161007e35>, falló que los conductores demandantes no eran empleados de la compañía.

⁵³⁶ *London Employment Tribunal, Aslam, Farrar&others v. Uber B. V., Uber London Ltd., Uber Britannia Ltd., No 2202550/2015, October 22, 2016*, disponible en <https://www.judiciary.gov.uk/wp-content/uploads/2016/10/aslam-and-farrar-v-uber-employment-judgment-20161028-2.pdf>. Comparte esta interpretación TODOLÍ SIGNES, A., «Comentario a la Sentencia que declara la laboralidad de los conductores de Uber en UK», en *Argumentos en Derecho Laboral*, 2 de noviembre de 2016, disponible en <https://adriantodoli.com/2016/11/02/comentario-a-la-sentencia-que-declara-la-laboralidad-de-los-conductores-de-uber-en-uk/>.

compañía⁵³⁷. Ahora bien, la resolución de apelación fue recurrida ante la *Supreme Court*⁵³⁸, que la confirmó, fallando que los conductores sí eran empleados de *Uber*⁵³⁹.

En Francia, a diferencia del caso londinense, el *Conseil des Prud'Hommes* de París, en su escueta resolución de 29 de enero de 2018, negó la condición de empleado de la compañía a Florian Menard, argumentando que el conductor disponía de libertad para aceptar o rechazar servicios y para organizar su horario de trabajo o desconectarse de la aplicación en cualquier momento⁵⁴⁰.

Por el contrario, en una decisión posterior y mejor fundamentada, la *Cour d'appel* de París declaró el 10 de enero de 2019, que cierto conductor de *Uber* debía ser calificado como trabajador de la compañía⁵⁴¹. El pronunciamiento traía causa de la demanda interpuesta contra Uber, B. V. por Maximilien Z., cuya cuenta había sido desactivada definitivamente por *Uber*, sin ninguna explicación. Ante dicha situación, el conductor había solicitado la recalificación de su relación con la compañía de contrato mercantil a contrato de trabajo y, por tanto, la declaración como despido improcedente de la desactivación de la cuenta.

Sus peticiones fueron estimadas por el Tribunal, que declaró la existencia de una relación de subordinación entre el conductor y *Uber*, que se manifestaba en una triple vertiente: instrucciones, control y sanciones. Por lo que respecta a las instrucciones, el conductor acreditó haber recibido por correo electrónico directrices de seguir la ruta indicada por el GPS de la aplicación, a la vez que indicaciones sobre el comportamiento que debía tener, tanto en relación con el contenido de las conversaciones con los viajeros, como respecto de la prohibición de aceptar propinas y la recomendación contractual de esperar al menos durante diez minutos a que

⁵³⁷ *London Court of Appeal, Uber B. V., Uber London Limited, Uber Birtannia Limited and Yaseen Aslam, James Farrar, Robert Dawson&others, No A2/2017/3467, December 19, 2018*, disponible en <https://www.judiciary.uk/wp-content/uploads/2018/12/uber-bv-ors-v-aslam-ors-judgment-19.12.18.pdf>.

⁵³⁸ <https://www.judiciary.uk/wp-content/uploads/2018/12/uber-v-aslam-appeal-press-summary.pdf>.

⁵³⁹ *Supreme Court, Uber B. V. and others (Appellants) v Aslam and others (Respondents), UKSC 5. On appeal from: [2018] EWCA Civ 2748, February 19, 2021*, disponible en <https://www.supremecourt.uk/cases/docs/uksc-2019-0029-judgment.pdf>.

⁵⁴⁰ *Conseil des Prud'Hommes de Paris, Décision F 16/11460, du 29 janvier 2018*, disponible en <http://www.diritto-lavoro.com/wp-content/uploads/2018/02/sentenza-del-29-gennaio-2018.pdf>.

⁵⁴¹ *Cour d'appel de Paris, Pôle 6, Décision n.° 18/0835, du 10 janvier de 2019*. Un resumen con los extractos más importantes de la sentencia puede ser consultado en <http://www.iredic.fr/wp-content/uploads/2019/04/note-de-jp-avril-2019.pdf>.

el viajero llegara al punto de recogida. Sobre el control de la actividad de transporte, el tribunal consideró probado que la aplicación lo ejerce en relación con la aceptación de carreras, porque después de tres rechazos de solicitudes recibidas, el conductor recibe el mensaje «¿Aún estás aquí?», y también porque la compañía invita a los conductores que no desean aceptar carreras «simplemente» a desconectarse. Estos mensajes deben ser interpretados a la luz del tercer elemento que conduce a apreciar la existencia de una relación de subordinación, esto es, el poder de sanción de la compañía, que también quedó acreditado, ya que esta establece una tasa máxima de anulación de pedidos, variable según cada ciudad, que, si se rebasa, puede conllevar que el conductor pierda el acceso a su cuenta o, incluso, a la aplicación en general, en caso de señalarse comportamientos problemáticos por los viajeros.

En suma, el Tribunal consideró que todos los indicios anteriores destruyen la presunción de no laboralidad que el artículo L.8221-6.I.2.º del *Code du travail* (Código de trabajo) establece para las personas físicas que prestan actividades de transporte discrecional de viajeros y que, por tanto, el conductor debía ser calificado como trabajador de *Uber*⁵⁴², siendo irrelevante si eran ciertos o no los hechos imputados al conductor, supuestamente motivadores de la desactivación de su cuenta, o si la sanción era proporcionada en relación con los mismos. El pronunciamiento fue confirmado por la *Cour de cassation* en la Sentencia de 4 de marzo de 2020, que validó la totalidad de los argumentos del Tribunal de apelación⁵⁴³.

La importancia de la sentencia, más allá del concreto caso sobre el que se pronuncia, consiste en que podría dar lugar a que la Inspección de trabajo francesa solicitara la recalificación de todos los trabajadores de *Uber* en asalariados. De hecho, la *Union des Recouvrement des Cotisations de Sécurité Sociale et d'Allocations Familiales (URSSAF)* reclamó cinco millones de euros a Uber France S. A. S. en concepto de cotizaciones correspondientes a 2012 y 2013, por los importes ingresados por la mercantil a los conductores

⁵⁴² Disponible en <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000006072050>.

⁵⁴³ ECLI:FR:CCAS:2020:SO00374. La versión oficial de la sentencia en español puede ser consultada en: https://www.courdecassation.fr/IMG/20200304_arret_UBER_espanol.pdf. Para un comentario sobre la misma, vid. ROJO TORRECILLA, E., «Francia. Los conductores de UBER son trabajadores por cuenta ajena. El Tribunal Supremo (sentencia de 4 de marzo de 2020) confirma la sentencia dictada por el Tribunal de Apelación de París el 10 de enero de 2019. Examen de sus contenidos», en *El nuevo y cambiante mundo del trabajo. Una mirada abierta y crítica a las nuevas realidades laborales*, 5 de marzo de 2020, disponible en <http://www.eduardorojotorrecilla.es/2020/03/francia-los-conductores-de-uber-son.html>.

como tarifas percibidas de los viajeros, y que la URSSAF calificaba como salarios. No obstante, la *URSAFF* perdió esa primera batalla jurídica ante el *Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale* (TASS) de París, que desestimó su demanda mediante la resolución n.º 16-03915, de 14 de diciembre de 2016⁵⁴⁴, por motivos técnicos, ya que en el procedimiento de recuperación de las cantidades supuestamente debidas no se habían respetado los derechos de defensa de la compañía. En cualquier caso, la decisión fue apelada por la *URSAFF* y el asunto no ha sido todavía decidido por el tribunal de apelación⁵⁴⁵.

En España, la calificación de los conductores no ha sido cuestionada por ahora ante los tribunales. Así, si bien la Inspección de Trabajo y Seguridad Social de Cataluña concluyó en el año 2015 que los conductores que prestaban servicios de transporte a través de la plataforma *UberPop* tenían la consideración de empleados de la compañía, no obstante, el asunto no dio lugar a la interposición de una demanda laboral, a causa de la suspensión cautelar de la actividad de la plataforma, acordada por el Juzgado de lo Mercantil n.º 2 de Madrid en los Autos de 9 de diciembre de 2014 y de 22 de mayo de 2015 ya referidos⁵⁴⁶.

Actualmente, aparte de la incógnita sobre si los conductores que prestan servicios de transporte a través de *Uber* o *Cabify* realmente son autónomos, se está perfilando también otro debate diferente. En este sentido, interesa señalar que, a fecha presente, la mayoría de los conductores son trabajadores por cuenta ajena en sociedades que aglutinan un elevado número de autorizaciones VTC (al parecer, aproximadamente el 90% de las autorizaciones VTC está en manos de 26 sociedades)⁵⁴⁷. Así, empieza a plantearse si existe una cesión ilegal de trabajadores entre las compañías titulares de autorizaciones VTC y las sociedades gestoras de las plataformas *Uber* y *Cabify* (art. 43.2 ET), fundada en que las funciones inherentes a la condición de empresario de transporte no las ejercen las sociedades cedentes (compañías titulares de

⁵⁴⁴ Puede ser consultada en <https://www.doctrine.fr/d/TASS/Paris/2016/U5CF12A857DCF1D753595>.

⁵⁴⁵ <https://bfmbusiness.bfmtv.com/entreprise/le-redressement-d-uber-par-l-urssaf-invalide-par-la-justice-1123040.html>.

⁵⁴⁶ http://www.eduardorojotorrecilla.es/2015/08/uber-uberpob-relacion-laboral-entre-la_31.html.

⁵⁴⁷ Así lo explicaba en enero de 2019 el profesor Tarrés Vives, en una entrevista concedida a la cadena local del AMB, Betevé: <https://beteve.cat/mobilitat/licencias-rtc-entrevista-marc-tarres/>. Vid. también https://www.elconfidencial.com/tecnologia/2018-05-06/uber-cabify-decreto-ley-gobierno-taxi-licencias-rtc-decreto_1558568/ y https://elpais.com/economia/2019/01/31/actualidad/1548949470_920681.html.

autorizaciones VTC) sino el cesionario (sociedades titulares de las plataformas)⁵⁴⁸. En otras palabras, está en duda si en estos casos existe una coordinación de tres negocios: (1) un acuerdo entre dos empresarios —el real (*Uber* o *Cabify*) y el ficticio (las sociedades titulares de autorizaciones VTC)— para que el segundo proporcione al primero trabajadores que serán utilizados por quien, sin embargo, no asume jurídicamente la posición empresarial; (2) un contrato de trabajo simulado entre el empresario formal y el trabajador; (3) un contrato efectivo de trabajo entre este y el empresario real, pero disimulado por el contrato de trabajo formal⁵⁴⁹. Como puede observarse, el fondo de la cuestión es el mismo en este caso y en el de los conductores autónomos, pues de lo que se trata, en esencia, es de determinar si entre los conductores y las plataformas existe o no una relación de subordinación.

En este sentido, la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo social, Pleno) n.º 375/2019, de 16 de mayo, que unifica doctrina, ofrece interesantes pautas para saber cuándo se está ante una cesión ilegal de trabajadores en el sector del transporte⁵⁵⁰. La misma condena por cesión ilegal a una empresa que contrataba el servicio de transporte terrestre de mercancías a otra, al entender que la primera mantenía el control efectivo sobre los trabajadores de la contratista. A pesar de la existencia de ciertos indicios de que el control sobre los trabajadores pudiera ejercerlo la contratista (tenía 48 trabajadores de los cuales 44 eran conductores y 4 administrativos; formaba a los conductores en materia de prevención de riesgos laborales; planificaba los calendarios de vacaciones de los trabajadores; ejercía la facultad disciplinaria sobre los mismos; emitía cartas de porte; aportaba ordenadores y las cabezas tractoras de los camiones), no obstante, el Alto Tribunal acaba declarando la existencia de una cesión ilegal en

⁵⁴⁸ El presidente de la Asociación Gremial del Taxi de Madrid y de la Federación Española del Taxi (Fedetaxi), Miguel Ángel Leal, anunció la presentación de una serie de demandas por cesión ilegal de trabajadores frente a decenas de empresas de VTC y frente a *Uber* y *Cabify*. Vid. <https://www.larazon.es/economia/la-gremial-del-taxi-denunciara-a-uber-y-otras-rtc-por-cesion-ilegal-de-trabajadores-AH25118822>; https://www.lespanol.com/economia/empresas/20190930/fedetaxi-denunciara-uber-empresas-rtc-cesion-trabajadores/433206715_0.html. Con anterioridad, Fedetaxi también había anunciado que iba a presentar una denuncia ante la Inspección General de Trabajo para que investigara la vinculación real de los conductores con *Uber*: <http://www.fedetaxi.com/fedetaxi-ampliara-denuncia-uber-cabify/>. No obstante, ninguna resolución judicial consta sobre estos asuntos por ahora.

⁵⁴⁹ FJ 5.º STS (Sala de lo social, Pleno) n.º 614/2017, de 12 de julio (Roj: STS 3117/2017).

⁵⁵⁰ Roj: STS 2300/2019. Vid. un breve resumen en TODOLÍ-SIGNES, A., «Reciente Sentencia del Tribunal Supremo sobre cesión ilegal en el sector del Transporte ¿afectará a *Uber* y las empresas de VTC?», en *Argumentos en Derecho Laboral*, 17 de octubre de 2019, disponible en <https://adriantodoli.com/2019/10/17/reciente-sentencia-del-tribunal-supremo-sobre-cesion-ilegal-en-el-sector-del-transporte-afectara-a-uber-y-las-empresas-de-rtc/>.

base a una serie de elementos que ponen de relieve que las facultades de organización y dirección empresarial las ejercía la contratante.

En concreto, se basa en que: la empresa principal se reservaba la facultad de rechazar a cualquier trabajador de la contratista sin justificarlo; entregaba a los conductores un «Manual del conductor»; determinaba las rutas e indicaba los destinos directamente a los trabajadores a través de una PDA de su propiedad (*Personal Digital Assistant*)⁵⁵¹; no existía ningún responsable de la empresa contratista que ordenara, dirigiera o coordinara la actividad de los trabajadores; las cisternas y los remolques eran de la empresa principal; finalmente, la principal era el único cliente de la contratista (FJ 6.º). Existen similitudes con el modelo de negocio de *Uber* y *Cabify*, pues al igual que en dicha sentencia, estas seleccionan a los conductores y establecen los trayectos a seguir, además de que la actividad de los conductores no está siendo ordenada, dirigida o coordinada por algún responsable de las empresas titulares de autorizaciones VTC, sino por las gestoras de las plataformas. Es reseñable, además, que la aportación por la contratista de las cabezas tractoras de los camiones —al igual que las empresas de VTC aportan los vehículos— no se considere suficiente para descartar la existencia de una cesión ilegal de trabajadores⁵⁵².

Como se ha expuesto, la tendencia que siguen gran parte de las resoluciones europeas, y los argumentos en los que se basan, van en línea con la opinión de la doctrina laboral⁵⁵³ y

⁵⁵¹ Se trata de un terminal de pequeñas dimensiones que combina un ordenador, un teléfono, un fax y conexiones de red: <https://www.transeop.com/blog/PDA-Que-es-Para-que-sirve/326/>.

⁵⁵² Apunta a la posibilidad de que exista una cesión ilegal de trabajadores en estos supuestos, COSTA REYES, A., «Economía colaborativa, plataformas digitales y Derecho del Trabajo», en H. Gosálbez Pequeño (dir.), *Régimen jurídico del consumo colaborativo*, cit., pp. 261-307, en pp. 299-302.

⁵⁵³ En este sentido, TODOLÍ-SIGNES, A., «El impacto de la “Uber economy” en las relaciones laborales: los efectos de las plataformas virtuales en el contrato de trabajo», cit., p. 14; id., «Los conductores y los transportistas en la “Uber economy”», en A. Boix Palop, A. M. de la Encarnación y G. Doménech Pascual (eds.), *La regulación del transporte colaborativo*, cit., pp. 309-342, en pp. 316-325; GINÉS I FABRELLAS, A. Y GÁLVEZ DURAN, S., «Sharing economy vs. Uber economy y las fronteras del Derecho del Trabajo: la (des)protección de los trabajadores en el nuevo entorno digital», *InDret. Revista para el análisis del Derecho* (edición en línea), n.º 1, 2016, pp. 1-44, en p. 36; CAVAS MARTÍNEZ, F., «Los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa: una aproximación jurídico-laboral», en R. Alfonso Sánchez y J. Valero Torrijos (dirs.), *Retos jurídicos de la economía colaborativa en el contexto digital*, cit., pp. 409-447, en p. 442; LÓPEZ ANIORTE, M.ª C. Y ORTIZ GONZÁLEZ-CONDE, F. M., «El trabajo colaborativo y su encuadramiento en el Sistema de la Seguridad Social», en R. Alfonso Sánchez y J. Valero Torrijos (dirs.), *Retos jurídicos de la economía colaborativa en el contexto digital*, cit., pp. 473-497, en p. 490.

mercantilista mayoritaria⁵⁵⁴ y sugieren que, de llegar a plantearse el conflicto en España —sea con respecto a la figura de autónomos, sea en relación con la cesión de trabajadores— los tribunales acabarían reconociendo la laboralidad del vínculo entre estos y las plataformas⁵⁵⁵. En efecto, la prestación de servicios en el marco de la organización empresarial de *Uber* y *Cabify*, la ausencia de una organización empresarial propia y autónoma, y la ajenidad en los beneficios y riesgos de la actividad productiva, apuntan a una relación laboral, sin que la aportación del vehículo (si el conductor es autónomo) o la libertad de determinar el horario o el tiempo de trabajo puedan considerarse de tal relevancia como para descartar la concurrencia de las notas de ajenidad y dependencia. Lo mismo es aplicable al supuesto en el que los conductores trabajan para compañías titulares de autorizaciones VTC, pues también en tales casos las que organizan, dirigen y controlan su actividad siguen siendo las plataformas.

En fin, esta solución parece seguir la antes citada Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo social, Pleno) n.º 805/2020, de 25 de septiembre, que declara la laboralidad de la relación entre Glovo App 23, S. L. y uno de sus repartidores. Es relevante el hecho de que el Tribunal Supremo recurra a la sentencia del Tribunal de Justicia de 20 de diciembre de 2017 en el asunto *UberPop* para aclarar que, de la misma forma que *Uber* no se limita a poner en contacto a conductores y viajeros, sino que ejerce una influencia decisiva sobre la prestación del servicio

⁵⁵⁴ ALFARO ÁGUILA-REAL, J., «La cuestión prejudicial sobre Uber», cit.; MIRANDA SERRANO, L. M.ª, «Transporte colaborativo: sobre la naturaleza jurídica de los servicios prestados por Uber», cit., p. 714; GÓRRIZ LÓPEZ, C., «Taxi “vs” Uber: de la competencia desleal al arrendamiento de vehículo con conductor», cit., pp. 257-259; LEIÑENA MENDIZÁBAL, E., «Los nuevos sistemas de utilización compartida de vehículos de transporte (*carpooling* y *car sharing*): entre la economía colaborativa y la competencia desleal», cit., p. 328; MUDRIĆ, M., «Nature of Uber Services», en J. Marin, S. Petrović, M. Mudrić y H. Lisićar (eds.), *Uber — Brave New Service of Unfair Competition. Legal Analysis of the Nature of Uber Services*, cit., pp. 15-55, en p. 45, considera que es difícil considerar que *Uber* sea un intermediario en el transporte debido a varios factores, entre los que destaca el hecho de que los conductores ostentan una posición débil en relación a *Uber*, quien asume un papel dominante en establecer las condiciones de prestación del servicio de transporte. En contra de la calificación de los trabajadores como empleados, MONTERO PASCUAL, J. J., «El régimen jurídico de las plataformas colaborativas», cit., pp. 52 y 53; y DOMÉNECH-PASCUAL, G., «La regulación de la economía colaborativa. El caso “Uber contra el taxi”», cit., p. 93, aunque ambos consideran que la plataforma es un mero intermediario digital.

⁵⁵⁵ Algunos laboristas abogan por la creación de una relación laboral especial, entre el trabajador autónomo y el asalariado (trabajadores en plataformas digitales). Vid., en este sentido, TODOLÍ-SIGNES, A., «El impacto de la “Uber economy” en las relaciones laborales: los efectos de las plataformas virtuales en el contrato de trabajo», cit., p. 14; id. «Los conductores y los transportistas en la “Uber economy”», cit., pp. 333-336; CAVAS MARTÍNEZ, F., «Los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa: una aproximación jurídico-laboral», cit., pp. 443-444. Por el contrario, COSTA REYES, A., «Economía colaborativa, plataformas digitales y Derecho del Trabajo», cit., p. 304, muestra su rechazo a dicha idea. Tampoco abogan por esta opción LIANOS, I., COUNTOURIS, N. Y DE STEFANO, V., «Rethinking the Competition Law/ Labour Law Interaction. Promoting a Fairer Labour Market», agosto de 2019, pp. 1-49, en p. 36, disponible en <https://doi.org/10.1177/2031952519872322>.

de transporte, tampoco *Glovo* es una mera intermediaria, sino una empresa de reparto (FJ 8.2.º)⁵⁵⁶. En suma, los argumentos en que se basa para alcanzar sus conclusiones están próximos al modelo de negocio de *Uber* y *Cabify*: el repartidor actúa bajo una marca ajena (la de *Glovo*); los medios de producción esenciales en la actividad de reparto no son el móvil y la motocicleta del repartidor, sino la plataforma, al margen de la que no es factible la prestación del servicio; el sistema de reputación digital condiciona la libertad de elección del repartidor de las franjas horarias en las que desea trabajar, porque si no está disponible para prestar servicios en las franjas horarias con más demanda, su puntuación disminuye y con ella la posibilidad de que en el futuro se le encarguen más servicios; las decisiones comerciales, esto es, el precio de los servicios, la forma de pago o la remuneración a los repartidores, se adoptan por la plataforma; en definitiva, el repartidor no interviene en los acuerdos entre *Glovo*, los comercios y los clientes a los que se sirven los pedidos, esto es, no contrata con ellos.

3.3.3. Las plataformas como transportistas

La calificación del vínculo entre las plataformas y los conductores como laboral conlleva que tanto *Uber* como *Cabify* deban ser consideradas transportistas y no intermediarias en el transporte. En consecuencia, si bien los distintos conductores actúan al amparo de una autorización VTC, también las mercantiles, esto es, *Uber*, *B. V.* y *Maxi Mobility Spain, S. L.*, deberán operar provistas de una autorización como transportistas, aunque ninguna de las dos lo hace⁵⁵⁷.

El cumplimiento de las obligaciones impuestas a los transportistas, que deben llevar a cabo el transporte con los elementos de su propia organización empresarial (art. 54.1, párr. 1.º LOTT), les resultará especialmente gravoso a estas sociedades, tanto en lo que respecta a la

⁵⁵⁶ TODOLÍ SIGNES, A., «Comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo sobre los falsos autónomos de Glovo», en *Argumentos en Derecho Laboral*, 30 de septiembre de 2020, disponible en <https://adriantodoli.com/2020/09/30/comentario-a-la-sentencia-del-tribunal-supremo-sobre-los-falsos-autonomos-en-glovo/>, señala que «el Tribunal Supremo aunque juzga a GLOVO parece hablar de -casi- todas las plataformas hasta el punto de traer a colación una sentencia que hace referencia a una empresa distinta como es UBER».

⁵⁵⁷ VELASCO SAN PEDRO, L. A., «El transporte colaborativo *hic et nunc*», cit., p. 409, considera que «lo más apropiado sería exigir el tipo de autorización o licencia que se exige para el transporte subyacente que es su objeto, vía que además se apunta en el primer ap. del precitado artículo 22.2»; id. «Economía colaborativa», cit., pp. 651 y 652; vid. también PETIT LAVALL, M.ª V., «Economía colaborativa y transporte: el caso Uber», cit.

obligación de disponer en propiedad, arrendamiento financiero o arrendamiento ordinario de los vehículos (art. 54.2 LOTT y art. 38.2 ROTT), pero, sobre todo, en lo que concierne a la exigencia de encuadrar a los conductores en su organización empresarial (art. 54.3 LOTT y art. 41.3 ROTT)⁵⁵⁸. La razón es que deberán abonarles el importe correspondiente al salario mínimo interprofesional en función de las horas trabajadas o el mínimo salarial pactado por el convenio colectivo aplicable al sector, satisfacer las cuotas a la Seguridad Social, soportar el coste de los salarios correspondientes a los días de vacaciones y, en su caso, abonar las indemnizaciones por despido que fija el ET⁵⁵⁹. Todos estos costes afectarían a los modelos de negocio de *Uber* y *Cabify*, que verían mermados sus ingresos, aunque con ello no se quiere decir que el negocio sea inviable, pues, de hecho, así están organizadas las empresas tradicionales de arrendamiento de vehículos con conductor.

Con todo, se trata de una cuestión de política legislativa, pues nada impide que se declare una exclusión de laboralidad en relación con los transportes de viajeros sujetos a autorización administrativa, como hace el ET para los de mercancías. En efecto, el artículo 1.3.g) ET excluye del ámbito laboral «*la actividad de las personas prestadoras del servicio de transporte al amparo de autorizaciones administrativas de las que sean titulares, realizada, mediante el correspondiente precio, con vehículos comerciales de servicio público cuya propiedad o poder directo de disposición ostenten, aun cuando dichos servicios se realicen de forma continuada para un mismo cargador o comercializador*»⁵⁶⁰. La exclusión es constitutiva, y no meramente

⁵⁵⁸ RUE, G. Y MARGRAFF, B., «Les plateformes de l'économie collaborative: aspects commerciaux, responsabilité, protection du consommateur et concurrence», en G. Rue (dir.), *Aspects juridiques de l'économie collaborative*, Anthemis, Limal (Bélgica), 2017, pp. 77-107, en p. 93, afirman que si se excluye que *Uber* es un simple intermediario entre los conductores y los viajeros, ello implica que la plataforma es responsable de la ejecución del contrato de transporte, bien actúen los conductores como subcontratistas, bien como empleados de *Uber*. Por su parte, GOMES, B., «Les plateformes en droit social. L'apport de l'arrêt *Elite Taxi contre Uber*», cit., p. 150, afirma que, si *Uber* es una empresa de transportes, necesariamente necesita una mano de obra que trabaje para ella y en su nombre.

⁵⁵⁹ SELMA PENALVA, A., «Delimitación de fronteras: diferencias entre trabajo colaborativo y relación laboral no declarada», en R. Alfonso Sánchez y J. Valero Torrijos (dirs.), *Retos jurídicos de la economía colaborativa en el contexto digital*, cit., pp. 389-407, en p. 405.

⁵⁶⁰ La exclusión de laboralidad fue introducida por la Ley 11/1994, de 19 de mayo, por la que se modifican determinados artículos del Estatuto de los Trabajadores, y del texto articulado de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social (BOE n.º 122, de 23 de mayo de 1994). La constitucionalidad de esta disposición fue declarada por la STC n.º 227/1998, de 26 de noviembre, ECLI:ES:TC:1998:227, en base a que la «*consideración conjunta de los requisitos exigidos por el precepto cuestionado, para considerar no laboral la prestación del transportista con vehículo propio, evidencia que la realidad jurídica por aquél configurada es la prestación de resultado, que no de actividad, realizada por el transportista al que las normas administrativas califican como*

declarativa, en el sentido de que cuando la actividad de transporte se realice al amparo de autorizaciones administrativas de las que sea titular el transportista y con vehículos comerciales de servicio público cuya propiedad o poder directo de disposición ostente, la relación queda excluida del ámbito de aplicación del ET incluso en los casos en que pudiera advertirse la presencia de las notas típicas de laboralidad⁵⁶¹. En otras palabras, con independencia de que haya indicios de ajenidad o dependencia, la relación del transportista con el cargador o comercializador no será calificada como laboral, siempre que concurran los tres requisitos establecidos por el precepto: que el transporte se realice en «vehículos comerciales de servicio público», esto es, vehículos destinados al transporte público en el sentido del artículo 62.2 LOTT (aquellos que se llevan a cabo por cuenta ajena, es decir, satisfacen intereses ajenos, a cambio de una remuneración); que el prestador del servicio de transporte sea propietario o, por cualquier otro título ostente poder de disposición directo sobre el vehículo [p. ej., arrendamiento ordinario o financiero (*renting* o *leasing*)]; y, finalmente, que la actividad se realice al amparo de una autorización administrativa de la que sea titular el propio transportista. Ello implica que la exclusión de laboralidad no se aplica a los vehículos de transporte público de mercancías para los que no se necesita autorización administrativa, esto es, aquellos cuya masa máxima autorizada no supere las 3,5 toneladas [art. 155.2.e) ROTT en relación con el art. 103.1 LOTT].

Ahora bien, no parece que sea intención del Ministerio de Trabajo y Economía Social establecer una exclusión de la presunción de laboralidad semejante a la del artículo 1.3.g) ET para la relación entre las plataformas de transporte y los conductores. En efecto, el texto de la «Consulta pública previa a la elaboración de un proyecto normativo sobre la regulación de

empresario del transporte de mercancías por carretera, una vez habilitado para ejercer dicha actividad profesional por reunir las condiciones legalmente fijadas» (FJ 6.º).

⁵⁶¹ PEDRAJAS MORENO, A., «Transportistas: Alcance de la exclusión de laboralidad ex artículo 1.3.G) del Estatuto de los Trabajadores», *Actualidad laboral*, n.º 2, 1995, pp. 315-344, en pp. 326-328; BARREIRO GONZÁLEZ, G., «Un ejemplo de las denominadas “zonas grises” laborales: el contrato de transporte», *Anales de la Facultad de Derecho (León): revista jurídica de la Universidad de León*, n.º 1, 1997, pp. 135-145, en p.145, señala que, en efecto, existe una tendencia mayoritaria en la doctrina a favor de interpretar el carácter constitutivo de la exclusión; LUJÁN ALCARAZ, J., «Los transportistas en las fronteras del contrato de trabajo: calificación jurídico-laboral de la actividad de transporte», *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, n.º 83, 2009, pp. 101-123, en p. 107; LLAMOSAS TRAPAGA, A., «Las zonas grises en el Derecho laboral. La prestación del servicio de transporte», *Revista de Derechos Fundamentales*, n.º 3, 2009, pp. 105-119, en p. 108; SÁNCHEZ PÉREZ, J., «La laboralidad del servicio de transporte a debate: los nuevos criterios normativos cuestionan su exclusión del ámbito laboral. AJS NÚM. 3, de 2 de febrero de 2016 (AS 2016, 823)», *Nueva revista española de derecho del trabajo*, n.º 194, 2017, pp. 367-374, en p. 371.

determinados aspectos de la prestación de trabajo por cuenta propia y ajena del trabajo a través de plataformas», abierta al público desde el 6 de junio de 2020 hasta el 22 de junio de 2020, apunta a lo contrario⁵⁶². Entre otros antecedentes, refiere la sentencia del Tribunal de Justicia de 20 de diciembre de 2017, en el asunto *UberPop*, y, en particular «*la condición de imprescindible del medio tecnológico para la prestación del servicio, así como el factor de la influencia decisiva sobre los factores de organización y ejecución del servicio*» (pto. 1); y también la citada Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Asturias de 25 de julio de 2019, que declaró la laboralidad del vínculo entre Glovo y uno de sus repartidores [confirmada por la ya mencionada Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo social, Pleno) n.º 805/2020, de 25 de septiembre, no dictada al momento de lanzarse la consulta pública].

IV. LA ACTIVIDAD DE INTERMEDIACIÓN DE UBER Y CABIFY EN EL TRANSPORTE EN TAXI

1. La naturaleza jurídica de la actividad

Además de actuar en el ámbito del arrendamiento de vehículos con conductor, *Uber* y *Cabify* han integrado a su modelo de negocio el transporte en taxi, aunque por ahora solo en algunas ciudades. En concreto, a través de *Cabify* se puede contratar el servicio de *Taxi* en Madrid, Santander y Valencia, mientras que *UberX* permite solicitar un servicio de taxi exclusivamente en Madrid⁵⁶³.

El interés de los taxistas en estos servicios se explica por razón de eficiencia⁵⁶⁴. Así, el sistema de emparejamiento utilizado por los intermediarios tradicionales en el transporte en taxi (las centrales de radio-taxi) resulta en muchas ocasiones ineficiente, pues consiste en asignar al viajero en espera el primer taxi libre. En efecto, si bien en momentos en los que la demanda es baja esta asignación es eficiente, ya que el número de taxis disponibles es alto y el vehículo más

⁵⁶² <http://www.mites.gob.es/es/participacion/consultas/historico-consulta/index.htm>.

⁵⁶³ Al parecer, *Uber* está negociando con titulares de licencias de taxi para empezar a operar también en Barcelona: <https://okdiario.com/economia/uber-ultima-vuelta-barcelona-mediante-acuerdos-flotas-taxis-6406912>.

⁵⁶⁴ De hecho, *Cabify* afirma que los taxistas que utilizan su plataforma registraron de media ingresos adicionales de unos 1.000 euros entre julio de 2019 y julio de 2020: <https://www.europapress.es/economia/noticia-cabify-dice-taxis-conectados-plataforma-ingresan-1000-euros-mas-20200731094053.html>.

próximo al viajero está lo suficientemente cerca, cuando la demanda está en alza y una gran cantidad de taxis está ya emparejada, el taxi disponible puede estar relativamente lejos y es muy probable que cuando el taxista al que le ha sido asignado llegue, haya otros usuarios más próximos que podrían haber sido asignados al mismo, quienes sin embargo deben esperar a otros taxis disponibles⁵⁶⁵. Al contrario, el sistema utilizando por *Uber* y *Cabify* es mucho más eficiente, ya que la utilización del sistema de geolocalización permite asignar siempre el vehículo más cercano al viajero, reduciendo así los llamados viajes «en vacío»⁵⁶⁶. Prueba de ello es que el sector del taxi cuenta cada vez más con alternativas propias que utilizan sistemas de geolocalización, como *TaxiClick*, *JoinUp*, *Taxim*, *NTaxi*, *Pidetaxi* o *Free Now* (antes *Mytaxi*).

La actuación de *Uber* y *Cabify* como intermediarias entre los prestadores de transporte en taxi y los viajeros que desean contratar sus servicios plantea el interrogante de si tiene la misma naturaleza jurídica que cuando intervienen en la prestación de servicios de arrendamiento de vehículos con conductor. El punto de partida consiste en determinar si estamos ante un servicio de la sociedad de la información o, por el contrario, ante uno en el ámbito del transporte.

⁵⁶⁵ ARNOTT, R., «Taxi Travel Should be Subsidized», *Journal of Urban Economics*, vol. 40, n.º 3, noviembre de 1996, pp. 316-333, en pp. 318 y 319; GARCÍA, D., «La caza del ganso salvaje o por qué Uber es más barato que el taxi», en *Nada es gratis*, 15 de mayo de 2018, disponible en <http://nadaesgratis.es/daniel-garcia/la-caza-del-ganso-salvaje-o-porque-uber-es-mas-barato-que-un-taxi>; EDELMAN, B. G., «A Symposium on New Business Models: Whither Uber?: Competitive Dynamics in Transportation Networks», *Competition Policy International*, n.º 1, 2015, pp. 1-9, en pp. 1 y 2, disponible en <http://www.benedelman.org/publications/competitive-dynamics-tncs-24nov2015.pdf>. El estudio realizado por CRAMER, J. Y KRUEGER, A. B., «Disruptive Change in the Taxi Business: the Case of Uber», marzo de 2016, pp. 1-14, en pp. 10 y 11, disponible en https://www.nber.org/system/files/working_papers/w22083/w22083.pdf, concluyó que en Boston, Los Ángeles, Nueva York, San Francisco y Seattle la tasa de ocupación de los vehículos de *UberX* es un 38% superior a la de los vehículos de taxi.

⁵⁶⁶ VECTIO TRAFFIC ENGINEERING, S. L., «Estudio del servicio del taxi. REF: P2016050», realizado por encargo del Ayuntamiento de Madrid, abril de 2017, pp. 1-103, en p. 91, disponible en <https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UDCMovilidadTransportes/TAXI/Ficheros/Otros/Ayto%20Madrid%20%C2%B7%20Estudio%20del%20Servicio%20del%20Taxi.pdf>, determinó que, durante 2017, en relación con los trayectos realizados en taxi en el Área de Prestación Conjunta de Madrid, «[e]l número de kilómetros recorridos “en vacío” es ligeramente superior a los “Kilómetros ocupados” en un día laborable (a un turno): o Kilómetros “vacíos”: 113,65 km (54,65% del total de kilómetros). o Kilómetros “ocupados”: 94,31 km (45,35% del total de kilómetros)».

Sobre una cuestión similar se ha pronunciado el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala 4.^a) en la Sentencia de 3 de diciembre de 2020 en el asunto *Star Taxi App*⁵⁶⁷. La misma responde a la solicitud de pronunciamiento prejudicial planteada por el *Tribunalul București* (Tribunal de Distrito de Bucarest, Rumanía), en el contexto de la demanda interpuesta por S. C. *Star Taxi App*, S. R. L., sociedad gestora de la aplicación homónima, que pone en contacto a taxistas con sus clientes, en la que solicita la anulación de la Decisión del Consejo Municipal de Bucarest n.º 626/2017, de 19 de diciembre de 2017⁵⁶⁸, que extiende a los explotadores de aplicaciones informáticas como *Star Taxi App* la obligación impuesta a los operadores tradicionales de despacho de taxi (emisoras de radiofrecuencia) de obtener una autorización administrativa.

El Tribunal de Justicia, que sigue las conclusiones del Abogado General, declara que el supuesto de *Star Taxi App* no puede equipararse al de *UberPop* por dos razones: la primera, porque no crea una oferta de transporte nueva, sino que se incorpora a un servicio de transporte en taxi ya existente como un modo más que los taxistas tienen a su disposición para captar clientes; la segunda, porque no organiza el funcionamiento general del servicio de transporte, toda vez que *Star Taxi App* no selecciona a los conductores de taxi, no fija ni percibe el precio de la carrera, ni tampoco ejerce control sobre la calidad de los vehículos o de sus conductores, ni sobre el comportamiento de estos últimos. En consecuencia, la intermediación no forma parte integrante de un servicio global cuyo elemento principal sea una prestación de transporte, por lo que constituye un servicio de la sociedad de la información (apdos. 51-54).

Pues bien, las anteriores conclusiones son trasladables al modelo de negocio de intermediación en el transporte en taxi de *Uber* y *Cabify*. Es más, la propia configuración

⁵⁶⁷ STJUE (Sala 4.^a) de 3 de diciembre de 2020, *Star Taxi App S. R. L. contra Unitatea Administrativ Teritorială Municipiul București prin Primar General, Consiliul General al Municipiului București*, C-62/19, ECLI:EU:C:2020:980.

⁵⁶⁸ Decisión del Consejo Municipal de Bucarest n.º 626/2017, de 19 de diciembre de 2017, por la que se modifica y se completa la Decisión n.º 178/2008, por la que se aprueba el reglamento marco, el pliego de cláusulas y el contrato de concesión administrativa para la organización y prestación del servicio público de transporte local mediante taxi (*Hotărârea Consiliului General al Municipiului București n.º. 626/2017 pentru modificarea și completarea Hotărârii Consiliului General al Municipiului București nr.178/2008 privind aprobarea Regulamentului-cadru, a Caietului de sarcini și a contractului de atribuire în gestiune delegată pentru organizarea și executarea serviciului public de transport local în regim de taxi, 19 decembrie 2017*), disponible en http://acteinterne.pmb.ro/legis/acteinterne/AtachInt/H626_17.pdf.

jurídica de la actividad del taxi en España, sobre la que la intervención del legislador es más intensa que respecto del arrendamiento de vehículos con conductor, conlleva que las plataformas no puedan ejercer un control significativo sobre la misma. En efecto, por un lado, las plataformas no pueden fijar el precio de los trayectos, sino que deben aplicarse las tarifas urbanas o interurbanas establecidas por los organismos competentes⁵⁶⁹. De hecho, así lo recuerda *Cabify* a los usuarios en su página web: «[t]en cuenta que, si eliges la categoría Taxi, la tarifa se calculará utilizando el taxímetro y de acuerdo con las normas de la ciudad en la que viajas»⁵⁷⁰. Además, declara que ni siquiera aplica promociones o descuentos para esta categoría de servicios⁵⁷¹, a diferencia de otros intermediarios propios del sector del taxi⁵⁷². Por otro lado, las plataformas tampoco influyen en el comportamiento de los conductores para que estos mantengan una ratio alta de solicitudes de trayectos aceptadas, bajo pena de desactivación o expulsión de la aplicación, puesto que sobre los prestadores de servicios de taxi ya pesa una obligación legal de aceptar y realizar el servicio que se les solicita⁵⁷³.

⁵⁶⁹ Por ejemplo, en el AMB corresponde al Instituto Metropolitano del Taxi (IMET), organismo autónomo que tiene como funciones principales la administración y la gestión del servicio del taxi en dicho ámbito territorial, proponer a la Comisión de Precios de la Generalidad, previa consulta con las asociaciones representativas del sector, las tarifas anuales [art. 8.2.b) en relación con el art. 7.2 Reglamento Metropolitano del Taxi]. Por lo que respecta a las tarifas interurbanas, la competencia corresponde al Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalidad (art. 31.2 Ley 19/2003, de 4 de julio, del Taxi).

⁵⁷⁰ <https://help.cabify.com/hc/es/articles/115001144949--Cómo-puedo-hacer-una-estimación-de-precio->.

⁵⁷¹ En este sentido, en el punto 5.º —«Condiciones de pago y facturación»— de las «Condiciones de uso general en España» de la plataforma, se indica que «el valor de las invitaciones o descuentos podrá estar limitado a ciertas categorías de vehículos. En particular, las invitaciones y descuentos no serán válidos para las categorías Taxi, así como tampoco para clientes corporativos».

⁵⁷² La práctica de ofrecer descuentos o promociones a los usuarios que contratan servicios de taxi a través de una plataforma fue objeto de la demanda por competencia desleal interpuesta por el Sindicato de Oficios Varios de la Federación Local de Barcelona de la Confederación Nacional del Trabajo contra Mytaxi Iberia, S. L., por considerarla un acto desleal de venta a pérdida (art. 17.2 LCD). La demanda fue desestimada por la SJM n.º 3 de Barcelona, s. n., de 19 de junio de 2018 (Roj: SJM B 1090/2018), cuyo pronunciamiento fue confirmado por la SAP de Barcelona (Sección 15.ª) n.º 956/2019, de 21 de mayo (Roj: SAP B 5443/2019), fundamentalmente por dos razones: la primera, porque a Mytaxi no le son aplicables las tarifas del taxi, ya que «no interviene en la relación contractual de prestación de servicios que se genera entre el cliente y el taxista puesto que Mytaxi no presta ese servicio de taxi, presta un servicio de intermediación» (FJ 6.19.º), al que no le son extrapolables las conclusiones del Abogado General en el asunto C-434/15, caso *Uber* (no había recaído sentencia en la fecha) (FJ 6.28.º); la segunda, porque Mytaxi obtiene beneficios, lo que desmonta el presupuesto inicial del acto desleal imputado (FJ 6.28.º).

⁵⁷³ Por ejemplo, en la Comunidad Valenciana, la Ley 13/2017, de 8 de noviembre, del Taxi de la Comunidad Valenciana (DOGV n.º 8.167, de 10 de noviembre de 2017) establece que el prestador del servicio de taxi debe «[e]vitar cualquier tipo de discriminación en el acceso a la prestación del servicio de taxi, no pudiéndose negar a prestar el servicio, salvo causas justificadas establecidas en esta ley o en una normativa al efecto. En caso de imposibilidad de realizar un servicio al que se esté obligado deberá facilitar el servicio de otro taxi» [art. 25.1.f)].

Es cierto que *Uber* y *Cabify* sí deciden en qué concretos trayectos debe participar cada vehículo, en función de la cercanía al viajero, lo que es un indicio de influencia sobre la prestación de la actividad de transporte, pero dicha influencia no puede ser calificada de decisiva y solo se justifica por razones de eficiencia. En este punto se diferencian de *Star Taxi App*, que no asigna los transportes a los taxistas, sino que es el viajero quien elige entre los que se encuentran cerca de su ubicación, según información que la plataforma le proporciona. No obstante, debe tenerse en cuenta que la plataforma rumana afirma contar con 20.000 taxistas registrados en las seis ciudades de Rumanía en las que opera⁵⁷⁴, mientras que *Uber* solo cuenta con 1.500 en Madrid (*Cabify* no proporciona información al respecto). Quizás *Uber* y *Cabify* también puedan permitir al viajero elegir entre varios taxistas disponibles en las inmediaciones, si consiguen atraer a un número significativo a sus respectivas plataformas.

En suma, la valoración global de la actividad de *Uber* o *Cabify* en el ámbito del transporte en taxi permite concluir que la intermediación que estas realizan es independiente del servicio material de transporte, y, en consecuencia, las plataformas prestan un servicio de la sociedad de la información, y no uno en el ámbito del transporte.

2. La posibilidad de exigir una autorización administrativa

En cuanto prestadores de servicios de la sociedad de la información, la actividad de intermediación de *Uber* y *Cabify* en el transporte en taxi no debería quedar, en principio, sujeta a un régimen de autorización administrativa previa (art. 6.1 LSSI y art. 4.1 DCE). No obstante, la propia normativa de servicios de la sociedad de la información establece que el principio de no sometimiento a autorización previa debe entenderse sin perjuicio de los supuestos en los que la prestación de un determinado servicio por vía no electrónica exija autorización, en los que entonces también lo requerirá la prestación del mismo servicio por vía electrónica (art. 6.2 LSSI y art. 4.2 DCE). Al respecto, cabe recordar que la solicitud de pronunciamiento prejudicial de *Tribunalul Bucuresti* en el asunto *Star Taxi App* procede precisamente de un litigio en el que se discutía si se le puede exigir a dicha plataforma la misma autorización impuesta por la

⁵⁷⁴ <https://startaxi.com>.

legislación rumana a los prestadores tradicionales de intermediación en el taxi (emisoras de radiofrecuencia).

En este sentido, el Tribunal de Justicia declara que la prohibición de sometimiento a autorización previa de los servicios de la sociedad de la información solo concierne a las normativas nacionales «*que tienen por objeto específico y exclusivo los “servicios de la sociedad de la información”*» (apdo. 80), pero no se aplica cuando dichas normativas extienden a un servicio de la sociedad de la información una obligación de autorización previa ya existente aplicable a otros servicios tradicionales (apdo. 81), siempre que no impongan exigencias técnicas inadecuadas para un servicio de la sociedad de la información (apdo. 91). Trasladándolo al caso de *Uber* y *Cabify*, ello conlleva que el principio de no autorización previa de la LSSI no se opone a que a las plataformas se les exija la misma para poder iniciar y desarrollar su actividad si se constata que este es el régimen que rige para los intermediarios tradicionales de taxi. Debe destacarse, además, que el Estado español solo podría exigir una autorización administrativa a *Cabify*, gestionada por la sociedad española Maxi Mobility Spain, S. L. (en Madrid y Santander) y por Miurchi Car, S. L. (en Valencia), sociedad con la que Maxi Mobility Spain, S. L. ha celebrado un contrato para la cesión del uso de la aplicación, página web y marca «*Cabify*»⁵⁷⁵.

Por el contrario, en el caso de *Uber*, serían las autoridades de los Países Bajos las competentes para imponerle una obligación de autorización previa en base a que esta también se les exige a los prestadores tradicionales de servicios de taxi, pues la gestión de la plataforma corresponde a la sociedad de derecho neerlandés Uber, B.V. En efecto, respecto de los prestadores establecidos en un Estado distinto al de prestación del servicio, rige el principio de libre prestación de servicios de la sociedad de la información en la Unión Europea (art. 7.1 LSSI y art. 3 DCE), que solo puede restringirse si se constata que el servicio atenta contra alguna de las materias enumeradas en el artículo 8.1 LSSI (y art. 3.4 DCE) y siguiendo el procedimiento establecido en el precepto⁵⁷⁶.

⁵⁷⁵ Vid. Capítulo III, epígrafe III. 1.2.2.

⁵⁷⁶ Vid. *supra* epígrafe II.1.

Teniendo en cuenta que las únicas ciudades en las que *Cabify* opera en el transporte en taxi, por ahora, son Madrid, Santander y Valencia, es la normativa que regula la intermediación en el taxi en estas ciudades la que debe ser analizada.

Por lo que respecta a la ciudad de Madrid, las normas aplicables al transporte en taxi, esto es, la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid; el Decreto 35/2019, de 9 de abril, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio; y la Ordenanza Reguladora del Taxi de la ciudad de Madrid, de 22 de noviembre de 2012⁵⁷⁷, no regulan la actividad de intermediación en su contratación.

Lo mismo cabe decir sobre la actividad de intermediación en el transporte en taxi en Santander. En efecto, no está regulada en la Ley de Cantabria 1/2014, de 17 de noviembre, de Transporte de Viajeros por Carretera⁵⁷⁸, ni en el Reglamento regulador del servicio de taxi en el término municipal de Santander, de 26 de julio de 2013⁵⁷⁹. Además, no cabe la aplicación supletoria del régimen de la intermediación en el transporte contenido en la normativa estatal (art. 149.3, *in fine* CE), esto es, la LOTT y el ROTT, pues no existe una laguna que colmar en la normativa autonómica, sino que la ausencia de una regulación de la intermediación en el transporte en taxi obedece a la opción de no regulación del legislador autonómico. En efecto, la ya mencionada Sentencia del Tribunal Constitucional n.º 118/1996, de 27 de junio, declaró que *«la cláusula de supletoriedad no permite que el Derecho estatal colme, sin más, la falta de regulación autonómica en una materia. El presupuesto de aplicación de la supletoriedad que la Constitución establece no es la ausencia de regulación, sino la presencia de una laguna detectada como tal por el aplicador del derecho»* (FJ 8.º)⁵⁸⁰.

⁵⁷⁷ BOCM n.º 297, de 13 de diciembre de 2012.

⁵⁷⁸ BOC n.º 231, de 1 de diciembre de 2014.

⁵⁷⁹ BOC n.º 189, de 2 de octubre de 2013.

⁵⁸⁰ A la opción de no regular la actividad de intermediación por la que optó en un primer momento también el legislador catalán hace referencia la exposición de motivos del Decreto 314/2016, de 8 de noviembre, por el que se determinan las condiciones específicas de contratación y comercialización de los servicios de taxi y el régimen jurídico de la actividad de mediación, en el que se exige que los intermediarios realicen una declaración responsable o comunicación previa a la autoridad competente en materia de transporte (art. 5). Así, en dicha exposición de motivos se justifica el cambio de parecer a favor de la regulación de la actividad, afirmando que *«como es notorio,*

Por su parte, la Ley 13/2017, de 8 de noviembre, del Taxi de la Comunidad Valenciana, solo regula de forma específica los centros de distribución de servicios de taxi, definidos como *«entidades con personalidad jurídica propia que agrupan a las personas titulares de autorizaciones de taxi con la finalidad de concentrar la oferta de servicios de taxi y mejorar su comercialización»* (art. 17.1), a los que exige: obtener la correspondiente autorización previa a otorgar por la Consejería competente en materia de transportes, a cuyo fin resulta necesario disponer de una sede física dotada de *«los medios materiales de comunicación y humanos, para ofrecer al usuario un servicio de atención personal, telefónica y telemática sin coste adicional al propio precio del transporte»* (art. 17.2); adoptar forma de sociedad mercantil o de cooperativa de servicios que agrupe a los titulares de autorizaciones de taxi; y cumplir *«los requisitos que pudieran establecerse para los intermediarios del transporte de viajeros»* (art. 17.3). La posibilidad de sujetar la actividad de *Cabify* al régimen de autorización previsto para los centros de distribución de servicios de taxi debe descartarse, por cuanto contiene requisitos inadecuados para un servicio de la sociedad de la información, en concreto, disponer de una sede física dotada de personal que proporcione a los viajeros *«un servicio de atención personal, telefónica y telemática»* (art. 17.2). En efecto, así lo declara el Tribunal de Justicia en la Sentencia de 3 de diciembre de 2020, en el asunto *Star Taxi App*, al considerar que obligar a un servicio de la sociedad de la información a disponer de un equipo emisor-receptor de radio y personal específico encargado de transmitir las solicitudes de carreras a los conductores, *«no solo es inútil, sino que también carece de cualquier relación con las características de un servicio que está plenamente vinculado a las capacidades técnicas de los teléfonos inteligentes que permiten, sin intermediación humana directa, localizar tanto a los conductores como a sus clientes potenciales y conectarlos inmediatamente»* (apdo. 92).

Con todo, parece ser que la propia Ley 13/2017, de 8 de noviembre, del Taxi de la Comunidad Valenciana permite que existan otros intermediarios en el taxi, diferentes de los centros de distribución de servicios de taxi. Así se desprende de la definición amplia de la figura

la creciente contratación de servicios de taxi mediante entidades de mediación y no directamente en la vía pública, y, muy especialmente, la presencia progresiva de modos de mediación telemática, lo hacen imprescindible, y, por lo tanto, desplaza la opción de no regulación, la intervención administrativa ordenadora de la actividad, siempre en términos de necesidad, proporcionalidad y no discriminación». Con todo, como se ha expuesto, el Decreto ha sido impugnado por la CNMC ante la Audiencia Nacional, que todavía no ha dictado sentencia.

del intermediario en el transporte discrecional de viajeros en vehículos de turismo que proporciona, al considerar «mediador, comercializador o intermediario de servicios de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo» a «quien, en nombre propio o por cuenta de una tercera persona, mediante un precio o una retribución, ofrece estos servicios de transporte, mediante el contacto directo con posibles personas usuarias, con la finalidad de facilitar la contratación, independientemente de los canales de comercialización que utilice» [art. 31.b)]⁵⁸¹. El concepto es mucho más amplio que aquel referente a los centros de distribución de servicios de taxi. Ahora bien, la norma no regula a los intermediarios que no sean centros de distribución, por lo que tampoco los sujeta a un régimen de autorización previa. En coherencia con lo anterior, solo considera infracción muy grave, sancionada con multa de 2.001 a 6.000 euros, la intermediación en la contratación del transporte público de viajeros sin el título que «en su caso» fuera preceptivo (art. 34.1). Por tanto, dado que la norma permite que existan intermediarios en el taxi diferentes a los centros de distribución, a los que no sujeta a autorización previa, cabría entender que tampoco procede exigirla a un servicio de la sociedad de la información como el prestado por *Cabify*.

En definitiva, la actividad de intermediación realizada por *Cabify* no puede someterse a autorización administrativa en virtud del artículo 6.2 LSSI, que permite aplicar a un servicio de la sociedad de la información el mismo régimen de autorización previsto para los mismos servicios que no se prestan por vía electrónica. La razón es que en las ciudades en las que opera, o no se requiere autorización administrativa a los prestadores tradicionales porque el legislador voluntariamente no ha regulado la intermediación en el taxi (caso de Madrid y Santander), o la regulación existente sujeta a un régimen de autorización previa solo a determinados intermediarios (centros de distribución de taxis), a los que, además impone requisitos inadecuados para la prestación de un servicio de la sociedad de la información, a la vez que permite que realicen actividades de intermediación en el taxi sujetos distintos a los centros de distribución, a los que no se exige dicha autorización (caso de Valencia).

⁵⁸¹ Por su parte, la Ordenanza de movilidad, de 16 de abril de 2019, de la Ciudad de Valencia (*BOP* n.º 94, de 17 de mayo de 2019) no se refiere a los servicios de intermediación.

V. LA PLATAFORMA *BLABLACAR*

1. El funcionamiento de la plataforma

BlaBlaCar «constituye una plataforma de conexión de red en línea en la cual los Usuarios pueden crear y publicar Anuncios de Trayectos con el objetivo de compartir los mismos y los costes asociados al Trayecto. Estos Anuncios serán visualizados por los demás Usuarios para comprobar las condiciones del Trayecto, y, cuando corresponda, para reservar directamente una Plaza en el vehículo en cuestión con el Usuario que ha publicado el Anuncio en la Plataforma»⁵⁸². Para publicar un anuncio o reservar una plaza a través de *BlaBlaCar* es necesario cursar alta previa como usuario. El proceso de registro es sencillo y se realiza bien utilizando un correo electrónico, bien una cuenta de *Facebook*. En el registro mediante correo electrónico se deben indicar la fecha de nacimiento, el sexo y un número de teléfono móvil. En caso de elegir la opción de registro con la cuenta de *Facebook*, se proporcionan automáticamente a la plataforma el nombre y la foto del perfil de la red social del futuro usuario y también su lista de amigos, la fecha de nacimiento y la dirección de correo electrónico, salvo que este indique su negativa en tal sentido. A continuación, en las dos modalidades la plataforma solicita que el usuario certifique su número de teléfono móvil para poder actuar como conductor o viajero, a cuyo fin le envía un código de cuatro dígitos por SMS para que lo introduzca en la página de verificación y así demuestre que el móvil indicado le pertenece⁵⁸³. Sin embargo, el término certificado no significa que *BlaBlaCar* verifique la autenticidad de la información proporcionada por el usuario, sino únicamente que este ha completado un proceso de verificación en la plataforma⁵⁸⁴.

Una vez registrado en la plataforma, el viajero interesado en un anuncio puede realizar una solicitud de reserva en línea, que es aceptada bien automáticamente, bien de forma manual

⁵⁸² Punto 12 —«Función de *BlaBlaCar*»— de las «Condiciones Generales de Uso».

⁵⁸³ <https://www.blablacar.es/faq/pregunta/que-es-la-verificacion-del-movil>.

⁵⁸⁴ Punto 3.3. —«Verificación»— de las «Condiciones Generales de Uso»: «[r]econoces y aceptas que cualquier referencia en la Plataforma o en los Servicios a la información “certificada”, o a cualquier otro término similar, significa solamente que un Usuario ha superado con éxito el procedimiento de verificación existente en la Plataforma o en los Servicios para proporcionarle más información sobre el Usuario con el que está pensando compartir un Trayecto. *BlaBlaCar* no puede garantizar la veracidad, fiabilidad o validez de la información sujeta al procedimiento de verificación».

por el conductor, según la opción que haya seleccionado al publicar el anuncio. En el primer caso, la reserva se efectúa al instante, sin que el conductor tenga que validar la solicitud, es decir, la plataforma automáticamente acepta la reserva realizada por el viajero. Al contrario, si el conductor ha optado por la aceptación manual, cada vez que un viajero realice una solicitud de reserva, la plataforma informará al conductor para que la acepte o rechace. El conductor es libre de elegir con quién va a viajar en ambos casos, bien porque ha delegado el proceso de aceptación de la reserva en la plataforma, bien porque ha seleccionado la modalidad de aceptación manual de la misma. Aceptada la reserva, el viajero abona en línea la comisión por la intermediación y los gastos del trayecto. Su importe es calculado de modo automático por la aplicación, pero los conductores son libres de ajustar el precio, dentro de unos límites mínimos y máximos, establecidos por *BlaBlaCar*. Una vez *BlaBlaCar* ha recibido el pago, el viajero recibe la confirmación de la reserva, en la que se le indica el número de teléfono del conductor. A su vez, el número de teléfono del viajero es remitido al conductor. El sistema se completa con una política de cancelaciones estricta, conforme a la que el importe que se le reembolsa al viajero en caso de cancelación depende del momento en el que esta se realiza y de si ha sido el propio viajero o, por el contrario, el conductor, quien ha procedido a cancelar el viaje⁵⁸⁵.

Según se anuncia en la página web española de *BlaBlaCar*, hay dos modalidades de reservar plaza en un trayecto: trayecto con reserva, en la que los viajeros abonan una comisión a la plataforma por el servicio de intermediación que presta⁵⁸⁶; y, trayecto sin reserva, en la que

⁵⁸⁵ Si la cancelación es imputable al conductor, al viajero se le reembolsa íntegramente su aportación, incluidos los gastos de gestión. Por el contrario, si la cancelación se debe al viajero, hay que distinguir tres supuestos diferentes: (1) en las cancelaciones con más de 24 horas de antelación respecto a la salida del viaje, al viajero se le reembolsa la aportación pagada, menos los gastos de gestión; (2) en las cancelaciones dentro de las 24 horas antes de la salida, el viajero recibe el 50% del importe pagado en concepto de gastos del trayecto, sin incluir los gastos de gestión, mientras que el otro 50% se le abona al conductor, en concepto de indemnización; (3) por último, si la cancelación se realiza después de la fecha del viaje o si el viajero no se presenta a la cita, no recibirá reembolso alguno, mientras que al conductor se le compensará con el 100% del importe pagado por el viajero como gastos del trayecto y a *BlaBlaCar* con el importe de los gastos de gestión abonados: https://blog.blablacar.es/blablalife/novedades/politicas-de-cancelacion?comuto_cmkt=ES_COM_BLOG_feesinsearch&utm_source=COM_BLOG&utm_medium=Post&utm_campaign=ES_COM_BLOG_feesinsearch?comuto_cmkt=ES_COM_BLOG_feesinsearch&utm_source=COM_BLOG&utm_medium=Post&utm_campaign=ES_COM_BLOG_feesinsearch.

⁵⁸⁶ Los gastos de gestión se cobran en el momento de realizar la reserva y se calculan en función de los gastos del viaje, por cada plaza reservada. Desde el 22 de julio de 2019, los gastos de gestión pueden llegar hasta un 25% de los gastos del trayecto, siendo el mínimo aplicado de 1 euro. El importe así calculado incluye el impuesto sobre el valor añadido. Los viajeros pueden consultar el desglose del importe total a pagar en el momento de realizar la reserva, es decir, el monto a abonar al conductor, los gastos de gestión que corresponden a la plataforma y el

no existen gastos de gestión⁵⁸⁷. En la mayoría de países, *BlaBlaCar* suele lanzar sus servicios en la modalidad sin reserva, por tanto, sin percibir comisión por su labor de gestión, para así atraer una masa crítica de usuarios⁵⁸⁸. Una vez alcanzado el número necesario de usuarios para que el sistema funcione, y atendiendo también a otros criterios, tales como la madurez del mercado, la costumbre de pagar en línea, etc., se realiza el cambio al modelo con reserva⁵⁸⁹. En España, a pesar de lo declarado en las «Condiciones Generales de Uso» de la plataforma, el trayecto sin reserva no se ofrece actualmente en la práctica⁵⁹⁰.

Realizado el viaje, la plataforma «*[a]nima a publicar tus comentarios y/o valoraciones sobre un Conductor (en el caso de que seas un Pasajero) o sobre un Pasajero (en el caso de que seas un Conductor) con el cual hayas compartido un Trayecto o con quien se supone que hubieses debido compartir un Trayecto*», e incluso favorece la interacción entre los usuarios a la hora de realizar valoraciones, cuando establece que «*[p]odrás responder a un comentario*

impuesto sobre el valor añadido sobre estos últimos (pto. 5.2 —«Gastos de gestión»— de las «Condiciones Generales de Uso» y <https://blog.blablacar.es/blablalife/viaje-en-carretera/gastos-de-gestion>*). Antes del 22 de julio de 2019, los gastos de gestión no estaban incluidos en los resultados que aparecían en las páginas de búsqueda de cada viaje en concreto, sino que el importe que veían los viajeros en el momento de realizar la reserva era únicamente el de los gastos de transporte. Además, para su cálculo la plataforma empleaba dos métodos, en función del importe de la contribución a los costes del trayecto a realizar por los viajeros. De este modo, cuando dicha contribución era inferior a 50 euros, los gastos de gestión tenían un importe fijo calculado por tramos dependiendo del importe de la contribución a los costes del trayecto. Por el contrario, cuando la contribución superaba los 50 euros, los gastos de gestión representaban un porcentaje de los costes del trayecto, redondeados a los 0,5 euros más próximos: <https://blog.blablacar.es/blablalife/lp/gastos-de-gestion>.

⁵⁸⁷ Punto 4.2 — «Reservar una Plaza»— de las «Condiciones generales de uso». En ambos tipos de trayecto *BlaBlaCar* ofrece la opción «Solo mujeres» para que las mujeres que así lo deseen puedan viajar solo con otras: <https://www.blablacar.es/ladies-only>.

⁵⁸⁸ La modalidad sin reserva permite al viajero enviar un mensaje al conductor del trayecto en el cual está interesado y *BlaBlaCar* facilita «*el número de teléfono del Conductor (si eres el Pasajero) o del Pasajero (si eres el Conductor), si el Usuario ha aceptado mostrar su número de teléfono*». En este caso, los usuarios son los únicos responsables de programar los detalles del trayecto y asumen las consecuencias de las cancelaciones, los cambios en el trayecto o los impagos.

⁵⁸⁹ AGENCIA EJECUTIVA DE CONSUMIDORES, SALUD Y ALIMENTACIÓN (CHAFEA) en nombre de la Dirección General de Justicia y Consumidores de la Comisión Europea, «Exploratory study of consumer issues in online peer-to-peer platform markets, Task 4 — Case study: BlaBlaCar», cit., p. 17.

⁵⁹⁰ En cambio, la modalidad sin reserva es la única disponible en Brasil, Croacia, Eslovaquia, Hungría, India, República Checa, Rumanía, Rusia, Serbia, Turquía, Ucrania y México. En Polonia se introdujo un sistema mixto en marzo de 2016, en el que el viajero abona en línea la comisión de la plataforma, mientras que el pago al conductor se realiza en efectivo. Según indica la plataforma, una de las razones por la que se estableció este sistema tiene que ver con la regulación polaca de la intermediación de pagos, (*BlaBlaCar* tiene que retener el dinero del viajero hasta que el trayecto se haya realizado). Vid. AGENCIA EJECUTIVA DE CONSUMIDORES, SALUD Y ALIMENTACIÓN (CHAFEA) en nombre de la Dirección General de Justicia y Consumidores de la Comisión Europea, «Exploratory study of consumer issues in online peer-to-peer platform markets, Task 4 — Case study: BlaBlaCar», cit., p. 16.

realizado en tu perfil por parte de otro Usuario transcurridos 14 días tras la fecha de recepción del comentario. El comentario y, si procede, su respuesta, se publicarán en tu perfil»⁵⁹¹.

2. La naturaleza jurídica de la actividad de transporte de los conductores registrados

Cabe preguntarse si el transporte que realizan los conductores registrados en la plataforma es público o privado particular. Esta cuestión se planteó con ocasión de la demanda declarativa de deslealtad por violación de normas interpuesta por la Confederación Española de Transporte en Autobús (Confibus) contra las sociedades vinculadas a la plataforma, Comuto Iberia S. L. y Comuto S. A., resuelta por la Sentencia del Juzgado de lo Mercantil n.º 2 de Madrid n.º 30/2017, de 2 de febrero⁵⁹². La resolución desestimó íntegramente las pretensiones de la patronal de autobuses al declarar, entre otras razones, que la naturaleza jurídica de la actividad de los conductores de *BlaBlaCar* era de transporte privado particular. La decisión fue confirmada en apelación por la Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid (Sección 28.ª) n.º 86/2019, de 18 de febrero⁵⁹³. Por el contrario, el Juzgado de lo contencioso-administrativo de Madrid (Sección 11.ª) confirmó en la Sentencia n.º 199/2018, de 28 de junio⁵⁹⁴, la sanción impuesta por la Comunidad de Madrid a uno de los conductores, por realizar una actividad de transporte público de viajeros sin contar con la preceptiva autorización administrativa⁵⁹⁵.

Siguiendo el artículo 101.1 LOTT, la calificación del transporte como privado particular depende del cumplimiento de dos requisitos: (1) que los trayectos se realicen para satisfacer necesidades propias de desplazamiento del conductor y de sus allegados; y (2) que los importes

⁵⁹¹ Punto 4.3.1 —«Funcionamiento»— de las «Condiciones Generales de Uso».

⁵⁹² Roj: SJM M 6/2017. Sobre esta sentencia, vid. GUILLÉN NAVARRO, N. A., «Vía libre a ‘Blablacar’», *AJA*, n.º 928, 23 de marzo de 2017, p. 10.

⁵⁹³ Roj: SAP M 1255/2019.

⁵⁹⁴ No consta en las bases de datos jurídicas, pero está disponible en la página web de Confibus: http://docs.confibus.org/drive/Sentencia_CMadrid-BBC_19nov18.pdf.

⁵⁹⁵ Por la misma razón fue sancionado otro conductor, que, sin embargo, no recurrió la resolución administrativa. También fue sancionada Comuto Iberia S. L., por ofrecer y facturar servicios de transporte público sin contar con una autorización administrativa habilitante, que presentó una denuncia ante la Comisión Europea: <https://www.blablacar.es/newsroom/noticias/blablacar-denuncia-espana-ante-la-comision-europea>. Después de que el Juzgado de lo Mercantil n.º 2 de Madrid declarara en la Sentencia n.º 30/2017, de 2 de febrero, que la actividad de la plataforma era de servicio de la sociedad de la información, esta afirmó que mantenía la denuncia ante la Comisión, aunque, por el momento, ninguna resolución ha recaído al respecto: https://www.lespanol.com/invertia/empresas/20170210/192731755_0.html.

percibidos cubran únicamente los gastos de desplazamiento, sin que haya lucro para los conductores. Ninguno de ellos está exento de dudas.

(1) Por lo que respecta al primer requisito, son dos los elementos a analizar: que los conductores realicen el transporte para cubrir sus concretas necesidades de viaje y que su relación con los viajeros pueda calificarse como de «allegados». Las dudas que plantea el primero de ellos —salvo supuestos de uso indebido de la plataforma, que no se han acreditado hasta la fecha⁵⁹⁶— son mínimas. En este sentido, la plataforma se preocupa de que los conductores acepten utilizarla «*solamente para ponerse en contacto, con fines no comerciales y no empresariales, con personas que desean compartir un Trayecto*», y de hecho, tanto «*la naturaleza de los Trayectos ofrecidos*», como su «*frecuencia*» son elementos tenidos en cuenta por *BlaBlaCar* para valorar la obtención de beneficios por parte del conductor y la posibilidad de suspender su cuenta o limitar el acceso a la plataforma⁵⁹⁷. Así lo declaró Comuto S. A. en la contestación a la demanda interpuesta por Confibus, en la que afirmó que «*lleva un registro de viajes de cada usuario asociado a su perfil – número de viajes, periodicidad, aportaciones que fija, etc.*» (FJ 2.º Sentencia de apelación). De hecho, la asociación de autobuses no acreditó en el litigio la existencia de ningún supuesto en el que los viajes se realizaran con habitualidad.

Por el contrario, el segundo elemento, esto es, la calificación de la relación entre los conductores y los viajeros como de allegados, ha dado lugar a dudas interpretativas. Debe significarse que los estudios doctrinales al respecto son anteriores a la entrada en vigor del Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, que suprimió del artículo 156.1 ROTT la definición del concepto de allegados como «*aquellos cuyo transporte se realice en base a una relación social de amistad o equivalente*». Así, un sector de la doctrina ha negado, o al menos ha puesto en duda, que conductores y viajeros fueran allegados, esto es, que su relación fuera «*de amistad o equivalente*», como exigía el artículo 156.1 ROTT antes de la reforma⁵⁹⁸. En cambio, otro sector

⁵⁹⁶ Salvo algún caso anecdótico, como el del diputado en el Parlamento andaluz que, a la vez que cobraba dietas por sus desplazamientos, también obtenía ingresos en los mismos viajes de los viajeros que contactaban con él a través de *BlaBlaCar*: https://www.eldiario.es/andalucia/cs-blablacar-almeria-sevilla-parlamento_1_1292151.html.

⁵⁹⁷ Punto 6 —«Objetivo no comercial y no empresarial de los Servicios y la Plataforma»— de las «Condiciones Generales de Uso».

⁵⁹⁸ Con razón, PETIT LAVALL, M.ª V. Y PUETZ A, «Fierce or Unfair Competition in the Road Passenger Transport Sector», cit., p. 434; id., «Economía colaborativa y transporte», cit., p. 144, señalan que cuando el legislador

ha opinado lo contrario, acudiendo para ello al artículo 3.1 CC, según el cual las normas deben interpretarse conforme a la realidad social del tiempo en que han de ser aplicadas⁵⁹⁹.

De la segunda opinión fueron también los magistrados del Juzgado de lo Mercantil n.º 2 y de la Audiencia Provincial de Madrid al pronunciarse en el litigio por competencia desleal interpuesto contra la plataforma por Confibus. El primero declaró que el concepto de «*amistad o equivalente*» utilizado por la legislación entonces vigente había quedado obsoleto, sin que esa falta de actualización pudiera redundar en un perjuicio para la parte demandada, en aplicación del principio de interpretación restrictiva de las prohibiciones, que actúa como límite en este supuesto, en el que no concurre afectación de las leyes, ni del orden público (FJ 4.º). En el mismo sentido, la Audiencia Provincial declaró que «*el concepto de allegado no se limita a la relación de parentesco o de amistad, sino que comprende la cercanía entre personas por razón de trato o confianza*» y que «*tanto Internet como las propias plataformas que permiten el contacto entre las personas han cambiado el modo de relacionarse entre sí*» (FJ 7.º).

promulgó el ROTT en 1990 no tuvo en mente un concepto tan amplio de amistad, que incluyese cualquier usuario de una plataforma en línea. No obstante, en opinión de los autores «*sólo una interpretación extremadamente amplia puede conducir a la conclusión de que la relación que une al conductor con el pasajero (que suele ser un perfecto desconocido) sea una “relación de amistad o equivalente”*». También ESTANCONA PÉREZ, A. A., «Carpooling: C2C en el transporte de personas», *Rdt*, n.º 37, 2015, pp. 161-184, en p. 173, señala que la relación de amistad o equivalente no puede existir previamente a la realización del viaje. GARCÍA MONTORO, L., «El principio del fin de la economía colaborativa con la posible suspensión cautelar de la actividad de BlaBlaCar», CESCO, 2015, disponible en <http://blog.uclm.es/cesco/files/2015/11/El-principio-del-fin-de-la-econom%C3%ADa-colaborativa-con-la-suspensi%C3%B3n-cautelar-de-Blablacar.pdf>, irónicamente señala que BlaBlaCar es una red social en la que hay que pagar para hacer «amigos».

⁵⁹⁹ VELASCO SAN PEDRO, L. A., «Economía colaborativa», cit., p. 651, afirma que «*[b]ien es cierto que para delimitar este transporte y evitar abusos, el referido artículo 101.1.a), habla del transporte del titular del vehículo y sus allegados, expresión esta última que permitiría diversas interpretaciones, pero que de acuerdo con la realidad actual del momento –de la que hay que partir para interpretar las normas jurídicas como indica el artículo 3 del Código civil (C. c.)–, habría que extender a los usuarios que voluntariamente forman parte de una red creada por una plataforma, como puede ser la de BlaBlaCar*». Por su parte, CARBONELL PORRAS, E., «Competencia y mercado en el transporte en vehículos turismo ante el reto de las nuevas tecnologías», cit., p. 60, considera que el argumento de que los viajeros y el conductor no son allegados «*es sumamente endeble pues se desmontaría con facilidad tras varios viajes juntos*». ARMENGOL I GASULL, O. Y OLMOS CASTRO, N., «El impacto de la economía colaborativa en el transporte interurbano: un análisis jurídico del *ride sharing*», cit., pp. 346 y 347, estiman que el concepto de «relaciones sociales» se ha visto ampliado en los tiempos actuales. GONZÁLEZ CABRERA, I., *Bajo el paraguas de la economía colaborativa. El transporte a escena*, cit., p. 80, entiende que el término «allegado» ha de interpretarse en base a la existencia de una relación de confianza entre las partes, fundada en la información, los comentarios y las opiniones que se intercambian en la red.

En efecto, la interpretación del término «allegado»⁶⁰⁰ debe hacerse en el contexto de la sociedad actual, que es muy diferente a aquella del año 1990, cuando se promulgó el ROTT. Hoy día la amistad reviste contornos más amplios que en el pasado, de modo que nada impide considerar que existe un vínculo de confianza recíproca entre dos sujetos cuyo único contacto anterior ha sido a través de Internet, pero que están dispuestos a colaborar, de forma puntual o continua⁶⁰¹. A falta de una definición legal del concepto, habrá que recurrir al significado del término en el Diccionario de la Real Academia Española (RAE), que lo define como persona «*[c]ercana a otra en parentesco, amistad, trato o confianza*»⁶⁰². No cabe duda de que el concepto de allegado al que apunta la RAE es mucho más amplio que el del precepto reglamentario derogado. Por su parte, la referencia a la cercanía en la confianza para poder calificar la relación entre dos sujetos como entre allegados es reveladora, pues la confianza es precisamente la piedra angular sobre la que se asienta el modelo de negocio de *BlaBlaCar*.

En este sentido, debe tenerse en cuenta el papel de la plataforma como generadora de confianza entre sus usuarios, hasta el punto de que estos confían tanto en la reputación del

⁶⁰⁰ El significado del término «allegado» también se suscitó con ocasión de las restricciones por COVID-19 impuestas por el Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Salud durante las Navidades de 2020. En concreto, el Consejo acordó permitir los desplazamientos fuera de la Comunidad Autónoma de residencia durante determinados días señalados, para visitar a «familiares y allegados» que residieran en otra Comunidad Autónoma. Respecto del concepto de allegados, el Ministro de Sanidad afirmó que «*[t]odo el mundo entiende lo que quiere decir allegado: estas fiestas tienen un componente muy especial y debemos permitir que un familiar o una persona muy allegada, aunque no tenga un vínculo familiar en el sentido tradicional, pero sea una persona con la que tenemos una afectividad especial, puedan estar juntos estos días, pero solo esto*» (<https://www.mscbs.gob.es/gabinete/notasPrensa.do?id=5093.9>). Así, aludiendo a la «*afectividad especial*» que ha de existir entre dos personas para que puedan considerarse allegadas, el Ministro de Sanidad apuntó a una interpretación del término mucho más restrictiva que aquella que cabe realizar en relación con las personas que comparten un transporte en *BlaBlaCar*. Esta divergencia no puede extrañar, pues la finalidad que persiguen las normas de ordenación de los transportes y la decisión del Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Salud en relación con las restricciones por COVID-19 es distinta y tiene pleno sentido hacer una interpretación más restrictiva del concepto cuando de lo que se trataba era de reducir al mínimo los desplazamientos y los contactos entre personas a fin de controlar la expansión de la pandemia.

⁶⁰¹ MÖHLMANN, M. Y GEISSINGER, A., «Trust in the Sharing Economy», en N. M. Davison, M. Finck y J. J. Infranca (dirs.), *The Cambridge Handbook of the Law of the Sharing Economy*, cit., pp. 27-37, en pp. 29 y 30, explican cómo, a lo largo de la evolución histórica de los sistemas de confianza, los individuos han pasado de confiar únicamente en los miembros de su familia y amigos cercanos a hacerlo también en las instituciones encargadas de regular los intercambios comerciales durante la expansión del comercio, y, posteriormente, en la marca asociada a compañías que operan a escala global.

⁶⁰² Así lo sugiere también ESTER RODRÍGUEZ, G., «La regulación de la actividad de las plataformas prestadoras de servicios en internet: el caso BlaBlaCar y el test de la influencia decisiva en la actividad subyacente», *Diario La Ley* (edición en línea), n.º 9.554, 16 de enero de 2020, pp. 1-14, en p. 7.

compañero de transacción, como en la reputación de la plataforma⁶⁰³. Se trata de un elemento esencial en el funcionamiento de *BlaBlaCar*, cuyos pilares la compañía resume de manera gráfica utilizando el acrónimo D.R.E.A.M.S. Las siglas significan en inglés:

- *Declared*: los usuarios pueden declarar su nombre, edad, preferencias de viaje y realizar una descripción de ellos mismos, como primer paso para mitigar el anonimato;

- *Rated*: los usuarios se valoran recíprocamente después de haber compartido un viaje. El sistema empleado es de doble vía, es decir, la calificación que un usuario recibe no se hace pública hasta que dicho usuario no califica, a su vez, al primero, para así asegurar la honestidad en las valoraciones, en el sentido de evitar que se realicen calificaciones negativas como venganza⁶⁰⁴;

- *Engaged*: el pago se realiza en línea, antes del viaje, lo que conlleva un compromiso previo de los usuarios;

- *Active*: se proporciona información sobre el nivel alcanzado por el usuario en la plataforma y la frecuencia de su actividad, publicando el número de viajes realizados e incluyendo declaraciones como: «*Laura suele contestar en 3 horas*»⁶⁰⁵;

- *Moderated*: la información provista por los usuarios —por ejemplo, el número de teléfono móvil, los datos bancarios— es verificada por la plataforma⁶⁰⁶;

⁶⁰³ FEDERAL TRADE COMMISSION, «The “Sharing” Economy. Issues Facing Platforms, Participants & Regulators», cit., pp. 32 y 33.

⁶⁰⁴ BOLTON, G., GREINER, B. Y OCKENFELS, A., «Engineering Trust: Reciprocity in the Production of Reputation Information», *Management Science*, vol. 59, n.º 2, 2013, pp. 265-285, en p. 270; SLEE, T., «Some Obvious Things about Internet Reputation Systems», 29 de septiembre de 2013, pp. 1-13, en p. 4, disponible en <https://pdfs.semanticscholar.org/4100/91be5c14ba4b17dcbd74f7e594f0c22782b5.pdf>.

⁶⁰⁵ A los usuarios se les asigna un nivel en la plataforma, que evoluciona con el tiempo y con la actividad en la web. Hay cinco niveles de experiencia: «principiante», «intermedio», «avanzado», «experto» y «embajador». El nivel se calcula en base a cuatro factores: (1) la certificación del correo electrónico y del teléfono móvil; (2) la información que el usuario ha completado en su perfil [la foto de perfil y las preferencias de viaje, es decir, si al usuario le importa o no que se fume en el coche, acepta viajar con animales y le gusta más o menos hablar («Bla», «BlaBla» o «BlaBlaBla»)]; (3) el número de opiniones recibidas y el porcentaje de opiniones positivas entre ellas; y (4) la antigüedad en la plataforma. Así, para alcanzar el nivel más alto dentro de la plataforma, de «embajador», se requiere publicar la foto de perfil, certificar la dirección de correo electrónico y el teléfono móvil, seleccionar las preferencias de viaje, haber recibido al menos 12 opiniones positivas, que el porcentaje de opiniones positivas recibidas sea superior al 90% de las opiniones totales recibidas y una antigüedad en la plataforma de mínimo 12 meses. Vid. https://www.blablacar.es/experience-level?_locale=es_ES.

⁶⁰⁶ Por el contrario, la información referente a la identidad del usuario (nombre, edad, sexo, etc.) y su carnet de conducir, en caso de ser conductor, no se verifican por la plataforma, salvo en Francia y Reino Unido, donde la

- *Social*: la aplicación permite conectar el perfil de *BlaBlaCar* de los usuarios con su perfil de *Facebook*.

En fin, la cobertura adicional de seguro para asistencia en carretera y garantía de llegada a destino, daños personales al conductor, protección legal y cobertura de objetos olvidados por los viajeros en el vehículo, que la compañía ofrece tanto a los conductores como a los viajeros, sin coste alguno, constituye otro factor generador de confianza⁶⁰⁷.

Todos estos elementos contribuyen a fomentar un alto grado de confianza entre los usuarios, como así lo demuestran los resultados de una encuesta llevada a cabo por *BlaBlaCar* a mediados de 2015. En el estudio participaron 18.289 usuarios de 11 países europeos (Alemania, España, Francia, Holanda, Hungría, Italia, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rusia y Ucrania), de los que el 46% eran solo viajeros, el 28% solo conductores y el 25% eran viajeros y conductores a la vez. Se les solicitó que valoraran en una escala de 0 a 5 el grado de confianza que les inspiraban sus familiares, amigos, vecinos, extraños y también los miembros de *BlaBlaCar* con un perfil completo (es decir, aquellos que publican su foto e indican sus preferencias de viaje). La encuesta reveló que la calificación otorgada a estos últimos se encontraba justo por debajo de la que reciben los amigos, siendo superior a la correspondiente a los compañeros de trabajo y a los vecinos. En concreto, el porcentaje de encuestados que otorgó una valoración de 4 o 5 puntos a sus familiares fue de 94%, de 92% a los amigos, de 88% a los miembros de *BlaBlaCar* con un perfil completo, de 58% a los compañeros de trabajo, de 42% a los vecinos y de 16% a los contactos de las redes sociales. Siguiendo el estudio, el nivel de confianza en los usuarios de *BlaBlaCar* se asemeja, por tanto, bastante al de un amigo⁶⁰⁸.

verificación de documentos es voluntaria. Vid. AGENCIA EJECUTIVA DE CONSUMIDORES, SALUD Y ALIMENTACIÓN (CHAFEA) en nombre de la Dirección General de Justicia y Consumidores de la Comisión Europea, «Exploratory study of consumer issues in online peer-to-peer platform markets, Task 4 — Case study: BlaBlaCar», cit., pp. 22, 31 y 32.

⁶⁰⁷ <https://www.blablacar.es/seguro-compartir-coche>.

⁶⁰⁸ «Entering the Trust Age», disponible en <https://blog.blablacar.fr/wp-content/uploads/files/Entering%20the%20Trust%20Age%20-%202016.pdf>. Parte de los datos reflejados en el informe se basan en una investigación llevada a cabo por Frédéric Mazzella, junto con Verena Butt d'Espous, directora de Comunicaciones Corporativas en *BlaBlaCar*, el profesor de la Universidad de Nueva York, Arun Sundararajan, y la entonces investigadora de la Universidad de Nueva York, Mareike Moehlmann. Interesa destacar que *BlaBlaCar* no mantenía ningún tipo de relación económica con los investigadores de la Universidad de Nueva York ni al momento de realizarse el estudio ni previamente, según se declara en el informe.

Ahora bien, incluso desde una perspectiva menos optimista⁶⁰⁹, debe aceptarse que existe confianza entre los sujetos que deciden compartir un viaje en *BlaBlaCar*, por el simple hecho de que, si no fuera así, no lo harían. En efecto, el éxito de la plataforma es un buen indicador de su capacidad para generar confianza entre extraños⁶¹⁰.

Parece pues que lo verdaderamente relevante para la calificación como transporte privado particular es que los conductores realicen los desplazamientos en base a sus propias necesidades de viaje, así como su ausencia de lucro (segundo requisito del transporte privado particular), y no si estos y los viajeros son o no allegados⁶¹¹. De hecho, a diferencia de la LOTT, ni la norma francesa ni la alemana de transporte hacen referencia al tipo de relación existente entre conductores y viajeros para calificar el transporte como público o privado. Así, el Código de transportes francés, define el uso compartido de un vehículo (*covoiturage*) como «*la utilización en común de un vehículo terrestre a motor por un conductor y uno o varios pasajeros, efectuada a título no oneroso, excepto la compartición de gastos, en el marco de un desplazamiento que el conductor realiza por su cuenta*» (art. L 3132-1)⁶¹². Por su parte, la Ley de Transporte de Viajeros alemana (*Personenbeförderungsgesetz*), que regula tan solo el transporte de viajeros con fines comerciales, excluye de su ámbito de aplicación «*los transportes de personas en vehículos privados que se realicen gratuitamente, mientras que la remuneración percibida cubre tan solo los gastos de funcionamiento del vehículo*»⁶¹³.

⁶⁰⁹ En este sentido, se han señalado como riesgos de los sistemas de calificación los siguientes: algunas veces solo manifiestan su opinión las personas descontentas con el servicio, pero no las satisfechas, que no ven necesario emplear tiempo en ello; aquellos que valoran los servicios pueden no tener suficientes conocimientos para hacerlo; y, la valoración puede no estar basada en la calidad o seguridad del servicio, sino en circunstancias subjetivas (la amabilidad, la nacionalidad, el sexo, etc.). Vid. SLEE, T., «Some Obvious Things about Internet Reputation Systems», cit., pp. 6 y 7; ELLIOTT, R. E., «Sharing App or Regulation Hack(ney)?: Defining Uber Technologies, Inc», *JCL*, n.º 41.3, 2016, pp. 727-753, en p. 746; GÓRRIZ LÓPEZ, C., «Les principals qüestions de l'economia col·laborativa», *Revista jurídica de Catalunya*, n.º 4, 2019, pp. 891-928, en p. 914.

⁶¹⁰ MÖHLMANN, M. Y GEISSINGER, A., «Trust in the Sharing Economy», cit., p. 36.

⁶¹¹ También lo sugieren VELASCO SAN PEDRO, L. A., «El consumo colaborativo en el transporte de personas», cit., p. 6; CARBONELL PORRAS, E., «Competencia y mercado en el transporte en vehículos turismo ante el reto de las nuevas tecnologías», cit., p. 60; LEIÑENA MENDIZÁBAL, E., «Los desafíos jurídicos de la economía colaborativa; el caso BlaBlaCar en relación con UberPop», cit., p. 230; en contra, FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, P., *El Carpooling o viaje en coche compartido. Especial referencia a BlaBlaCar*, cit., p. 110.

⁶¹² Introducido por la *Loi n.º 2015-992, du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (JORF n.º 189, du 18 août 2015)*.

⁶¹³ Traducción obtenida del documento COMISIÓN EUROPEA, «Commission Staff Working Document», 2 de junio de 2016, SWD(2016) 184 final, pp. 1-50, en p. 5. En este documento, elaborado con el propósito de explicar los antecedentes y aportar evidencias que sustenten las afirmaciones vertidas en la Comunicación «Una Agenda

(2) Mayores dudas plantea el segundo requisito exigible para calificar la actividad como de transporte privado particular, esto es, que los importes percibidos cubran únicamente los gastos de desplazamiento, sin que haya lucro, y ello por dos razones. La primera reside en que el legislador no ha precisado el alcance de la expresión «*gastos de desplazamiento*» del artículo 101.1.a) *in fine* LOTT, de modo que hay que determinar si la misma incluye únicamente los costes del combustible, sea este de gasolina, diésel o, incluso, eléctrico —como defendía Confebus— o a lo sumo del combustible y de los eventuales peajes, o si, por el contrario, los gastos de desplazamiento comprenden asimismo el aceite, los neumáticos, los impuestos, la amortización del vehículo, la prima del seguro, etc., como sostenía *BlaBlaCar*. La segunda razón consiste en que tampoco existe un valor proporcionado por el legislador que cuantifique el gasto por kilómetro aplicable al transporte privado particular. En otras palabras, se desconoce a partir de qué importe la remuneración percibida por un conductor puede aportarle beneficios. Además, es evidente que los gastos de desplazamiento dependerán en buena medida del tipo de vehículo utilizado, de su antigüedad o del combustible empleado, entre otros (p. ej., serían menores en un vehículo eléctrico, aunque la inversión inicial para su adquisición puede que haya sido más elevada que en el caso de un vehículo con motor de combustión).

La jurisprudencia, por lo demás escasa, no es uniforme respecto al significado de la expresión *gastos de desplazamiento*. Mientras que las sentencias del Juzgado de lo Mercantil n.º 2 y de la Audiencia Provincial de Madrid afirmaron que son gastos de desplazamiento tanto los correspondientes al combustible y peajes, como también los referentes al desgaste de las ruedas, el aceite, los seguros, la amortización del vehículo, etc., el Juzgado de lo contencioso-administrativo n.º 11 de Madrid declaró que deben considerarse como tales únicamente los gastos de combustible y los eventuales peajes. Este último órgano judicial propone distinguir entre *gastos de transporte* y *gastos del trayecto*, para a continuación determinar el valor de referencia (precio/kilómetro) a aplicar para su cálculo. Así, declara no adecuados para el cálculo de los costes de los trayectos en *BlaBlaCar* los parámetros obtenidos de los Informes de los años 2014 y 2015 del Observatorio del Transporte y Logística en España (OTLE) que el sancionado había empleado (los neumáticos, el lubricante, las reparaciones, los seguros, el combustible y la

Europea para la economía colaborativa», señala también que la legislación de transporte de Polonia, Rumanía y Reino Unido no contiene referencias al transporte privado de viajeros llevado a cabo sin ánimo de lucro (p. 28).

amortización del vehículo), pues se trata de *gastos de transporte*, característicos del transporte público⁶¹⁴. Por el contrario, *gastos del trayecto* serían exclusivamente los costes del combustible y los eventuales peajes⁶¹⁵.

No obstante, aunque son diferentes los conceptos que incluyen dentro de los gastos de desplazamiento, curiosamente, el valor de referencia que las tres sentencias utilizan para su cálculo es el mismo. En concreto, todas recurren al valor de la indemnización por el uso del vehículo particular en comisión de servicios, que la Administración estatal fija en 0,19 euros por kilómetro recorrido, según establece el artículo 1 de la Orden EHA/3770/2005, de 1 de diciembre, en relación con el artículo 18.1 del Real Decreto 462/2002, de 24 de mayo⁶¹⁶. Este es el valor que adopta también la Administración en el marco del Plan de Inspección de Transporte por Carretera 2020⁶¹⁷ —al igual que en el Plan de Inspección de Transporte por Carretera 2015⁶¹⁸ (año de imposición de la sanción cuya impugnación resuelve el Juzgado de lo contencioso-administrativo n.º 11 de Madrid)— cuando declara que «*la administración del*

⁶¹⁴ Siguiendo los datos referentes a 2015, recogidos en el «Informe anual 2016», marzo de 2017, disponible en https://observatoriotransporte.mitma.es/recursos_otle/informeotle20161.pdf, el desglose del coste correspondió a los siguientes porcentajes: 48% la amortización, 37% el combustible, 7% los seguros, 4% las reparaciones, 2% los neumáticos, y 2% los lubricantes (gráfico n.º 97, en p. 152). Estos porcentajes variaron ligeramente en 2016, según detalla el «Informe anual 2017», marzo de 2018, disponible en <http://observatoriotransporte.fomento.es/NR/rdonlyres/EE4D9E3E-74A9-4C1F-A5FC-284D30BBAFFA/148831/INFORMEOTLE2017.pdf>, de la siguiente manera: 50% la amortización, 34% el combustible, 8% los seguros, 4% las reparaciones, 2% los neumáticos, y 2% los lubricantes (gráfico n.º 103, en p. 154). Por su parte, en 2017, el desglose recogido en el «Informe anual 2018», marzo de 2019, disponible en http://observatoriotransporte.fomento.es/NR/rdonlyres/6E4A3024-B5BA-4AAD-BE1A-AF04D6A62A6E/151258/INFORME_OTLE_2018.pdf, fue el siguiente: 50% la amortización, 35% el combustible, 7% los seguros, 4% las reparaciones, 2% los neumáticos, y 2% los lubricantes (gráfico n.º 110, en p. 149).

⁶¹⁵ El Código de Transportes francés incluye dentro de gastos del transporte compartido (*covoiturage*) la amortización del vehículo, el desgaste de las ruedas, el carburante, los seguros, los eventuales peajes y gastos de estacionamiento (art. L 3132-1).

⁶¹⁶ Orden EHA/3770/2005, de 1 de diciembre, por la que se revisa el importe de la indemnización por uso de vehículo particular (BOE n.º 289, de 3 de diciembre de 2005) y Real Decreto 462/2002, de 24 de mayo, sobre indemnizaciones por razón de servicio (BOE n.º 129, de 30 de mayo de 2002). El mismo importe se establece en concepto de indemnización por razón de servicio a percibir por el personal al servicio de la Generalidad Valenciana, según el Anexo B, letra B) del Decreto 95/2014, de 13 de junio, del *Consell*, por el que se modifica el Decreto 24/1997, de 11 de febrero, del *Consell*, sobre indemnizaciones por razón del servicio y gratificaciones por servicios extraordinarios, y Decreto 175/2006, de 24 de noviembre, del *Consell*, por el que se regulan las condiciones de trabajo del personal al servicio de la Administración del *Consell* (DOGV n.º 7.299, de 19 de junio de 2014). Para una visión extensa de las diferentes fuentes procedentes de la Administración que permiten calcular los costes de un desplazamiento, vid. ARMENGOL I GASULL, O. Y OLMOS CASTRO, N., «El impacto de la economía colaborativa en el transporte interurbano: un análisis jurídico del *ride sharing*», cit., pp. 343-346.

⁶¹⁷ https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/plan_inspeccion_2020.pdf.

⁶¹⁸ <https://sie.fer.es/recursos/richImg/doc/21544/PLAN%20INSPECCI%C3%93N%202015.pdf>.

Estado establece, dentro del plan específico del control de las plataformas digitales de contratación de servicios de transporte de viajeros en vehículos de turismo particulares, como valor de referencia a aplicar el valor de indemnización por uso de vehículo particular por razón de servicio, fijándose en 0,19 euros por kilómetro recorrido»⁶¹⁹.

Sin embargo, pese a esta coincidencia, la conclusión que alcanzan las sentencias del orden mercantil y la del orden contencioso-administrativo es diferente. Así, la sentencia del Juzgado de lo Mercantil n.º 2 de Madrid falló que el transporte debe ser calificado como privado particular, pues los conductores que operan a través de *BlaBlaCar* son particulares que realizan el viaje con la intención de satisfacer necesidades propias de desplazamiento, por su cuenta y riesgo, que no obtienen un lucro con la prestación del transporte, salvo supuestos excepcionales de uso indebido. En contra de la opinión de la parte actora, el juzgador de instancia consideró probado que no existe lucro para los conductores, puesto que los costes del viaje son mayores que el precio abonado por los usuarios, teniendo en cuenta que se deben incluir en los mismos no solo los gastos de combustible, sino también el desgaste del vehículo, el aceite, las ruedas, etc. Señaló como prueba decisiva el hecho de que la propia Administración establece un precio superior, de 0,19 euros por kilómetro a nivel estatal, en concepto de indemnización a percibir como gasto de viaje por el uso de vehículo particular en comisión de servicios (FJ 4.º)⁶²⁰. En el mismo sentido, la Audiencia Provincial consideró que *«[l]o que perciben los usuarios que disponen de su vehículo es una participación en los gastos del viaje que desean realizar en su propio interés. No se presta ningún servicio de transporte público discrecional por el conductor»* (FJ 6.º)⁶²¹.

⁶¹⁹ Siguiendo el artículo L 3132-1 del Código de Transportes francés, en Francia el importe de los gastos de desplazamiento en el transporte compartido (*covoiturage*) se calcula a partir del baremo mencionado en el artículo 83.3 del *Code Général des Impôts approuvé par Loi n.º 2005-171, du 30 décembre 2005 (JORF n.º 304, du 31 décembre 2005)*. El baremo se contiene en el Anexo IV del *Code Général des Impôts*, que establece distintos tramos en función de los caballos fiscales y la distancia anual recorrida por el vehículo, oscilando entre 0,27 euros/km y 0,595 euros/km.

⁶²⁰ Apunta que en algunas Comunidades Autónomas el importe es incluso superior, como, por ejemplo, en Extremadura donde se fija en 0,22 euros por kilómetro en el Anexo IV al Decreto 287/2007, de 3 de agosto, sobre indemnizaciones por razón de servicio (*DOE* n.º 92, de 9 de agosto de 2007).

⁶²¹ Gran parte de la doctrina comparte la solución alcanzada por las sentencias respecto de la calificación del transporte como privado particular. Así, VELASCO SAN PEDRO, L. A., «El transporte colaborativo *hic et nunc*», cit., p. 408; id., «Economía colaborativa», cit., p. 651; MIRANDA SERRANO, L. M., «Economía colaborativa y competencia desleal. ¿Deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por plataforma digitales?», *REE* (edición en línea), julio-diciembre 2017, pp. 197-249, en pp. 234 y 235; CARBONELL

Por el contrario, la Sentencia del Juzgado de lo contencioso-administrativo n.º 11 de Madrid declaró que los importes percibidos por el sancionado habían excedido aquel resultante de aplicar el coeficiente de 0,19 euros por kilómetro recorrido, con el consiguiente beneficio económico asociado. En consecuencia, el transporte realizado debía calificarse de público y, por tanto, la sanción administrativa por realizarlo sin la preceptiva autorización, justificada.

El hecho de que las resoluciones referidas llegasen a resultados distintos, aun aplicando las tres el valor de 0,19 euros por kilómetro para calcular el importe a partir del cual los conductores empiezan a obtener un beneficio con la realización del transporte, responde a que las resoluciones del orden mercantil omiten que los costes del viaje se deben repartir entre todos los ocupantes del vehículo, incluido el conductor. Llegan así a la discutible conclusión de que los importes percibidos por los conductores cubren exclusivamente los gastos del viaje. En cambio, la sentencia del Juzgado de lo contencioso-administrativo apunta, acertadamente, que los gastos del trayecto se deben repartir entre todos los sujetos que comparten el viaje. En efecto, así lo recoge también el Plan de Inspección de Transporte por Carretera 2020 (y también el de 2015), que establece que «[s]e entiende por gastos compartidos aquellos como combustible y peaje, debiéndose repartir el coste de dichos gastos entre todos los ocupantes del vehículo, incluido el conductor» (p. 13).

Esta última interpretación es la correcta, pues viene exigida por la misma naturaleza jurídica del transporte privado particular, como actividad en la que el conductor comparte los

PORRAS, E., «Competencia y mercado en el transporte en vehículos turismo ante el reto de las nuevas tecnologías», cit., p. 60; LEIÑENA MENDIZÁBAL, E., «Los nuevos sistemas de utilización compartida de vehículos de transporte (*carpooling* y *car sharing*): entre la economía colaborativa y la competencia desleal», cit., p. 300; id., «Los desafíos jurídicos de la economía colaborativa; el caso BlaBlaCar en relación con UberPop», cit., pp. 229 y 230; ESTER RODRÍGUEZ, G., «La regulación de la actividad de las plataformas prestadoras de servicios en internet: el caso BlaBlaCar y el test de la influencia decisiva en la actividad subyacente», cit., p. 10; BULCHAND, J. Y MELIÁN, S., *La revolución de la economía colaborativa*, cit., p. 118; HORRACH ARMO, J. G., «La competencia desleal en la economía colaborativa. Especial referencia a las distintas modalidades del servicio de transporte de pasajeros», en A. Madrid Parra (dir.), *Derecho mercantil y tecnología*, cit., pp. 1.051-1.071, en p. 1.060. Por el contrario, se muestra crítico con la Sentencia del Juzgado de lo Mercantil n.º 2 de Madrid, CASCALES MORENO, F. J., «Comentario sucinto a la Sentencia de 2 de febrero de 2017, del Juzgado de lo Mercantil Número 2 de Madrid (procedimiento ordinario 343/2015), sobre la actividad de BLABLACAR», *La Ley*, n.º 2.373, 2017, pp. 1-3, en p. 2. A nuestro entender, el autor se equivoca al considerar que siempre que exista retribución estamos ante un transporte público, pues tal afirmación niega la misma existencia de la modalidad de transporte privado particular. Por su parte, algunos autores ponen de manifiesto las dudas que plantea la calificación jurídica de la actividad. Así, PETIT LAVALL, M.ª V. Y PUETZ A., «Fierce or Unfair Competition in the Road Passenger Transport Sector», cit., p. 434; id., «Economía colaborativa y transporte», cit., pp. 144 y 145; JARNE MUÑOZ, P., *Economía colaborativa y plataformas digitales*, cit., pp. 150 y 151.

costes del trayecto con los demás viajeros. De hecho, ocurre igual en el ámbito de la aviación en el caso de los vuelos con gastos compartidos (*flight-sharing* o *cost-shared flights*). Siguiendo el artículo 6.4.bis.a) del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas⁶²², los pilotos titulares de una licencia de aviación privada pueden invitar a otros viajeros a compartir el vuelo con ellos, repartiendo los costes directos, esto es, el coste del combustible, las tasas aeroportuarias, y hasta el canon por el arrendamiento de la aeronave, sin que se entienda que existe retribución, siempre que se cumplan una serie de requisitos, entre ellos que dichos costes sean asumidos por todos los ocupantes de la aeronave, incluido el piloto⁶²³.

Aceptando que los costes del trayecto deben repartirse entre los ocupantes del vehículo y tomando como valor de referencia aquel correspondiente a la indemnización por utilización del vehículo particular por el personal al servicio de la Administración Pública en comisión de servicios, esto es, 0,19 euros, resulta que, en muchos casos, los conductores que recurren a la intermediación de *BlaBlaCar* obtienen beneficios. En consecuencia, el transporte que realizan no puede calificarse como privado particular, sino como público, debiendo por ello disponer de un título administrativo habilitante (art. 42 LOTT y art. 33.1 ROTT). En efecto, si la tarifa que *BlaBlaCar* permite solicitar oscila entre los 0,06 y los 0,09 euros por kilómetro recorrido, en caso de que el conductor solicite el importe máximo permitido, no obtendría lucro solo si viaja con un único acompañante. Del mismo modo, si el conductor solicita el importe mínimo permitido, de 0,06 euros, podrá viajar como máximo con dos acompañantes en el vehículo y la remuneración obtenida no le reportaría beneficios⁶²⁴. De ello resulta que, incluso en aquellos

⁶²² DOUE L 296, de 25 de octubre de 2012.

⁶²³ GUERRERO LEBRÓN, M.ª J., «Los vuelos privados con gastos compartidos», cit., p. 93.

⁶²⁴ Por el contrario, FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, P., *El Carpooling o viaje en coche compartido. Especial referencia a BlaBlaCar*, cit., pp. 107 y 108, considera que es improbable que se den supuestos en los que el conductor obtenga beneficios, ya que, si viaja con un número elevado de viajeros, recibiría valoraciones negativas, pues estos no viajarían cómodamente. Además, afirma que, debido al éxito de la plataforma, el número de trayectos ofrecidos es cada vez mayor, lo que obliga a los conductores a bajar los precios. No obstante, en su razonamiento parte de la consideración de que los conductores exigirán el precio mínimo recomendado por la plataforma (de 0,06 euros) y no el máximo (de 0,09 euros) o uno intermedio. Sin duda, es una visión optimista. También considera que es improbable que el vehículo se llene, AZNAR TRAVAL, A., *Economía Colaborativa, Alojamiento y Transporte*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2017, p. 125. Por su parte, ESTER RODRÍGUEZ, G., «La regulación de la actividad de las plataformas prestadoras de servicios en internet: el caso BlaBlaCar y el test de la influencia decisiva

casos en los que el conductor respeta las condiciones de la plataforma, el transporte que realiza podría ser público y no privado particular. De hecho, a pesar de que la plataforma recuerda al conductor en el momento de configurar los detalles del viaje que publica que, si ofrece cuatro plazas en su vehículo, podría obtener beneficios: «*[s]i llevas a 4 pasajeros, es posible que obtengas un beneficio económico por tu viaje, lo que puede ir en contra de (...) la normativa local*», no impide que lo haga, ni disminuye el importe que pueda solicitar en caso de que aumente el número de plazas ofrecidas. Además, incluso con un número inferior de plazas ocupadas, podríamos estar ante una actividad lucrativa⁶²⁵.

En este sentido, por más que *BlaBlaCar* insista en que «*[e]stá estrictamente prohibido obtener ningún tipo de beneficio mediante el uso de nuestra Plataforma*» y recuerde a los conductores que deben solicitar únicamente «*los costes reales del trayecto*», utilizar la plataforma «*con fines no comerciales y no empresariales*» y «*no solicitar una Cantidad de costes compartidos superior a los costes reales del trayecto y que puedan generarte un beneficio*», al igual que «*no generar ningún beneficio a través de la Plataforma*» [pto. 8.2(xiv) —«Compromisos de los Conductores»— de las «Condiciones Generales de Uso»], bajo pena de suspensión de la cuenta de usuario, limitación de acceso y rescisión⁶²⁶, en la práctica, la

en la actividad subyacente», cit., p. 5, alude a un informe aportado por la compañía en el litigio contra Confibus para justificar que los conductores no se lucran con la actividad. El informe analiza los viajes realizados en *BlaBlaCar* durante un año (de agosto de 2014 a agosto de 2015) de forma conjunta, para extraer la tasa media de ocupación de los vehículos (1,67 viajeros por trayecto) y la aportación media por trayecto (0,087 euros/km). No obstante, aun admitiendo que los datos y cálculos sean ciertos, el método no es adecuado, pues debe analizarse caso por caso si el transporte es público o privado particular, y no de forma conjunta, referido a todos los viajes realizados en *BlaBlaCar* por la comunidad de conductores durante un determinado período.

⁶²⁵ Un estudio realizado en Italia sobre la actividad de *BlaBlaCar* en 2014 puso de manifiesto que la tasa de ocupación de los vehículos fue la siguiente: un 16% nunca se llenaban; un 26% se llenaban algunas veces; un 47% casi siempre se llenaban; y, un 11% siempre estaban llenos. Vid. OCDE, *An Introduction to Online Platforms and their Role in the Digital Transformation*, cit., p. 132.

⁶²⁶ Puntos 5.1, «Costes compartidos»; 6, «Objetivo no comercial y no empresarial de los Servicios y la Plataforma»; y 9, «Suspensión de cuentas, limitación de acceso y rescisión» de las «Condiciones Generales de Uso». Además, indica en su página web que el importe que recomienda la plataforma «*debería reducir al máximo tus gastos (combustible, desgaste del vehículo, mantenimiento, etc.) para un viaje concreto*»: <https://www.blablacar.es/faq/question/como-se-establecen-las-aportaciones-de-los-pasajeros-de-mi-viaje>, y que «*[l]os usuarios comparten los gastos del viaje sin obtener beneficio. Para ello, BlaBlaCar recomienda en la plataforma una aportación por usuario y viaje de 0,06 euros por kilómetro apropiada para la compartición de gastos inherentes a la conducción (gasolina, peaje, mantenimiento, seguros, impuestos, etc.) y limita la aportación máxima que pueden solicitar los conductores de tal manera que no se superen estos gastos*»: <https://blog.blablacar.es/about-us>.

plataforma no introduce ningún mecanismo de control para impedir la obtención de lucro⁶²⁷. Es cierto que califica a los conductores con un código de colores para disuadirlos de exigir cantidades excesivamente elevadas (FJ 2.º Sentencia del Juzgado de lo Mercantil n.º 2 de Madrid), pero dicho código opera dentro de los límites mínimo y máximo establecidos por la plataforma. Es más, la misma *BlaBlaCar* afirma que el importe por plaza no varía en función del número de viajeros para que las búsquedas de viajes sean más fáciles y eficaces, ya que «cuando el importe no está publicado, un viajero puede tener miedo de que al final solo vaya a viajar él como viajero, lo que podría comportar que tuviera que pagar más de lo acordado» y, además, negociar el precio del viaje podría resultar incómodo para las partes⁶²⁸. Sin embargo, estos argumentos no impiden que el transporte pueda considerarse público.

Con todo, el modelo de negocio de *BlaBlaCar* no es estático, sino que está en constante evolución. En este sentido, parece ser que la plataforma ha rebajado los límites mínimo y máximo de los importes que los conductores pueden solicitar a través de la aplicación. Así lo hemos comprobado en tres trayectos: Castellón-Valencia, Castellón-Barcelona y Valencia-Madrid. En el primero, el precio recomendado por la plataforma es de 3 euros por viajero, siendo los límites mínimo y máximo de 1 y 4 euros, respectivamente. Por su parte, en el trayecto Castellón-Barcelona, la plataforma recomienda un precio de 11 euros por viajero y establece un mínimo y un máximo de 6 y 17 euros. En fin, en el trayecto Valencia-Madrid, el precio recomendado es de 13 euros por viajero y el mínimo y máximo de 13 y 21 euros. Tomando en consideración la distancia de los tres trayectos según *Google Maps*, aplicación empleada por *BlaBlaCar*⁶²⁹, resulta que los límites mínimo y máximo de los importes que se pueden solicitar a través de la plataforma son de 0,013-0,053 euros/km en el trayecto Castellón (Universitat Jaume I)-Valencia (Estación de trenes Joaquín Sorolla); 0,021-0,061 euros/km en el trayecto Castellón (Universitat Jaume I)-Barcelona (Estación de trenes Barcelona Sants); y, 0,022-0,059

⁶²⁷ Con razón, JARNE MUÑOZ, P., *Economía colaborativa y plataformas digitales*, cit., pp. 150 y 151, apunta que, «a pesar de la contundencia con la que las condiciones generales de acceso y uso de la plataforma *BlaBlaCar* prohíben la utilización profesional de este servicio, no se pone ningún medio de control al efecto. Desde el momento en que el conductor es libre de fijar el número de plazas en función del vehículo y el precio de las mismas la prohibición del ánimo de lucro resulta ilusoria».

⁶²⁸ <https://www.blablacar.es/faq/question/por-que-el-importe-por-plaza-no-es-variable>.

⁶²⁹ <https://blog.blablacar.es/newsroom/noticias/google-maps-incluye-blablacar-opciones#:~:text=Despu%C3%A9s%20del%20tren%2C%20el%20autob%C3%BAs,servicio%20de%20mapas%20de%20Google>.

en el trayecto Valencia (Estación de trenes Joaquín Sorolla)-Madrid (Estación de trenes Madrid Atocha). Como puede observarse, se trata de importes inferiores a los 0,06 y 0,09 euros/km que la plataforma afirmaba aplicar en el litigio ante el Juzgado de lo Mercantil n.º 2 de Madrid. Las conclusiones alcanzadas no pueden ser definitivas, pues se requeriría de una muestra más amplia de trayectos. Sin embargo, es relevante que la ruta Valencia-Madrid analizada sea una de las más frecuentadas, según afirma la compañía⁶³⁰. Suponiendo que esta información es cierta, extrapolándola a los demás trayectos en *BlaBlaCar*, se reducirían los supuestos en los que los conductores se lucran con el transporte y, en consecuencia, deba ser calificado como público.

Sea como fuere, en aquellos casos en los que sí se trata de un transporte público, los conductores deben estar en posesión de una autorización administrativa (art. 42 LOTT y art. 33.1 ROTT). Ahora bien, incluso si obtuvieran una autorización administrativa —lo que es altamente improbable, pues las únicas que la legislación vigente contempla para el transporte discrecional en vehículo de turismo son las de taxi y VTC, ambas limitadas cuantitativamente— tampoco podrían realizar la actividad que están llevando a cabo, porque los transportes discretionales de viajeros deben ser contratados, por regla general, por la capacidad total del vehículo (art. 99.3 LOTT), es decir, no por plaza con pago individual, salvo los supuestos exceptuados del artículo 122.1 ROTT, en los que no cabe encuadrar la actividad de transporte realizada con la intermediación de *BlaBlaCar*. En efecto, dicho precepto establece que se podrá autorizar la contratación por plaza con pago individual para servicios que cumplan conjuntamente al menos tres de las cuatro circunstancias siguientes: que el transporte venga motivado por acontecimientos de afluencia masiva de público, no pudiendo la demanda ser satisfecha adecuadamente por los servicios regulares permanentes de uso general existentes; que por el carácter ocasional del servicio no proceda el establecimiento de transportes regulares permanentes, temporales o de uso especial; que los servicios no se presten con reiteración de itinerario, calendario y horario, teniendo cada transporte una finalidad específica e independiente; y que el transporte se organice con un objetivo o finalidad común a la totalidad de los viajeros. En este sentido, es obvio que la primera circunstancia no concurre, pues los transportes en *BlaBlaCar* no están relacionados con eventos a los que acude un gran número de

⁶³⁰ <https://blog.blablacar.es/blablalife/novedades/blablacar-3-millones-usuarios-espana> (fecha consulta: 7 de octubre de 2020).

personas. Deberían, por tanto, cumplirse necesariamente las tres restantes. No obstante, no parece que los viajeros que comparten un trayecto en *BlaBlaCar* lo hagan con un objetivo o finalidad común, pues, aunque podría pensarse que dicho objetivo o finalidad común es la de compartir los gastos del viaje o llegar a un destino común, el mismo se da en cualquier viaje y no es merecedor de un tratamiento de excepción. La autorización a la que el artículo 122.1 ROTT se refiere parece pensada para supuestos puntuales, como podría ser, por ejemplo, el desplazamiento de distintos sujetos a un concierto en una localidad distinta de la de su residencia. En cualquier caso, la posibilidad de contratar el vehículo por plaza en los transportes discretionales también viene condicionada a la obtención de «*la correspondiente autorización, la cual podrá tener carácter único o temporal, se concretarán el viaje o viajes autorizados y, en su caso, el tiempo de duración de la misma*» (art. 122.1 *in fine* ROTT).

3. La naturaleza jurídica de la actividad de la plataforma

La actividad de *BlaBlaCar* fue calificada como un servicio de la sociedad de la información y no como uno en el ámbito del transporte por la Sentencia del Juzgado de lo Mercantil n.º 2 de Madrid, pronunciamiento confirmado en apelación. A la misma conclusión nos lleva la aplicación del doble test empleado por el Tribunal de Justicia en la Sentencia de 20 de diciembre de 2017.

Respecto del primer criterio tenido en cuenta por el Tribunal de Justicia para declarar que el servicio de intermediación prestado por *UberPop* estaba indisociablemente vinculado a aquel de transporte —la creación de la oferta de transporte— parece que también concurre en el caso de *BlaBlaCar*. Sin la intervención de la plataforma los conductores, particulares que no disponen de una autorización de transporte, difícilmente podrían organizarse para compartir un viaje juntos en los mismos términos que lo hacen a través de la plataforma. Es cierto que el hecho de compartir vehículos ha existido desde siempre y se ha realizado a través de anuncios en los tablones de las universidades, de las Administraciones Públicas o, incluso, en páginas de Internet⁶³¹. No obstante, ese intercambio de información de forma tradicional, sin la rapidez y

⁶³¹ De hecho, el Abogado General, Sr. Maciej Szpunar, en sus conclusiones en el asunto *UberPop*, declaró que «[e]l uso de vehículo compartido consiste en compartir un itinerario común, determinado por el conductor y no por el pasajero, como contrapartida, como máximo, del reembolso al conductor de una parte de los costes del

eficiencia que aporta la plataforma, y a pequeña escala, nada tenía que ver con el servicio que ofrece *BlaBlaCar*⁶³².

Ahora bien, este primer criterio del doble test no es decisivo a la hora de determinar si la intermediación es independiente del servicio de transporte, sino meramente indiciario. El criterio verdaderamente relevante es si la plataforma ejerce o no una influencia decisiva sobre la prestación del transporte. Pues bien, a la vista del funcionamiento de *BlaBlaCar*, son varios los elementos que ponen de manifiesto que, aunque esta ejerce cierto control sobre la prestación de la actividad de transporte, el mismo no reviste la intensidad necesaria para ser considerado decisivo y, por tanto, entender que los dos servicios están indisociablemente vinculados.

Así, la plataforma no establece las condiciones de desarrollo del transporte, ya que no selecciona a los conductores, ni les forma para que presten un servicio estandarizado. Al contrario, únicamente realiza una verificación del móvil del conductor y exige que aporte el carnet de conducir en vigor, requisito imprescindible, por otra parte, para realizar cualquier actividad de transporte, sea público o privado. Tampoco determina qué tipo de vehículos pueden emplearse, siendo todos los modelos idóneos; ni en qué trayectos debe participar cada uno o la ruta a seguir, sino que son los propios conductores quienes deciden el destino de los viajes, en función de sus propias necesidades de desplazamiento. En este sentido, la recomendación de lugares de encuentro entre los usuarios y el acuerdo con Repsol, según el cual entre los puntos de encuentro que la plataforma recomienda están también ciertas gasolineras pertenecientes al grupo⁶³³, constituyen tan solo sugerencias, que los conductores y los viajeros no están obligados a seguir, pues no hay sanción alguna si no lo hacen. En definitiva, quienes organizan el viaje

viaje», cuando se realiza con la intermediación de plataformas en línea es «una especie de “autostop 2.0”» (nota a pie 24). Esta expresión fue después empleada por la Audiencia Provincial de Madrid (Sección 28.ª) en la Sentencia n.º 86/2019, de 18 de febrero, cit., para referirse al concreto supuesto de *BlaBlaCar* (FJ 7.º).

⁶³² En el mismo sentido, MORENO LISO, L., «El transporte colaborativo: ¿Comercio electrónico o competencia desleal? (Análisis del asunto *Elite Taxi V. Uber Systems Spain, S. L.*)», cit., p. 450. Por el contrario, FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, P., *El Carpooling o viaje en coche compartido. Especial referencia a BlaBlaCar*, cit., p. 75, considera que *BlaBlaCar* no ha creado la posibilidad de compartir coche, pues ya existía antes de fundarse la plataforma.

⁶³³ El 30 de enero de 2018 fue dada a conocer la nueva funcionalidad consistente en mostrar de forma automática una lista de puntos de encuentro y llegada cuando un conductor publica un viaje, para que el viajero seleccione el que le venga mejor. Sin embargo, estos lugares son solo recomendaciones y el conductor puede indicar otras ubicaciones de salida o llegada: <https://blog.blablacar.es/blablalife/viaje-en-carretera/puntos-de-encuentro-recomendados-para-tus-viajes>.

son los propios conductores, no *BlaBlaCar*. Además, esta tampoco fija el importe final del precio del transporte, aunque realice una recomendación y establezca los límites mínimo y máximo del mismo. También califica a los conductores con un código de colores para disuadirlos de exigir cantidades excesivamente elevadas. Sin embargo, los conductores son libres de determinar el importe por plaza dentro de los márgenes preestablecidos.

En cuanto al sistema de valoraciones recíprocas de los usuarios, es cierto que sugiere cierto control de la plataforma sobre la prestación del servicio de transporte, pues, en caso de que un usuario haya recibido al menos tres valoraciones negativas y una puntuación promedia de las opiniones recibidas de 3 o inferior, *BlaBlaCar* puede suspender la cuenta del usuario o limitar el acceso a la misma (pto. 4.3.3 —«Límite»— de las «Condiciones Generales de Uso»). Sin embargo, se ha considerado que se trata de un elemento más empleado para crear un formato de actuación que confiera calidad al servicio (FJ 4.º Sentencia de instancia) y genere confianza entre sus usuarios, haciendo con ello posibles los intercambios, al igual que la concertación de un seguro de viaje adicional por parte de *BlaBlaCar*, que incluye la asistencia en carretera, servicio de grúa, daños personales del conductor, objetos olvidados y asistencia legal, o la gestión de los pagos y cobros, y el abono al conductor de la indemnización que satisface el viajero en caso de cancelación del viaje (FJ 4.º de la Sentencia de instancia y FJ 6.º de la Sentencia de apelación). Además, debe tenerse en cuenta que la sanción se aplica a todos los usuarios de la plataforma, sean conductores o viajeros, es decir, no constituye un mecanismo de control del comportamiento de los conductores exclusivamente.

La similitud con el asunto *Airbnb Ireland, U.C.* merece ser destacada. En relación con la facultad que se reserva *Airbnb* de suspender temporalmente un anuncio, cancelar una reserva o prohibir el acceso a su plataforma a los usuarios que han recibido valoraciones negativas, el Tribunal de Justicia, siguiendo las conclusiones del Abogado General, declaró que dicho control versaba sobre el respeto por los usuarios de las normas definidas o, al menos, seleccionadas, por ellos mismos, diferenciándose así de aquel ejercido por *UberPop*, que se extendía también a la calidad de los vehículos e idoneidad y comportamiento de los conductores respecto de las normas que la plataforma, y no los usuarios, había fijado y, en cualquier caso, «*el ejercicio de facultades de policía administrativa solo fue uno de los elementos que llevaron a declarar que*

dicho prestador de servicios ejercía una influencia decisiva sobre las condiciones de la prestación de los servicios de transporte» (apdo. 76 conclusiones)⁶³⁴.

En fin, el hecho de que *BlaBlaCar* se financie con las comisiones que abonan los viajeros o que no perciba comisión alguna si el viaje no se realiza por causa imputable al conductor, no convierte su actividad en una de transporte, pues dicho importe remunera el servicio de intermediación que realiza (FJ 6.º Sentencia de apelación). Es decir, la remuneración percibida representa «una comisión por su propia existencia y funcionamiento» (FJ 4.º Sentencia de instancia) y constituye un instrumento fundamental para que la plataforma pueda llevar a cabo las actividades de búsqueda de datos, transmisión e intercambio de información, y control de los pagos y de las incidencias⁶³⁵. Así lo explica la propia *BlaBlaCar*, cuando afirma que «[l]os Gastos de Gestión nos permiten garantizar día a día nuestro servicio, haciendo posible también que nuestro equipo de atención al usuario trabaje de forma permanente los 7 días de la semana. Al mismo tiempo, podemos poner en marcha las mejoras técnicas necesarias para contar con una plataforma más ágil y fácil de usar, respondiendo así de forma satisfactoria a las expectativas de nuestra comunidad de usuarios»⁶³⁶. Además, la percepción de una comisión es plenamente compatible con el concepto de servicio de la sociedad de la información. De hecho, la onerosidad es una de las características que ha de reunir un servicio para ser calificado como de la sociedad de la información [letra a) Anexo LSSI y art. 2.a) DCE en relación con el art. 1.1.b) Directiva 2015/1535/UE]. En fin, también se cumplen los demás requisitos necesarios para entender que estamos ante un servicio de la sociedad de la información: la actividad de intermediación se presta a distancia, esto es, sin que las partes (Comuto, S. A. y los conductores y los viajeros) estén presentes; por medios electrónicos (desde los equipos informáticos de

⁶³⁴ Apartados 60, 67 y 67 STJUE (Gran Sala) de 19 de diciembre de 2019, *Airbnb Ireland UC*, cit.; y apartados 75 y 76 Conclusiones del Abogado General, Sr. Maciej Szpunar, de 30 de abril de 2019, *Airbnb Ireland UC*, cit.

⁶³⁵ MIRANDA SERRANO, L. M.^a, «Economía colaborativa y competencia desleal. ¿Deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por plataforma digitales?», cit., p. 233; GARCÍA-PERROTE ESCARTÍN, I., «La prestación de servicios en las plataformas digitales: los casos de BlaBlaCar y Take Eat Easy», *Revista de Información Laboral*, n.º 8, 2017, pp. 1-5, en pp. 1 y 3.

⁶³⁶ Según se explica con ocasión de la actualización del método de cálculo de los gastos de gestión, que empezó a aplicarse a partir del 22 de julio de 2019: <https://blog.blablacar.es/blablalife/reinventing-travel/gastos-incluidos-busqueda>.

Comuto S. A. a los de los usuarios, viajeros y conductores); y tras una petición individual de los destinatarios (viajeros y conductores).

En suma, debe concluirse que la actividad de intermediación y la de transporte no están indisociablemente vinculadas, sino que son independientes, pues la plataforma no ejerce un control decisivo sobre el servicio de transporte. Así, aunque es cierto que *BlaBlaCar* establece determinadas pautas de actuación (recomienda un precio y fija unos límites al mismo, recibe los pagos, verifica el móvil de los usuarios y el carnet de conducir del conductor, impide el uso de la aplicación a los usuarios que tienen un comportamiento inadecuado en los viajes), estas no reúnen la intensidad necesaria a la que alude el Tribunal de Justicia, y también la Comisión Europea en su Comunicación «Una Agenda para la economía colaborativa», para considerar que ejerce un control significativo sobre el prestador del servicio subyacente. En otras palabras, la actividad de *BlaBlaCar* es típica de un servicio de la sociedad de la información⁶³⁷.

En cuanto servicio de la sociedad de la información, la actividad de *BlaBlaCar* se rige por la legislación de su Estado de establecimiento y solo podrá ser controlada por las autoridades competentes de ese Estado, sin que las de los Estados receptores de sus servicios puedan restringir su prestación o comprobar si se adecua a la legislación del Estado de origen (art. 3.1 DCE). Desde esta perspectiva, resulta esencial determinar cuál es el Estado de establecimiento del prestador del servicio de la sociedad de la información que constituye la actividad de *BlaBlaCar*. Siguiendo la DCE, se considera prestador de servicios establecido aquel que «*ejerce de manera efectiva una actividad económica a través de una instalación estable y por un período de tiempo indeterminado*», mientras que «*[l]a presencia y utilización de los medios técnicos y de las tecnologías utilizadas para prestar el servicio no constituyen en sí mismos el establecimiento del prestador de servicios*» [art. 2.c) DCE]⁶³⁸. Ahora bien, en caso de que

⁶³⁷ En cambio, PETIT LAVALL, M.ª V. Y PUETZ, A., «Fierce or Unfair Competition in the Road Passenger Transport Sector», cit., pp. 436 y 467, consideran que la plataforma sí ejerce una influencia decisiva sobre el servicio de transporte y, por tanto, es un intermediario en el transporte. No obstante, entienden que el transporte es privado particular, lo que implica que *BlaBlaCar* no debe obtener una autorización como intermediaria en el transporte, pues la LOTT y el ROTT tan solo la exigen para intermediar en el transporte público.

⁶³⁸ Con este inciso se pretende dificultar que los prestadores puedan eludir la supervisión empleando criterios formales o basados en la utilización de medios tecnológicos, como la ubicación del servidor en el que se aloja la información, para determinar el establecimiento. Vid. DE MIGUEL ASENSIO, P. A., *Derecho Privado de Internet*, cit., p. 157; PLAZA PENADÉS, J., «La ley de servicios de la sociedad de la información y comercio electrónico», cit., p. 62.

existan varios establecimientos de un mismo prestador, lo determinante será precisar desde qué lugar se presta un servicio concreto y, en caso de especial dificultad, será el lugar en que el prestador tenga su centro de actividades en relación con ese servicio en particular (considerando 19 DCE).

Por su parte, la LSSI, en vez de limitarse a reproducir el concepto adoptado por la DCE, incorpora una definición propia de prestador de servicios establecido y algunas presunciones no presentes en la norma europea. En concreto, establece que lo determinante para que un prestador de servicios se considere establecido en España es que «*su residencia o domicilio social se encuentren en territorio español, siempre que estos coincidan con el lugar en que esté efectivamente centralizada la gestión administrativa y la dirección de sus negocios. En otro caso, se atenderá al lugar en que se realice dicha gestión o dirección*» (art. 2.1 LSSI). Además, la LSSI también es de aplicación a los servicios que los prestadores residentes o domiciliados en otro Estado ofrezcan a través de un establecimiento permanente situado en España, es decir, cuando dispongan en territorio español de instalaciones o lugares de trabajo en los que realicen toda o parte de su actividad (art. 2.2 LSSI)⁶³⁹. Finalmente, introduce una presunción de establecimiento en España cuando el prestador o «*alguna de sus sucursales*» consten inscritos en el Registro Mercantil o en otro registro público español en el que fuera necesaria la inscripción para la adquisición de la personalidad jurídica. Por el contrario, en línea con dispuesto en la DCE, el mero uso de los medios tecnológicos situados en España para la prestación del servicio o el acceso al mismo no es criterio suficiente para determinar por sí solo el establecimiento en España (2.3 LSSI).

Siguiendo la normativa expuesta, para determinar el lugar de establecimiento del prestador de servicios de la sociedad de la información *BlaBlaCar* debe partirse de que la plataforma es titularidad de la sociedad de nacionalidad francesa Comuto S. A., que se encarga, asimismo, de su gestión. Por tanto, parece ser que es desde Francia desde donde la plataforma ejerce de manera efectiva su actividad a través de Comuto S. A. [art. 2.c) DCE]. En otras palabras, el

⁶³⁹ En este sentido, la STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 144/2013, de 4 de marzo (Roj: STS 2245/2013) declaró en relación con los servicios de buscador proporcionados por Google Inc., domiciliada en los Estados Unidos, que el hecho de que disponga en Madrid de una oficina de ventas permanente permite concluir que es aplicable la LSSI, de acuerdo con su art. 2.2 (FJ 4.º).

lugar en el que está establecido su domicilio social y centralizada la gestión administrativa y la dirección de sus negocios no es España, sino el país galo (art. 2.1 LSSI). Ocurre, sin embargo, que en España opera, desde el 25 de septiembre de 2014, la sociedad Comuto Iberia S. L., dedicada a «[l]a prestación de servicios de promoción y marketing a entidades participadas y a otras entidades vinculadas, o que se encuentren en el ámbito de la actividad desarrollada por la Sociedad. Asimismo, la Sociedad podrá también llevar a cabo la prestación de servicios contables, de gestión», que tiene asignado el código de Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CNAE) 7311, correspondiente a las Agencias de Publicidad. Comuto Iberia S. L. cuenta con un único socio, la sociedad francesa Comuto S. A.⁶⁴⁰. Esta circunstancia hace plantearse si cabe aplicar aquí la presunción de establecimiento en España del prestador cuando «alguna de sus sucursales» conste inscrita en el Registro Mercantil (art. 2.2 LSSI). Puede decirse que Comuto Iberia S. L. no constituye una sucursal de Comuto S. A., como exige la literalidad de la norma, sino una filial, pues tiene personalidad jurídica propia⁶⁴¹. No obstante, debe significarse que, pese a que la LSSI hace referencia a *sucursales* del prestador, la forma jurídica del establecimiento no es un factor determinante, pudiendo tratarse de «una sucursal, oficina o cualquier otro tipo de establecimiento permanente situado en territorio español desde el que se dirija la prestación de servicios de la sociedad de la información»⁶⁴². Así lo declaró el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en la Sentencia de 13 de mayo de 2014 en el asunto *Google vs. AEPD*⁶⁴³, al afirmar que es irrelevante la forma jurídica del establecimiento, pudiendo ser tanto una sucursal como una filial con personalidad jurídica, como Comuto Iberia S. L.

⁶⁴⁰ Según *BORME* n.º 195, de 13 de octubre de 2014, sus datos registrales son los siguientes: T 32667, F 70, S 8, H M 588056, I/A 1.

⁶⁴¹ Siguiendo el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital (*BOE* n.º 161, de 3 de julio de 2010), «[l]as sociedades de capital podrán abrir sucursales en cualquier lugar del territorio nacional o del extranjero» (art. 11.1), siendo competente para acordar su creación, supresión o traslado el órgano de administración, salvo disposición contraria de los estatutos (art. 11.2). Su régimen de inscripción se contiene en los artículos 295-308 RRM.

⁶⁴² Así se recoge en la página ministerial www.lssi.gob.es, en el apartado que resume cómo opera el ámbito territorial a los efectos de sujeción a la LSSI: <http://www.lssi.gob.es/la-ley/Paginas/preguntas-frecuentes.aspx?Faq=%C3%81mbito+de+aplicaci%C3%B3n>.

⁶⁴³ STJUE (Gran Sala) de 13 de mayo de 2014, *Google vs. AEPD*, C-131/12, ECLI:EU:C:2014:317, apartado 19.

Ahora bien, no basta con que el prestador (Comuto S. A.) disponga de una filial en España (Comuto Iberia S. L.), sino que la actividad de prestación del servicio de la sociedad de la información debe dirigirse desde la misma en territorio español. Si es cierto que la actividad de Comuto Iberia S. L. se limita a la prestación de servicios de promoción y *marketing* para entidades del grupo, como lo indica su objeto social registrado y afirmó la compañía en el marco del litigio contra Confibus (antecedente 2.º Sentencia de instancia y FJ 1.º Sentencia de apelación), no cabe entender que estemos ante un prestador establecido en nuestro país en virtud de la presunción del artículo 2.2 LSSI.

Siendo Comuto S. A. un prestador establecido en Francia, puede desarrollar su actividad en España en régimen de libre prestación de servicios (art. 7.1 LSSI). No obstante, las autoridades españolas competentes⁶⁴⁴ pueden adoptar medidas restrictivas de la libertad de prestación de servicios de la sociedad de la información, que constituye la actividad de la plataforma (interrupción de la prestación o retirada de datos), si se constata que la misma atenta o puede atentar contra alguno de los principios contemplados en el artículo 8.1 LSSI y siguiendo, en todo caso, el procedimiento de cooperación intracomunitario descrito en el mismo⁶⁴⁵. En particular, dichas medidas podrían adoptarse en base a que a través de la plataforma se están prestando, en ocasiones, transportes públicos de viajeros por conductores que no disponen de la preceptiva autorización administrativa, a fin de asegurar la protección de los consumidores (los viajeros) a la que alude el artículo 8.1 LSSI. Ahora bien, es dudoso que el Estado español pueda adoptar medidas restrictivas con carácter urgente y notificarlas después, a la mayor brevedad posible y, en cualquier caso, como máximo, en el plazo de quince días desde su adopción, tanto

⁶⁴⁴ Se entiende por órgano competente «*todo órgano jurisdiccional o administrativo, ya sea de la Administración General del Estado, de las Administraciones Autonómicas, de las Entidades locales o de sus respectivos organismos o entes públicos dependientes, que actúe en el ejercicio de competencias legalmente atribuidas*» [letra j) Anexo LSSI]. Ahora bien, cuando la CE y las leyes reguladoras de los respectivos derechos y libertades así lo prevean de forma excluyente, sólo la autoridad judicial competente podrá adoptar medidas restrictivas contra un servicio de la sociedad de la información, «*en tanto garante del derecho a la libertad de expresión, del derecho de producción y creación literaria, artística, científica y técnica, la libertad de cátedra y el derecho de información*» (art. 8.1 in fine LSSI). Para una crítica a la indeterminación de la Ley, que no especifica a qué órganos en concreto se refiere, vid. VILLAR URIBARRI, J. M., «El régimen jurídico de los prestadores de servicios de la sociedad de la información», en R. Mateu de Ros y M. López-Monís Gallego (coords.), *Derecho de internet: la Ley de Servicios de la Sociedad de la Información y de Comercio Electrónico*, cit., pp. 387-414, en pp. 393-396.

⁶⁴⁵ Vid. *supra* epígrafe II.1.

a la Comisión Europea como al Estado francés, indicando las razones de urgencia (art. 8.3 y 4 LSSI), pues *BlaBlaCar* lleva operando en nuestro país desde 2010.

**CAPÍTULO III: LA COMPETENCIA DESLEAL EN EL TRANSPORTE
DISCRECIONAL DE VIAJEROS POR CARRETERA DESARROLLADO CON LA
INTERVENCIÓN DE PLATAFORMAS EN LÍNEA**

SUMARIO: I. LA APLICACIÓN DE LA LEY DE COMPETENCIA DESLEAL A LOS MODELOS DE NEGOCIO DE *UBER*, *CABIFY* Y *BLABLACAR*. 1. El ámbito territorial de aplicación de la Ley de Competencia Desleal. 2. El ámbito objetivo y subjetivo de aplicación de la Ley de Competencia Desleal. —II. EL ILÍCITO CONCURRENCIAL POR INFRACCIÓN DE NORMAS. —III. EL ILÍCITO CONCURRENCIAL POR INFRACCIÓN DE NORMAS EN EL MODELO DE NEGOCIO DE *UBER* Y *CABIFY*. 1. La infracción de las normas ordenadoras del transporte. 1.1. La ausencia de una autorización de transportista. 1.2. La obligación de contratación previa del servicio y la prohibición de captar clientes en la vía pública. 1.2.1. En la normativa estatal. 1.2.2. En la normativa autonómica. 2. La infracción de la normativa laboral y tributaria. 3. La legitimación pasiva. 3.1. Cuestiones previas. 3.2. Las acciones declarativa y de cesación. 3.3. La acción de resarcimiento de daños y perjuicios. —IV. EL ILÍCITO CONCURRENCIAL POR INFRACCIÓN DE NORMAS EN EL MODELO DE NEGOCIO DE *BLABLACAR*. 1. La prestación de un servicio de transporte público sin autorización administrativa. 2. Los sujetos responsables. 2.1. Los conductores. 2.2. La plataforma: 2.2.1. La plataforma no es un mero prestador de servicios de alojamiento de datos. 2.2.2. La responsabilidad de la plataforma por la conducta desleal por infracción de normas. 3. La eventual infracción de la normativa tributaria.

I. LA APLICACIÓN DE LA LEY DE COMPETENCIA DESLEAL A LOS MODELOS DE NEGOCIO DE *UBER*, *CABIFY* Y *BLABLACAR*

1. El ámbito territorial de aplicación de la Ley de Competencia Desleal

El análisis de los modelos de negocio de *Uber*, *Cabify* y *BlaBlaCar* desde la óptica de la LCD debe iniciarse examinando si las actividades realizadas por y con la intervención de estas plataformas entran en su ámbito de aplicación territorial, objetivo y subjetivo. Solo si la respuesta es afirmativa procede preguntarse qué preceptos concretos de la LCD resultan, en su caso, infringidos por las propias plataformas o los conductores.

La delimitación del ámbito territorial al que resulta aplicable la LCD reviste importancia solo en relación con los modelos de negocio de *Uber* y *BlaBlaCar*, pues las sociedades gestoras de las plataformas son de nacionalidad neerlandesa (*Uber*, B. V.) y francesa (*Comuto*, S. A.), respectivamente. Por tanto, habrá que determinar si sus actividades quedan sometidas a la ley española represora de la competencia desleal. Por el contrario, esta incógnita no se plantea en relación con *Cabify*, gestionada por la sociedad de nacionalidad española *Maxi Mobility Spain*, S. L. En efecto, en lo que aquí concierne, en su modelo de negocio no concurre ningún elemento de extranjería y, en consecuencia, no cabe duda de que cae dentro del ámbito territorial de aplicación de la LCD.

Antes de la reforma operada por la Ley 29/2009, de 30 de diciembre, por la que se modifica el régimen legal de la competencia desleal y de la publicidad para la mejora de la protección de los consumidores y usuarios (Ley 29/2009, de 30 de diciembre)⁶⁴⁶, la LCD delimitaba su ámbito territorial en el artículo 4, según el cual resultaba de aplicación «*a los actos de competencia desleal que produzcan o puedan producir efectos sustanciales en el mercado español*». La referencia a los efectos en el mercado español fue suprimida por dicha reforma

⁶⁴⁶ *BOE* n.º 315, de 31 de diciembre de 2009. La Ley 29/2009, de 30 de diciembre, tiene por objeto la incorporación al Derecho español de la Directiva 29/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005, relativa a las prácticas comerciales desleales de las empresas en sus relaciones con los consumidores en el mercado interior, que modifica la Directiva 84/450/CEE del Consejo, las Directivas 97/7/CE, 98/27/CE y 2002/65/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo («Directiva sobre las prácticas comerciales desleales») (*DOUE* L 149, de 11 de junio de 2005).

porque había entrado en vigor el Reglamento (CE) n.º 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de julio de 2007, relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales (en adelante, Reglamento Roma II)⁶⁴⁷, que regula las situaciones que comportan «*un conflicto de leyes*» en la Unión Europea, es decir, aquellas que contienen uno o más elementos ajenos a la vida social interna de un país, siendo, por tanto, susceptibles de regirse por varios ordenamientos jurídicos⁶⁴⁸, como ocurre respecto de la actividad de *Uber* y *BlaBlaCar*. En consecuencia, la entrada en vigor del Reglamento Roma II hacía innecesaria «*cualquier referencia a su ámbito de aplicación territorial*» en la LCD (pto. II, párr. 3.º Exposición de motivos de la Ley 29/2009, de 30 de diciembre).

En concreto, el artículo 6 del Reglamento Roma II distingue dos supuestos, en función de si el acto de competencia afecta o puede afectar al mercado en general o, por el contrario, tan solo a un concreto competidor. En el primer caso, la ley aplicable será la del país en cuyo territorio «*las relaciones de competencia*» o «*los intereses colectivos de los consumidores*» resulten o puedan resultar afectados (art. 6.1 del Reglamento Roma II), cumpliendo así con el objetivo de «*proteger a los competidores, los consumidores y al público en general, así como garantizar el buen funcionamiento de la economía de mercado*» (considerando 21 del Reglamento Roma II). Por su parte, en el segundo caso, se aplica la regla general del artículo 4 del Reglamento Roma II (art. 6.2 del Reglamento Roma II), según la cual, la ley aplicable será la del lugar del daño (art. 4.1 del Reglamento Roma II), si bien cuando el responsable y la víctima residan en el mismo país, la ley aplicable será la de su residencia habitual común (art. 4.2 del Reglamento Roma II), pudiendo, además, aplicarse la ley de otro país con el que la situación se encuentre manifiestamente más conectada (art. 4.3 del Reglamento Roma II). En todo caso, la regla adoptada por el artículo 6 del Reglamento Roma II es coincidente con la que

⁶⁴⁷ DOUE L 199, de 31 de julio de 2007. El Reglamento Roma II entró en vigor el 11 de enero de 2009 (art. 32), a excepción de su artículo 29, que entró en vigor el 11 de enero de 2008, y que obligaba a los Estados miembros a comunicar a la Comisión, a más tardar el 11 de julio de 2008, los convenios internacionales que regulen los conflictos de leyes en materia de obligaciones extracontractuales en que fueran parte, y, en su caso, su denuncia, así como el compromiso de la Comisión de publicar en el DOUE en el plazo de seis meses después de su recepción una lista de dichos convenios y sus denuncias.

⁶⁴⁸ COMISIÓN EUROPEA, «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales ("ROMA II")», 22 de julio de 2007, COM (2003) 427 final, pp. 1-42, en p. 9.

establecía el antiguo artículo 4 LCD⁶⁴⁹, pues, en esencia, ambos acuden al criterio de los efectos en el mercado a fin de determinar la ley aplicable a la práctica de competencia (*lex mercatus protectionis*)⁶⁵⁰.

Pues bien, la norma de conflicto en materia de competencia desleal aplicable a la actividad de *Uber* y *BlaBlaCar* ha de determinarse siguiendo el artículo 6.1 y no el 6.2 del Reglamento Roma II. En efecto, los intereses posiblemente afectados no son los de un único competidor, sino, por el contrario, los de los sectores del taxi y del autobús, respectivamente, circunstancia que tiene cabida en la expresión «*relaciones de competencia*» que el precepto emplea, así como los «*intereses colectivos de los consumidores*» que también refiere⁶⁵¹, es decir, de los viajeros; en suma, los del mercado en su conjunto. Así, siendo los intereses posiblemente afectados por las prácticas de estas compañías los de los competidores y consumidores españoles, la Ley rectora de las controversias que puedan surgir en materia de competencia desleal será la LCD. El recurso a la regla del artículo 6.1 del Reglamento Roma II en detrimento de aquella del artículo 6.2 del Reglamento Roma II cobra pleno sentido cuando se piensa que el precepto de la LCD en cuya infracción basan los sectores del transporte tradicionales sus demandas por competencia desleal contra las sociedades vinculadas a las plataformas es el artículo 15 LCD —

⁶⁴⁹ Sobre el derogado artículo 4 LCD, MASSAGUER explicaba que la opción del legislador por el lugar de los efectos frente al de realización del hecho que el artículo 10.9 CC emplea es coherente con la finalidad de la legislación contra la competencia desleal: el orden concurrencial protegido es el del mercado nacional y, asimismo, los intereses protegidos son los de los partícipes en dicho mercado nacional. Vid. MASSAGUER FUENTES, J., *Comentario a la Ley de Competencia Desleal*, Civitas, Madrid, 1999, p. 140. En el mismo sentido, sobre el artículo 6 Reglamento Roma II, vid. DE MIGUEL ASENSIO, P. A., *Conflict of Laws and the Internet*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham (UK) y Northampton (MA, USA), 2020, pp. 369 y 370.

⁶⁵⁰ DE MIGUEL ASENSIO, P. A., *Derecho Privado de Internet*, cit., p. 452; MARTÍNEZ SANZ, F. Y PUETZ, A., «Ámbito de aplicación y cláusula general de competencia desleal», *La Ley* (edición en línea), n.º 9.049, 2010, pp. 1-27, en pp. 7 y 8; GARCIMARTÍN ALFÉREZ, F. J., *Derecho internacional privado*, Aranzadi, Cizur Menor, 2019, p. 408; LÓPEZ-TARRUELLA MARTÍNEZ, A., «Aspectos de Derecho internacional privado de las relaciones jurídicas en Internet», en M. Peguera Poch (dir.), *Principios de Derecho de la Sociedad de la Información*, cit., pp. 939-1.008, en p. 963; SALES PALLARÉS, L., «Sentencia de 18 de octubre de 2010. Ámbito de aplicación territorial de la Ley de Competencia Desleal», *CCJC* (edición en línea), n.º 86, 2011, pp. 1-9, en p. 8.

⁶⁵¹ El concepto de «*intereses colectivos de los consumidores*» proviene de la Directiva 98/27/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de mayo de 1998, relativa a las acciones de cesación en materia de protección de los intereses de los consumidores (DOCE L 166, de 11 de junio de 1998), cuyo considerado 2.º establecía que «*por intereses colectivos se entiende los intereses que no son una acumulación de intereses de particulares que se hayan visto perjudicados por una infracción*». La Directiva fue derogada por la Directiva 2009/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2009 relativa a las acciones de cesación en materia de protección de los intereses de los consumidores (DOUE L 110, de 1 de mayo de 2009), cuyo considerando 3.º reproduce la definición de su predecesora. Vid. GARCIMARTÍN ALFÉREZ, F. J., *Derecho internacional privado*, cit., p. 409.

según se analizará *infra*— que regula los actos de deslealtad por infracción de normas. En efecto, las prácticas a las que se refiere este artículo son actos de deslealtad frente al mercado, y no frente a un concreto competidor, pues afectan al interés público, ya que inciden en general en las posibilidades de actuación de los participantes en el mercado e impiden un correcto funcionamiento del mismo⁶⁵².

Ahora bien, cuando los intereses afectados sean los de los competidores y/o consumidores extranjeros, la norma represora de la competencia desleal que regirá será la del país donde tales intereses se vean afectados. De modo que la regla establecida en el artículo 6.1 del Reglamento Roma II puede conducir a la aplicación de una pluralidad de ordenamientos cuando el conflicto de intereses concurrenciales o de los consumidores se localice en varios países⁶⁵³. En otras palabras, nada obsta para que se interpongan demandas en varios Estados en relación con la actividad de las dos plataformas, o de *Cabify*, como de hecho ha ocurrido en relación con *Uber*⁶⁵⁴.

⁶⁵² MENÉNDEZ MENÉNDEZ, A., *La competencia desleal*, Civitas, Madrid, 1988, pp. 121-132, en la clasificación que realiza de los casos de competencia desleal atendiendo a si afectan al interés de un determinado empresario (de que se le asegure la posición adquirida en el mercado), al del consumidor (de que no se desvirtúe su capacidad de decisión) o al interés público en general (referente al mantenimiento de un orden concurrencial libre y no falseado), incluye en este último grupo «los casos de adquisición de una ventaja competitiva respecto del resto de los competidores por infracción de preceptos de derecho público que sean relevantes en el ámbito económico»; también, MASSAGUER FUENTES, J., «Introducción a la legislación española de defensa de la competencia (I)», en J. Massaguer Fuentes, J. M. Sala Arquer, J. Folguera Crespo y A. Gutiérrez Hernández (dirs.), *Comentario a la Ley de Defensa de la Competencia*, Civitas-Thomson Reuters, 6.ª ed., Cizur Menor, 2020, pp. 43-122, en p. 110; BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, A., «La competencia desleal», *DN*, n.º 20, 1992, pp. 1-12, en p. 8; MIRANDA SERRANO, L. M.ª, «Competencia desleal y protección de los consumidores», en G. Botana García y M. Ruiz Muñoz (coords.), *Curso sobre protección jurídica de los consumidores*, McGraw-Hill-Interamericana de España, Madrid, 1999, pp. 48-77, en p. 66; PEÑAS MOYANO, B., «La “violación de normas” concurrenciales y no concurrenciales como actos de competencia desleal», *Rcd*, n.º 3, 2008, pp. 209-231, en p. 218; BARONA VILAR, S., *Competencia desleal. Tutela jurisdiccional (especialmente proceso civil) y extrajurisdiccional*, t. 1, Tirant lo Blanch, Valencia, 2008, p. 644; CARBAJO CASCÓN, F., «Artículo 15. Violación de normas», en A. Bercovitz Rodríguez-Cano (dir.), *Comentarios a la Ley de Competencia Desleal*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2011, pp. 405-431, en p. 416.

⁶⁵³ DE MIGUEL ASENSIO, P. A., *Derecho Privado de Internet*, cit., p. 453; CALVO CARAVACA, A. L. Y CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., *Derecho internacional privado*, vol. 2, Comares, Granada, 2016, pp. 1361 y 1362; LÓPEZ-TARRUELLA MARTÍNEZ, A., «Aspectos de Derecho internacional privado de las relaciones jurídicas en Internet», cit., p. 964.

⁶⁵⁴ Para un análisis desde la perspectiva del Derecho internacional privado de los actos de competencia desleal relacionados con la economía colaborativa, vid. RUÍZ MARTÍN, A. M.ª, *Protección jurídica contra la competencia desleal en el marco del comercio internacional. Estudio de derecho internacional privado europeo*, tesis doctoral dirigida por Carrascosa González, J. y De La Vega García, F. L., fecha lectura: 2018.

El juego de la autonomía de la voluntad, si bien permitido con carácter general en el artículo 14 del Reglamento Roma II⁶⁵⁵, no obstante, está expresamente prohibido en materia de competencia desleal (art. 6.4 del Reglamento Roma II). Ello se explica por el deseo del legislador de preservar el poder de cada Estado de regular la competencia en el mercado nacional con arreglo a sus propias leyes⁶⁵⁶. De lo anterior resulta que no es válida la cláusula de elección de ley que se incluye en los «Términos y condiciones» de utilización de *Uber* en España, según la cual, «[s]alvo que se especifique lo contrario en las presentes Condiciones, las presentes Condiciones se regirán e interpretarán exclusivamente en virtud de la legislación de los Países Bajos, con exclusión de sus normas sobre conflicto de leyes»⁶⁵⁷. Por contraste, las «Condiciones Generales de Uso de la plataforma» *BlaBlaCar* no hacen referencia alguna a la ley aplicable a los litigios que pudieran surgir en relación con su actividad⁶⁵⁸.

En relación con *BlaBlaCar* debe hacerse una precisión adicional. Comuto, S. A., sociedad gestora de la plataforma, es un prestador de servicios de la sociedad de la información establecido en Francia. En consecuencia, en virtud del principio del país de origen su actividad solo podrá ser controlada por las autoridades francesas competentes, sin que, por el contrario, las españolas puedan comprobar la adecuación de su prestación a la legislación del Estado de

⁶⁵⁵ El mencionado precepto establece que la ley aplicable puede ser pactada por las partes. La elección debe ser expresa o resultar de manera inequívoca de las circunstancias del caso y puede realizarse antes (es válida solo si ambas partes son profesionales —quedan, por tanto, excluidos los consumidores y trabajadores— y han negociado libremente el acuerdo, lo que excluye la eficacia de las cláusulas incluidas en condiciones generales de la contratación) o después de haberse iniciado el litigio (art. 14.1 Reglamento Roma II). No obstante, se establecen tres límites a la elección de ley: (1) el acuerdo no perjudicará los derechos de terceros (art. 14.1 *in fine* Reglamento Roma II); (2) cuando todos los elementos de la situación estén localizados en un país distinto de aquel cuya ley se elige, la elección no impedirá la aplicación de las disposiciones imperativas de la ley de ese otro país (art. 14.2 Reglamento Roma II); y (3) cuando todos los elementos de la situación se encuentren localizados en la UE y la ley elegida sea la de un tercer Estado, dicha elección no impedirá la aplicación de las disposiciones imperativas del Derecho de la UE (art. 14.3 Reglamento Roma II).

⁶⁵⁶ CALVO CARAVACA, A. L. Y CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., *Derecho internacional privado*, cit., p. 1357.

⁶⁵⁷ Punto 6 —«Legislación aplicable; Arbitraje»— de los «Términos y condiciones» de utilización del servicio, disponibles en <https://www.uber.com/legal/es-es/document/?name=general-terms-of-use&country=spain&lang=es-es>.

⁶⁵⁸ El punto 15 —«Ley aplicable — Litigios»— de las «Condiciones Generales de Uso» de la plataforma, disponibles en <https://blog.blablacar.es/about-us/terms-and-conditions>, tan solo dispone que «[e]stos CGU se han redactado en español, de conformidad con la legislación española. Si fuese necesario, también podrás presentar tus reclamaciones con respecto a nuestra Plataforma o Servicios en la plataforma de resolución de litigios en línea de la Comisión Europea, a la que podrás acceder desde el siguiente enlace. La Comisión Europea enviará tu reclamación al organismo nacional competente. En cumplimiento de la legislación aplicable al arbitraje, tienes la obligación de, antes de solicitar el arbitraje, comunicar a BlaBlaCar por escrito cualquier reclamación o litigio con el objetivo de obtener una solución amistosa».

origen, como tampoco restringirla por razones inherentes al ámbito coordinado (arts. 7 y 8 LSSI, que siguen el art. 3.1 y 2 DCE), esto es, las referentes a requisitos de inicio o de ejercicio de la actividad [letra i) LSSI y art. 2.h) e i) DCE]. Ahora bien, la aplicación del principio del país de origen a la actividad de *BlaBlaCar* no deja sin efecto las reglas de conflicto en materia de ley aplicable a las obligaciones extracontractuales⁶⁵⁹. En efecto, aunque la LSSI no contiene una previsión expresa en tal sentido, sí lo hace la Directiva, conforme a la que ha de interpretarse la norma nacional, al disponer que la misma «no establece normas adicionales de Derecho internacional privado ni afecta a la jurisdicción de los tribunales de justicia» (art. 1.4 DCE), y también el Reglamento Roma II, cuando declara que «[l]a aplicación de las disposiciones de ley aplicable determinadas por las normas del presente Reglamento no debe afectar a (...) la Directiva 2000/31/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio 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)» (considerando 35).

En consecuencia, la ley conforme a la que deben enjuiciarse los actos de competencia desleal será la del mercado protegido (España) y, en este sentido, no solo rige la LCD, sino también los preceptos de la LSSI que regulan el régimen de responsabilidad de los prestadores de servicios de la sociedad de la información, esto es, los artículos 13 a 17 LSSI. En suma, aunque los requisitos de acceso y ejercicio de la actividad de la plataforma se determinan conforme a la normativa francesa, por el contrario, la posible conducta desleal de Comuto, S. A. que afecte o pueda afectar a «las relaciones de competencia» o a «los intereses colectivos de los consumidores» en España se enjuiciará conforme a la LCD en su conjunto, y a la LSSI, en

⁶⁵⁹ En este sentido, la STJUE (Gran Sala) de 25 de octubre de 2011, *eDate Advertising*, cit., declara que «una interpretación de la norma del mercado interior consagrada por el artículo 3, apartado 1, de la Directiva, en el sentido de que lleva a la aplicación del Derecho material en vigor en el Estado miembro de establecimiento, no determina su calificación de norma de Derecho internacional privado. En efecto, ese apartado impone principalmente a los Estados miembros la obligación de velar por que los servicios de la sociedad de la información suministrados por un prestador de servicios establecido en su territorio respeten las disposiciones nacionales aplicables en dichos Estados miembros y que formen parte del ámbito coordinado. La imposición de esa obligación no presenta las características de una norma de conflicto de leyes, destinada a zanjar un conflicto específico entre varios Derechos que deben ser aplicados» (apdo. 61).

lo que respecta a los preceptos que determinan la responsabilidad exigible como consecuencia de la actividad en línea y los beneficios de exclusión de responsabilidad⁶⁶⁰.

2. El ámbito objetivo y subjetivo de aplicación de la Ley de Competencia Desleal

Desde el punto de vista objetivo, la LCD se aplica a los «comportamientos» que se realizan «en el mercado con fines concurrenciales» (art. 2.1 LCD), con independencia de que sean «antes, durante o después de una operación comercial o contrato, independientemente de que éste llegue a celebrarse o no» (art. 2.3 LCD)⁶⁶¹.

En concreto, para que un acto se considere realizado en el mercado, entendido este como el espacio institucional en el que se encuentran oferta y demanda⁶⁶², debe estar dotado de trascendencia externa (pto. III.2 de la Exposición de motivos LCD), es decir, se exige que incida real o potencialmente en las relaciones económicas y en la adopción de decisiones por los agentes económicos. Por tanto, a fin de comprobar si un determinado acto se ha realizado o se realiza en el mercado, hay que analizar si la competencia puede resultar afectada por el mismo. No ocurrirá así cuando el acto no trascienda del ámbito meramente privado y se agote en la esfera interna de la organización de su autor⁶⁶³.

⁶⁶⁰ Vid. DE MIGUEL ASENSIO, P. A., *Derecho Privado de Internet*, cit., pp. 287-289 y pp. 456 y 457.

⁶⁶¹ Según señalan MARTÍNEZ SANZ, F. Y PUETZ, A., «Ámbito de aplicación y cláusula general de competencia desleal», cit., p. 5, el artículo 2.3 LCD fue introducido por la Ley 29/2009, de 30 de diciembre, constituye una mera aclaración que no aporta nada nuevo, ya que al mismo resultado podía llegarse con el texto previgente.

⁶⁶² VIRGÓS SORIANO, M., *El comercio internacional en el nuevo Derecho español de la competencia desleal: Un análisis del art. 4 de la Ley española de Competencia Desleal de 1991*, Civitas, Madrid, 1993, p. 55, explica que el concepto de mercado es económico y «hace referencia a un mecanismo de intercambio de bienes y servicios que funciona a través de la interacción de la oferta y la demanda»; y lo define como «un espacio institucional en el que se encuentran oferta y demanda, en el que se forman y desenvuelven las relaciones económicas»; asimismo, MASSAGUER FUENTES, J., *Comentario a la Ley de Competencia Desleal*, cit., p. 120; id., MASSAGUER FUENTES, J., «Introducción a la legislación española de defensa de la competencia (I)», cit., p. 107; MARTÍNEZ SANZ, F., «Ámbito objetivo y subjetivo de aplicación y cláusula general de competencia desleal», en M. A. Agúndez y J. Martínez-Simancas Sánchez (dirs.), *Cuadernos de Derecho para ingenieros. Derecho de la competencia y de la propiedad industrial intelectual y comercial*, La Ley, Las Rozas (Madrid), 2010, pp. 109-126, en p. 113.

⁶⁶³ La STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 746/2006, de 11 de julio (Roj: STS 4387/2006) declara que no pueden considerarse actos de competencia los llevados a cabo en la administración del negocio familiar infringiendo el artículo 1.718 CC (en cuanto a la obligación del mandatario de cumplir el mandato y de responder de los daños y perjuicios ocasionados al mandante por su inexecución), pues los mismos solo tienen efectos entre las partes, pero no así en el mercado (FJ 4.º). Por su parte, GARCÍA PÉREZ, R., «El ámbito objetivo de aplicación de la Ley de Competencia Desleal», *DN*, n.º 18, 2007, pp. 7-17, en p. 11, señala como ejemplo de acto no realizado en el mercado aquel por el que una persona utiliza el título de doctor en el ámbito privado para impresionar a sus amigos o conocidos.

La finalidad concurrencial, por su parte, existe cuando el acto se revela adecuado para influir en el intercambio de productos o servicios en el mercado, esto es, cuando resulta susceptible de incidir en el proceso competitivo, determinando la posición competitiva propia o la de un tercero⁶⁶⁴. Siguiendo la LCD, se presume (*iuris tantum*) que el acto tiene finalidad concurrencial cuando, por las circunstancias en que se realice, «se revele objetivamente idóneo para promover o asegurar la difusión en el mercado de las prestaciones propias o de un tercero» (art. 2.2 LCD), es decir, cuando incite a la adquisición o la realización de negocios sobre productos o servicios pertenecientes a quien realiza el acto o a un tercero⁶⁶⁵. Corresponde al demandante probar las circunstancias de hecho que determinan que la conducta sea adecuada para promover o asegurar la difusión de las prestaciones propias o de un tercero, mientras que sobre el demandado pesa la carga de probar que, no obstante lo anterior, la conducta tiene una finalidad distinta a la concurrencial y es objetivamente adecuada a dicha finalidad⁶⁶⁶. Ahora bien, la presencia de finalidad concurrencial en una determinada conducta no depende del propósito perseguido por quien la lleva a cabo. En otras palabras, es indiferente si el objetivo del sujeto consiste en mejorar su propia posición competitiva en el mercado o la de un tercero o, por el contrario, otro distinto, como también es irrelevante el conocimiento o no por parte del sujeto de su idoneidad concurrencial. En efecto, basta que el comportamiento resulte objetivamente idóneo para influir en el mercado.

⁶⁶⁴ OTAMENDI RODRÍGUEZ-BETHENCOURT, J. J., *Comentarios a la Ley de Competencia Desleal*, Aranzadi, Pamplona, 1994, p. 145; COSTAS COMESAÑA, J., «El concepto de acto de competencia desleal (Comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo de 15 de abril de 1998, en el caso *monopolio de las palomitas en los cines*)», *ADI*, n.º 19, 1998, pp. 349-366, en p. 354, considera que el concepto de competencia pivota en realidad en torno a aquel de finalidad competitiva, ya que este presupone, necesariamente que la conducta tiene lugar en el mercado, pues no es posible imaginar comportamientos competitivos que se realicen fuera de este; GARCÍA PÉREZ, R., «El ámbito objetivo de aplicación de la Ley de Competencia Desleal», cit., p. 13, señala que, aunque se realiza en el mercado, carece de finalidad concurrencial la homilía de un cura instando a la compra de un determinado producto y el boicot a otro por motivos morales o religiosos.

⁶⁶⁵ En este sentido, la STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 720/2010, de 22 de noviembre (Roj: STS 5885/2010), seguida por las Sentencias de la misma Sección n.º 170/2014, de 8 de abril de 2014 (Roj: STS 1762/2014) y n.º 59/2019, de 29 de enero (Roj: STS 140/2019), declara que la finalidad concurrencial «*se configura en torno a una incidencia, real o potencial, en el tráfico económico, consistente en una tendencia a producir, aunque no se consiga el propósito, lo que se denomina "distorsión de la decisión de consumo"*» (FJ 2.º).

⁶⁶⁶ MASSAGUER FUENTES, J., *Comentario a la Ley de Competencia Desleal*, cit., p. 124; SUÑOL LUCEA, A., «Los elementos estructurales que definen la conducta sometida a la Ley de Competencia Desleal», *RDM* (edición en línea), n.º 284, 2012, pp. 1-44, en p. 28.

Desde el punto de vista personal o subjetivo, la LCD se aplica no solo a los empresarios y profesionales, sino también «a cualesquiera otras personas físicas o jurídicas que participen en el mercado» (art. 3.1 LCD), sin que sea necesario que exista una relación de competencia entre el sujeto activo y pasivo del acto de competencia para la aplicación de la norma (art. 3.2 LCD). La amplia definición del ámbito subjetivo de aplicación de la Ley incluye, sin lugar a dudas, a los particulares. En efecto, para la LCD es irrelevante que el sujeto tenga o no la condición legal de empresario o profesional, sino que lo determinante es que la conducta contribuya o sea susceptible de contribuir a promover o a asegurar la difusión de bienes o servicios en el mercado.

En síntesis, el ámbito subjetivo y objetivo de la LCD comprende los comportamientos realizados por cualquier sujeto (incluidos los particulares) en el mercado (o sea, con transcendencia externa) con fines concurrenciales (es decir, con finalidad de asegurar o promover la difusión de prestaciones propias o de un tercero).

Tienen cabida en la misma, por tanto, la actividad de transportista contractual que realizan Uber, B. V. y Maxi Mobility Spain, S. L., sociedades gestoras de las plataformas *Uber* y *Cabify*, respectivamente, así como la de servicio de la sociedad de la información que presta Comuto S. A., titular y gestora de *BlaBlaCar*⁶⁶⁷. En cuanto empresarios quedan incluidos en el ámbito subjetivo de aplicación de la Ley (art. 3.1 LCD); y también en el ámbito objetivo, pues su actividad se desarrolla en el mercado con finalidad concurrencial, ya que persiguen promover la difusión en el mismo de prestaciones propias, de transporte en el caso de *Uber* y *Cabify*, y de intermediación entre la oferta y la demanda de transporte discrecional interurbano de viajeros, en el de *BlaBlaCar* (art. 2.2 LCD). Opera respecto de los tres sujetos la regla general según la cual los actos realizados por una empresa en el mercado tienen finalidad concurrencial, porque el objetivo de todo empresario consiste en competir en este con el fin de difundir sus productos

⁶⁶⁷ MIRANDA SERRANO, L. M.^a, «Economía colaborativa y competencia desleal. ¿Deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por plataforma digitales?», cit., pp. 141 y 142, afirma que en el modelo *UberPop* se someten a la LCD tanto la actividad de la plataforma como la de los conductores; también afirma de manera general que «[l]a posibilidad de ofertar servicios de transporte por carretera a través de plataformas digitales es un comportamiento que se realiza en el mercado y que tiene una finalidad concurrencial», VÁZQUEZ RUANO, T., «Prácticas desleales y nuevos modelos de negocio en materia de transporte», en L. M.^a Miranda Serrano y J. Costas Comesaña (dirs.), *Derecho de la competencia. Desafíos y cuestiones de actualidad*, Marcial Pons, Madrid, 2018, pp. 243-262, en p. 254.

o servicios. Se presume, por consiguiente, que en el ámbito empresarial toda conducta en el mercado siempre va dirigida a mantener o a captar clientela, por lo que es un acto de competencia sometido a la LCD⁶⁶⁸. Lo mismo cabe decir de la actividad que prestan las sociedades Prestige&Limousine, S. L. y Miurchi Car, S. L., que asumen la condición de transportistas contractuales en lugar de Maxi Mobility Spain, S. L. (*Cabify*), en Aragón, Cataluña y la Comunidad Valenciana, como se expondrá.

En cuanto a los conductores, la prestación de una actividad de transporte público discrecional de viajeros al amparo de una autorización VTC, en el marco de una actividad organizada y continuada, como lo es la que estos realizan en los modelos de negocio actuales de *Uber* y *Cabify*, constituye un comportamiento realizado en el mercado con fines concurrenciales, que entra, por tanto, en el ámbito de aplicación subjetivo y objetivo de la LCD, con las especificidades sobre legitimación pasiva que la norma contiene al respecto (art. 34.2 LCD), según se explicará infra. Lo anterior es aplicable también al extinto modelo *UberPop*, en el que los conductores prestaban el transporte público sin disponer de una autorización VTC o de taxi, pues dicha circunstancia no es relevante, sino que lo determinante a efectos de la aplicación de la LCD es que los mismos realizaban una actividad en el mercado con fines concurrenciales⁶⁶⁹.

Más interrogantes plantea la sujeción a la LCD de la actividad de los conductores que emplean la plataforma *BlaBlaCar*. El hecho de que estos sean particulares no impide que entren en el ámbito subjetivo de aplicación de la LCD, como se ha argumentado. Sin embargo, en cuanto al ámbito objetivo, aunque está claro que el transporte se presta en el mercado, no

⁶⁶⁸ EMPARANZA SOBEJANO, A., «Artículo 2. Ámbito objetivo», en F. Martínez Sanz (dir.), *Comentario práctico a la Ley de Competencia Desleal*, Tecnos, Madrid, 2009, pp. 29-38, en p. 35; MARCO COS, J. M., «Artículo 3. Ámbito subjetivo», en F. Martínez Sanz (dir.), *Comentario práctico a la Ley de Competencia Desleal*, cit., pp. 39-53, en p. 40; MARTÍNEZ SANZ, F., «Ámbito objetivo y subjetivo de aplicación y cláusula general de competencia desleal», cit., pp. 114 y 115; MIRANDA SERRANO, L. M.^a, «Economía colaborativa y competencia desleal. ¿Deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por plataforma digitales?», cit., p. 140; SUÑOL LUCEA, A., «Los elementos estructurales que definen la conducta sometida a la Ley de Competencia Desleal», cit., p. 32.

⁶⁶⁹ MIRANDA SERRANO, L. M.^a, «Economía colaborativa y competencia desleal. ¿Deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por plataforma digitales?», cit., pp. 141 y 142, afirma que en el modelo *UberPop* se someten a la LCD tanto la actividad de la plataforma como la de los conductores; también, afirma de manera general, que «[l]a posibilidad de ofertar servicios de transporte por carretera a través de plataformas digitales es un comportamiento que se realiza en el mercado y que tiene una finalidad concurrencial», VÁZQUEZ RUANO, T., «Prácticas desleales y nuevos modelos de negocio en materia de transporte», cit., p. 254.

obstante, es dudoso que se realice con una finalidad concurrencial. Cabe recordar que a través de la plataforma se llevan a cabo tanto transportes privados particulares como públicos⁶⁷⁰. Ambas modalidades comparten varias características: los trayectos no se realizan para dar respuesta a una demanda de transporte discrecional de viajeros de ámbito interurbano, sino para satisfacer las necesidades de desplazamiento propias de los conductores y, además, estos son particulares que solo prestan servicios de transporte de forma esporádica y no en el marco de una actividad organizada y continuada (salvo, claro está, los eventuales supuestos de uso indebido de la plataforma, en los que los transportes se realizarían con reiteración para obtener una ganancia económica, pero que no se han acreditado hasta ahora). No obstante, también se diferencian en que, mientras que los transportes privados particulares se llevan a cabo sin ánimo de lucro, pues el conductor y los demás ocupantes del vehículo se limitan a compartir los gastos del trayecto, sin que aquel persiga ni obtenga beneficios, al contrario, en los transportes públicos, el conductor sí se lucra con la actividad, ya que las tarifas abonadas por los viajeros exceden los costes del trayecto.

Debe determinarse, por una parte, si una actividad de transporte prestada por particulares a título oneroso, pero de forma ocasional y no a petición del viajero, sino en base a las necesidades propias del conductor –considerada transporte público según la LOTT y el ROTT– entra en el ámbito de aplicación de la LCD, y, por otra parte, si esta se aplica a una actividad de transporte desarrollada en los mismos términos que la antes descrita, pero en la que los conductores no se lucran con la misma, sino que únicamente comparten los gastos del trayecto con los demás ocupantes del vehículo (calificada como transporte privado particular según la LOTT y el ROTT).

Pues bien, en lo que respecta al transporte público prestado con la intermediación de *BlaBlaCar*, la clave está en establecer si el hecho de que la actividad se desarrolle por particulares de forma ocasional puede ser óbice para entender que queda sujeta a la Ley represora de la competencia desleal. Parece que la respuesta ha de ser negativa, en base a la amplia formulación del ámbito subjetivo de aplicación de la LCD: «a cualesquiera otras

⁶⁷⁰ Vid. Capítulo II, epígrafe V.2.

personas físicas o jurídicas que participen en el mercado» (art. 3.1 LCD)⁶⁷¹. Ocurre, además, que la frecuencia o reiteración en la realización de transportes no está contemplada por la normativa de ordenación de los transportes terrestres a fin de calificar una actividad como de transporte público. En efecto, se exige la obtención de una autorización previa a cualquier sujeto que realice un transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo, sin distinguir entre los que lo hacen de forma esporádica y los que intervienen de manera continuada o frecuente en el mercado. A todos ellos se les impone la obligación de obtener una autorización de transporte, previo cumplimiento de ciertos requisitos, de lo que se deriva la profesionalidad de la actuación de dichos sujetos en el ámbito de la prestación de servicios de transporte. En fin, la eventual ausencia de intención o voluntad de los conductores de promover, como en la práctica lo hacen, la prestación de servicios de transporte en el mercado, no es relevante a efectos de calificar su conducta como con finalidad concurrencial, ni siquiera el conocimiento real o debido de que lo están haciendo lo es. Así, lo único determinante es que la actuación en sí misma considerada resulte apta para promover las prestaciones de servicios de transporte en el mercado.

No obstante, los supuestos de transporte privado particular prestado con la intervención de *BlaBlaCar* merecen una consideración distinta. Esta actividad también es objetivamente

⁶⁷¹ En este sentido, MASSAGUER FUENTES, J., *Comentario a la Ley de Competencia Desleal*, cit., p. 124, considera que «la presunción de finalidad concurrencial se ha formulado sin restricción alguna desde un punto de vista subjetivo y, por tanto, vale tanto para los operadores económicos profesionales como para aquellos que intervienen en el mercado de forma esporádica». Más contundente, BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, A., «Artículo 2. Ámbito objetivo», en A. Bercovitz Rodríguez-Cano (dir.), *Comentarios a la Ley de competencia desleal*, cit., pp. 79-84, en p. 80; id., «Artículo 3. Ámbito subjetivo», en A. Bercovitz Rodríguez-Cano (dir.), *Comentarios a la Ley de competencia desleal*, cit., pp. 85-90, en pp. 87 y 89, afirma que «la prohibición se refiere no sólo a esos supuestos de actuación continuada sino también a los actos aislados que incurran en la prohibición» y que «no es preciso, para quedar sujeto a las normas de la Ley, que el sujeto de que se trate se dedique habitualmente a ofrecer bienes o servicios en el mercado, sino que queda sujeta cualquier persona que realice en el mercado actos para promover la contratación de determinados bienes o servicios», aunque no se trate de un operador económico de carácter profesional, como ocurre cuando una persona no empresaria pone a la venta las alfombras adquiridas por herencia. También parece ser partidario de esta interpretación VICENT CHULIÁ, F., «Otra opinión sobre la Ley de Competencia Desleal», *RGD*, n.º 589-590, 1993, pp. 9.975-10.017, en pp. 9.996-9.998. En cambio, MIRANDA SERRANO, L. M.ª, «Competencia desleal y protección de los consumidores», cit., pp. 59 y 60; id., «Economía colaborativa y competencia desleal. ¿Deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por plataforma digitales?», cit., p. 14, matiza la anterior postura y considera que «la exigencia de profesionalidad, esto es, la necesidad de que exista una actividad económica organizada de producción o comercialización de bienes o servicios para el mercado», presente en la LCD, «no se proyecta sobre el sujeto agente del comportamiento desleal sino sobre el propio comportamiento» y que, por tanto, la exigencia de profesionalidad no es ajena a la Ley.

idónea para promover la difusión de prestaciones de transporte discrecional de viajeros en vehículos de turismo en el mercado y, por tanto, se presume realizada con finalidad concurrencial. Sin embargo, ello no determina automáticamente la sujeción de una conducta a la LCD cuando también existen otra u otras finalidades en la misma⁶⁷². En estos supuestos, la conducta no entrará en el ámbito de aplicación de la LCD si viene justificada por una finalidad no concurrencial. Es necesario comprobar dicho extremo, siguiendo la expresa previsión legal de atender a las circunstancias del caso (art. 2.2 LCD)⁶⁷³.

Así, de la propia regulación del transporte privado particular en la LOTT se deduce que este ha sido configurado por el legislador como una actividad dirigida, no a la prestación de servicios en el mercado, sino a «satisfacer las necesidades de desplazamiento de carácter

⁶⁷² Como declara la SAP de Castellón (Sección 3.ª) n.º 135/2016, de 31 de marzo (Roj: SAP CS 549/2016), «lógicamente, cabe la coexistencia de la finalidad concurrencial con otras finalidades que hayan podido presidir la concepción de la campaña» (FJ 4.º).

⁶⁷³ En este sentido, MASSAGUER FUENTES, J., *Comentario a la Ley de Competencia Desleal*, cit., pp. 124 y 125, señala que «ante la presencia de otras finalidades en la conducta considerada es precisa la máxima prudencia» y, en consecuencia, «deben excluirse del ámbito de aplicación de la Ley de Competencia Desleal aquellas conductas que son plenamente conformes a la finalidad institucional no concurrencial de su autor y de su comportamiento». Asimismo, PERDICES HUETOS, A. B., «Sentencia de 15 de abril de 1998. Requisitos objetivos del ilícito concurrencial. Actuación en el mercado con fines concurrenciales. Inexistencia de esos requisitos en la prohibición de entrada con consumiciones del exterior en un local de cine dotado de servicio de bar. Actuación que, en todo caso, incluso de concurrir esos requisitos, sería de buena fe», *CCJC*, n.º 50, 1999, pp. 477-496, en p. 488, afirma que «una vez que el acto es objetivamente idóneo para promover o asegurar la actividad económica propia o de otros, debe aún tener finalidad concurrencial para ser acto de competencia. Esa causa o finalidad la tendrá siempre que no venga justificada por la existencia de una causa no concurrencial». También SUÑOL LUCEA, A., «Los elementos estructurales que definen la conducta sometida a la Ley de Competencia Desleal», cit., p. 17, considera que, para quedar sujeta a la LCD, la conducta «además de ser idónea para promover o asegurar la difusión de las prestaciones propias o ajenas, ha de adolecer de otra justificación que no sea la de encontrarse encaminada a ese fin», esto es, «no puede tener una explicación o justificación razonable y distinta que la de hallarse encaminada a la promoción o aseguramiento de prestaciones»; id., «Asociaciones, boicot y competencia desleal», en *Almacén de Derecho*, 24 de diciembre de 2019, disponible en <https://almacenederecho.org/asociaciones-boicot-y-competencia-desleal>. En la jurisprudencia, entre otras, es clara al respecto la SAP de Santa Cruz de Tenerife (Sección 4.ª) n.º 238/2010, de 21 de julio (Roj: SAP TF 753/2010), cuando, en relación con una conducta de difamación periodística, declara que «no parece que tal conducta pueda considerarse como una actuación en el mercado con una finalidad concurrencial, por cuanto que se trata de una conducta cuya naturaleza está ordenada a la consecución de los fines no concurrenciales propios del sujeto agente, incide en un debate público de carácter no económico y se revela como objetivamente idónea para conseguir tal finalidad. Su función institucional típica no es la concurrencial, sino la de formación de opinión pública. Para determinar si concurre la finalidad concurrencial prevista en el art. 2 de la Ley de Competencia Desleal ha de atenderse en principio a elementos objetivos, como es la función institucional atribuible a la conducta enjuiciada en atención a su propia naturaleza y a quién la realiza. No es suficiente con que la conducta enjuiciada pueda tener como efecto reflejo una alteración de las posiciones concurrenciales de quienes intervienen el mercado para que pueda considerarse que concurre el requisito de la finalidad concurrencial exigido por el art. 2 de la Ley de Competencia Desleal» (FJ 4.2.º).

personal o doméstico del titular del vehículo y sus allegados» y, en concordancia con ello, no puede dar lugar a remuneraciones dinerarias directas o indirectas, salvo el supuesto de percepción de dietas o gastos de desplazamiento para su titular [art. 101.1.a) LOTT]. Precisamente por tal razón no se exige una autorización administrativa para prestar servicios de transporte privado particular, y este solo se somete a control administrativo en relación con las normas que regulan la utilización de la vía pública, las aplicables por razón de la seguridad en su realización y, en su caso, las adoptadas «por motivos de defensa nacional, orden público, sanitarios u otras causas graves de utilidad pública o interés social, que igualmente lo justifiquen» [art. 62.3 LOTT, art. 101.2 LOTT y art. 115.2.b) ROTT], como de hecho ocurre con los transportes que cualquier particular puede prestar en su día a día.

De este modo, la finalidad propia y natural del transporte privado particular escapa a la presunción de finalidad concurrencial, pues por su naturaleza está dirigido a la obtención de un fin no concurrencial, esto es, permitir que una persona que debe realizar un viaje por necesidades personales, lo comparta con otras en base a una relación de mutua confianza, sin ánimo de lucro [art. 101.1.a) LOTT]. En efecto, es esa la finalidad a la que responden (y de la que no se apartan) los transportes privados particulares que los conductores llevan a cabo a través de *BlaBlaCar*. En consecuencia, debe entenderse destruida la presunción de finalidad concurrencial de los conductores al difundir en el mercado sus prestaciones de transporte discrecional de viajeros en vehículos de turismo de ámbito interurbano⁶⁷⁴. No obstante, corresponde a dichos conductores la prueba de que, a pesar de que su actuar es objetivamente idóneo para promover en el mercado sus prestaciones de transporte, el mismo es conforme a la finalidad típica no concurrencial del transporte privado particular, y, por tanto, es ajeno a la lucha competitiva⁶⁷⁵.

Con todo, siendo que el principal ilícito concurrencial que se plantea en relación con los transportes en *BlaBlaCar* es el de infracción de normas por no realizarse al amparo de una autorización de transporte (art. 15.2 LCD), la exclusión de la actividad de transporte privado

⁶⁷⁴ En cambio, MIRANDA SERRANO, L. M.ª, «Economía colaborativa y competencia desleal. ¿Deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por plataforma digitales?», cit., p. 2019, considera que no existe finalidad concurrencial en sentido objetivo en los transportes prestados con la intervención de *BlaBlaCar*, ya que estos no realizan la actividad con profesionalidad, es decir, no existe «una actividad económica organizada de producción o comercialización de bienes y servicios para el mercado».

⁶⁷⁵ MASSAGUER FUENTES, J., *Comentario a la Ley de Competencia Desleal*, cit., p. 124 y 126; SUÑOL LUCEA, A., «Los elementos estructurales que definen la conducta sometida a la Ley de Competencia Desleal», cit., p. 23.

particular del ámbito de aplicación de la LCD tampoco reviste demasiada importancia práctica en lo que aquí interesa, pues este no requiere de una autorización administrativa para su prestación y, en consecuencia, no puede darse un supuesto de infracción de normas sobre autorizaciones de transporte.

Resumiendo, entran dentro del ámbito objetivo y subjetivo de aplicación de la LCD tanto la actividad de Uber, B. V., Maxi Mobility Spain, S. L., Prestige&Limousine, S. L. y Miurchi Car, S. L., en cuanto transportistas contractuales, así como aquella de Comuto S. A., como prestadora de servicios de la sociedad de la información, y también la actividad de transporte realizada por los conductores adscritos a las plataformas, cuando la misma sea calificada como de transporte público. En consecuencia, serán estas actividades las que se analizarán infra. Por el contrario, el transporte efectuado por los conductores de *BlaBlaCar*, cuando sea privado particular, queda fuera del ámbito de aplicación de la ley represora de la competencia desleal.

II. EL ILÍCITO CONCURRENCIAL POR INFRACCIÓN DE NORMAS

El precepto a priori infringido por los modelos de negocio de *Uber*, *Cabify* y *BlaBlaCar* es el artículo 15 LCD, que reputa desleal prevalerse en el mercado de una ventaja competitiva significativa adquirida mediante la «*infracción de las leyes*» (art. 15.1 LCD), así como «*la simple infracción de normas jurídicas que tengan por objeto la regulación de la actividad concurrencial*» (art. 15.2 LCD)⁶⁷⁶. En efecto, esto es lo que se alega en las demandas por competencia desleal interpuestas por distintas asociaciones representativas del sector del taxi⁶⁷⁷ y del autobús contra las sociedades vinculadas a las plataformas.

⁶⁷⁶ Por su parte, el artículo 15.3 LCD, introducido por la Ley Orgánica 14/2003, de 20 de noviembre, de Reforma de la Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social (BOE n.º 279, de 21 de noviembre de 2003), dispone que «*[i]gualmente, en el marco de lo dispuesto en el artículo 2, se considera desleal la contratación de extranjeros sin autorización para trabajar obtenida de conformidad con lo previsto en la legislación sobre extranjería*». Este precepto no será analizado por carecer de interés a efectos del presente trabajo.

⁶⁷⁷ La prensa informa también de un debate diferente en relación con *Uber* y *Cabify*. En concreto, se trata de una demanda colectiva por competencia desleal interpuesta por la Plataforma Integral del Taxi contra las sociedades que gestionan las plataformas *UberX* y *Cabify*, y las sociedades titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, Ares Capital, S. A., Cibeles Comfort Crs, S. L. y Gesstaxi Gestión, S. L., en la que se planteó que los titulares de autorizaciones VTC que prestan servicios a través de dichas plataformas realizan un uso fraudulento de las autorizaciones por operar casi exclusivamente en áreas urbanas, y no a nivel interurbano,

Ahora bien, no cualquier infracción de la normativa ordenadora del transporte constituye, a la vez, un acto de competencia desleal por infracción de normas, pues no ha sido voluntad del legislador reforzar el cumplimiento de las normas administrativas añadiendo una nueva sanción a las que estas ya contemplan. Al contrario, el cometido del artículo 15 LCD es otro. Por una parte, mediante la represión de la conducta descrita en su apartado primero se castiga la perturbación de la igualdad de las condiciones de juego entre los agentes que operan en el mercado, esto es, la llamada *par condicio concurrentium* y, en consecuencia, la tacha de ilicitud se produce cuando la infracción de la norma supone una alteración ilegal del punto de partida en que se hallan inicialmente todos los competidores, facilitando al infractor una ventaja competitiva de la que carecería si se hubiese atendido, como los otros competidores, al estricto cumplimiento de las diferentes normas reguladoras de su actividad. Por otra parte, el artículo 15 LCD también trata de proteger las condiciones de la competencia económica, tal como ha sido configurada por el legislador, a través de la declaración de ilicitud de la conducta contemplada en su apartado segundo⁶⁷⁸.

Las normas cuya eventual infracción se analizará en relación con la actividad de las plataformas de transporte —esto es, las ordenadoras del transporte discrecional de viajeros en vehículo de turismo (la LOTT, el ROTT y las distintas Órdenes Ministeriales dictadas en su desarrollo), las normas laborales y fiscales— pertenecen a la categoría de «leyes» o de «normas jurídicas» que menciona el artículo 15 LCD, por lo que su infracción podrá resultar desleal, si se dan las condiciones que la LCD prevé.

Las expresiones «*infracción de las leyes*» e «*infracción de normas jurídicas*» empleadas en los apartados primero y segundo del artículo 15 LCD tienen un significado unitario de normas jurídicamente vinculantes, esto es, que reúnen las características de imperatividad, generalidad

como alega la actora que corresponde al amparo de dichas autorizaciones. Vid. <https://www.efe.com/efe/espana/economia/admiten-a-tramite-una-demanda-de-taxistas-contra-vtc-por-competencia-desleal/10003-3962507>. No obstante, por el momento, las bases de datos jurídicas no recogen ninguna resolución judicial al respecto.

⁶⁷⁸ Se ha entendido que el artículo 15 LCD sirve de cierre del sistema de Derecho de la competencia, pues refuerza la eficacia de las normas en situaciones de desprecio a la Ley (como ocurre, p. ej., en supuestos de economía sumergida, fraude fiscal, etc.). Vid. MASSAGUER FUENTES, J., *Comentario a la Ley de Competencia Desleal*, cit., p. 432; VICENT CHULIÁ, F., «Otra opinión sobre la Ley de Competencia Desleal», cit., p. 10.006.

y coercibilidad⁶⁷⁹. Se incluyen así todas las disposiciones legales o reglamentarias (leyes orgánicas y ordinarias, leyes autonómicas, decretos leyes, decretos legislativos, decretos, órdenes ministeriales, circulares, ordenanzas y reglamentos de las entidades locales, etc.), como también las cargas, es decir, aquellas exigencias cuyo incumplimiento genera solamente un perjuicio para el incumplidor, pero no las consecuencias del incumplimiento contractual⁶⁸⁰, porque su imposición obedece a la protección de intereses de terceros, que suelen encontrarse en una posición más débil⁶⁸¹. Tanto la normativa ordenadora del transporte, como la tributaria y laboral, forman parte de esta categoría, pues reúnen las características de imperatividad, generalidad y coercibilidad, siendo, por tanto, jurídicamente vinculantes.

Con todo, resulta esencial distinguir entre el ilícito concurrencial del artículo 15.1 LCD y aquel del artículo 15.2 LCD, para determinar si las infracciones administrativas que llevan a cabo las plataformas de transporte cumplen los requisitos para incluirse en una u otra categoría. El demandante debe encuadrar de forma específica el comportamiento del demandado en uno u

⁶⁷⁹ A pesar de ser esta la opinión unánime de la doctrina, el Tribunal Supremo ha afirmado la distinta naturaleza de las normas a que hacen referencia los dos preceptos, en el sentido de que «*el apartado primero es de naturaleza extensiva, pues no atiende al contenido de la norma sino sólo a su forma*», mientras que el apartado segundo del artículo 15 LCD «*es, por el contrario, intensivo pues, lo importante es el contenido de la norma -y no su forma-*» [FJ 3.º STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 271/2000, de 13 de mayo (Roj: STS 1971/2000)]; en el mismo sentido, FJ 4.º STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 446/2008, de 29 de mayo (Roj: STS 3796/2008). Sea como fuere, la cuestión carece de relevancia a efectos de nuestro análisis, pues las normas cuya infracción se plantea aquí tienen todas ellas la categoría de ley (así, las distintas leyes que regulan los tributos a los que quedan sometidas las sociedades gestoras de las plataformas y los conductores, y las que disciplinan el régimen laboral y de la Seguridad Social).

⁶⁸⁰ Un ejemplo de carga sería el deber que pesa sobre los empresarios de informar al consumidor y usuario de su derecho de desistimiento (art. 69.1 TRLGDCU), que ha de ser de mínimo catorce días naturales (art. 71.1 TRLGDCU), computable «*desde la recepción del bien objeto del contrato o desde la celebración de este si el objeto del contrato fuera la prestación de servicios*» (art. 71.2 TRLGDCU). En caso de que el empresario incumpla con su deber, «*el plazo para su ejercicio finalizará doce meses después de la fecha de expiración del periodo de desistimiento inicial, a contar desde que se entregó el bien contratado o se hubiera celebrado el contrato, si el objeto de éste fuera la prestación de servicios. Si el deber de información y documentación se cumple durante el citado plazo de doce meses, el plazo legalmente previsto para el ejercicio del derecho de desistimiento empezará a contar desde ese momento*» (art. 71.3 TRLGDCU).

⁶⁸¹ Por el contrario, no se consideran normas jurídicas a efectos del artículo 15 LCD las obligaciones nacidas de los contratos y las normas que determinan el contenido y el ámbito de los derechos subjetivos conferidos por el ordenamiento a los particulares. Vid. ALFARO ÁGUILA-REAL, J., «Competencia desleal por infracción de normas», *RDM*, n.º 202, 1991, pp. 667-730, en pp. 713 y 714; SÁNCHEZ SOLÉ, S., «La violación de normas como acto de competencia desleal [Comentario a la Sentencia de la Audiencia Provincial de Valencia (Sección 6ª) de 21 de marzo de 1994]», *RGD*, n.º 604-605, 1991, pp. 791-810, en pp. 801-804; MASSAGUER FUENTES, J., *Comentario a la Ley de Competencia Desleal*, cit., p. 435; EMPARANZA SOBEJANO, A., «Artículo 15. Violación de normas», en F. Martínez Sanz (dir.), *Comentario práctico a la Ley de Competencia Desleal*, cit., pp. 255-272, en p. 259; CARBAJO CASCÓN, F., «Artículo 15. Violación de normas», cit., pp. 408-411.

otro apartado del artículo 15 LCD, sin que forme parte de la función jurisdiccional la selección del tipo aplicable al caso⁶⁸².

Pues bien, con arreglo al artículo 15.1 LCD, actúa deslealmente quien se prevale en el mercado de una ventaja competitiva significativa obtenida gracias a la infracción de una norma jurídica. Son cuatro los requisitos que han de concurrir para que surja la deslealtad: primero, que se produzca una infracción de normas; segundo, que esta infracción reporte una ventaja competitiva; tercero, que la ventaja sea significativa; y, por último, que el infractor o un tercero se prevalega en el mercado de dicha ventaja⁶⁸³.

La aplicación del artículo 15.1 LCD exige la constatación de la infracción de una norma jurídicamente vinculante para el competidor —se ha incluido en este supuesto la infracción de normas de la Seguridad Social, tributarias (que dan lugar a la llamada economía sumergida), aduaneras, laborales, normas técnicas sobre homologación de productos, medioambientales, sanitarias, etc.⁶⁸⁴— que se traduzca en la obtención de una ventaja competitiva. Por tanto, debe existir una relación de causalidad entre la infracción y la consecución de la ventaja. En concreto, para que se considere obtenida la ventaja es necesario que se trate de una norma cuyo cumplimiento implique costes que el sujeto ahorra con la infracción. Por su parte, el carácter significativo de la ventaja —esto es, que se trate de una ventaja «de cierta entidad»⁶⁸⁵, «de cierta

⁶⁸² La STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 720/2010, de 22 de noviembre (Roj: STS 5885/2010), declara que «[e]l ejercicio de una o varias de las acciones derivadas de una competencia desleal exige razonar la concurrencia de los presupuestos y fundamentar adecuadamente los requisitos del tipo de ilícito que se estima producido, sin que sea correcto hacer una mera alegación de hechos para que por el tribunal se haga la subsunción, como tampoco cambiar de tipo de ilícito en el curso del proceso a la vista de las alegaciones de la contraparte, o por cualquiera otras circunstancias» (FJ 2.º); en el mismo sentido, vid. también, SAP Pontevedra (Sección 1.ª) n.º 352/2012, de 21 de junio (AC 2012\1125).

⁶⁸³ MASSAGUER FUENTES, J., *Comentario a la Ley de Competencia Desleal*, cit., p. 434, explica que existe un ilícito desleal no solo cuando el infractor experimenta directamente una mejora de su posición competitiva, sino también cuando la infracción haya sido presupuesto necesario para la mejora de la posición competitiva de un tercero y se dé una relación de causalidad directa entre ambas (así ocurre en los supuestos de inducción, cuando la violación de normas beneficia al inductor, y no al infractor material).

⁶⁸⁴ ALFARO ÁGUILA-REAL, J., «Competencia desleal por infracción de normas», cit., p. 679; OTAMENDI RODRÍGUEZ-BETHENCOURT, J. J., *Comentarios a la Ley de Competencia Desleal*, cit., p. 242; MASSAGUER FUENTES, J., *Comentario a la Ley de Competencia Desleal*, cit., p. 444; CARBAJO CASCÓN, F., «Artículo 15. Violación de normas», cit., pp. 419 y 420; PALAU RAMÍREZ, F., «Actos concretos de competencia desleal (I): por contrariar las exigencias de la buena fe; por explotación de la reputación ajena; por inducción a la infracción contractual; por violación de normas (arts. 4, 12, 14 y 15 LCD)», en K. Beneyto (dir.), *Actos de competencia desleal y su tratamiento procesal*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2020, pp. 17-70, en p. 65, también incluye el incumplimiento de la normativa en materia de obligaciones fiscales y sociales en el artículo 15.1 LCD.

⁶⁸⁵ FJ 2.º STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 365/2008, de 19 de mayo (Roj: STS 2209/2008).

importancia»⁶⁸⁶, «relevante», en palabras del Tribunal Supremo⁶⁸⁷— puede apreciarse bien porque permite al infractor modificar de manera apreciable su posición competitiva, bien porque existe un riesgo de generalización de la infracción, circunstancias que han de analizarse caso por caso. A tal efecto debe tenerse en cuenta el carácter sistemático o no de la infracción, pues es difícil que una infracción aislada proporcione una ventaja significativa⁶⁸⁸. No obstante, puede ocurrir que incluso la ventaja aportada por una infracción no continuada deba considerarse significativa, si tiene la potencialidad⁶⁸⁹ de producir una desviación acreditada de la clientela de los competidores a favor del sujeto infractor o de un tercero⁶⁹⁰. Por último, para que se produzca la alteración de la *par condicio*, debe haber un prevalimiento en el mercado de la ventaja competitiva, es decir, el infractor ha de aprovechar la ventaja para mejorar su posición

⁶⁸⁶ FJ 8.º STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 101/2012, de 7 de marzo (Roj: STS 1915/2012).

⁶⁸⁷ FJ 8.º STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 500/2012, de 24 de julio (Roj: STS 5929/2012).

⁶⁸⁸ ALFARO ÁGUILA-REAL, J., «Competencia desleal por infracción de normas», cit., pp. 706-710; id. «Violación de normas (competencia desleal)», en *Enciclopedia Jurídica Básica*, vol. 4, Madrid, 1995, pp. 6.862-6.865, en p. 6.846; SÁNCHEZ SOLÉ, S., «La violación de normas como acto de competencia desleal [Comentario a la Sentencia de la Audiencia Provincial de Valencia (Sección 6ª) de 21 de marzo de 1994]», cit., pp. 801-804; EMPARANZA SOBEJANO, A., «Artículo 15. Violación de normas», cit., p. 262; CARBAJO CASCÓN, F., «Artículo 15. Violación de normas», cit., p. 421, señala que así ocurre, por ejemplo, en caso de «*incumplimiento de normas complejas de carácter técnico o cuando la infracción de una norma puntual produzca efectos relevantes en el sector correspondiente del mercado ya por el número de productos ofertados o ya por agresivas campañas publicitarias susceptibles de alterar la posición de igualdad de los competidores*».

⁶⁸⁹ No obstante, el Tribunal Supremo ha errado en alguna ocasión al exigir que se tenga que probar el desplazamiento efectivo de la clientela para que el acto sea reputado desleal. Así, por ejemplo, en la STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 512/2005, de 24 de junio (Roj: STS 4186/2005), en la que declara que «*[l]a deslealtad se integra cuando el infractor obtiene provecho efectivo del ahorro de costes que por razones legales ha de satisfacer y a efectos de diferenciarse y hacer frente de esta manera y con ventaja a la competencia, presentándose significativa cuando se produce desviación acreditada de la clientela de los competidores a su favor con tal práctica que la Ley sanciona y ataja el artículo 15-1*» (FJ 1.º). Sin embargo, como señala BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, A., *Apuntes de Derecho mercantil*, Thomson Reuters Aranzadi, 21.ª ed., Cizur Menor, 2020, pp. 398 y 399, «*[s]i hay que esperar a que se haya desviado la clientela, entonces el mal producido por la competencia desleal será ya irreparable en la mayoría de casos. Y además esa exigencia parece que contradice la noción general de competencia desleal como contraria a la buena fe objetiva, sin que sea necesario que se haya producido un daño o perjuicio demostrable*»; en el mismo sentido, GARCÍA PÉREZ, R., «La violación de normas como acto de competencia desleal: contraposición de dos modelos de Derecho comparado y lecciones para el caso español», en X. M. Carril Vázquez, R. García Pérez y M. A. López Suárez (dirs.), *Economía colaborativa y Derecho: aspectos civiles, mercantiles y laborales*, cit., pp. 145-193, en pp. 168 y 169.

⁶⁹⁰ BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, A., «La competencia desleal», cit., p. 6, afirma que para la prohibición de la conducta no es necesario que esta haya causado un perjuicio cierto, datos que sí serán relevantes para la acción indemnizatoria; SOLER MASOTA, P., «Infracción de normas como acto de competencia desleal», *Cuadernos de derecho judicial*, n.º 11, 2002, pp. 183-208, en p. 204; EMPARANZA SOBEJANO, A., «Artículo 15. Violación de normas», cit., p. 262; MIRANDA SERRANO, L. M.ª, «La economía colaborativa desde la competencia desleal», en R. Escudero Gallego y S. Martínez Garrido (dirs.), *Cuadernos de Derecho para ingenieros. Economía colaborativa*, cit., pp. 115-130, en p. 122.

competitiva. Así ocurre cuando el sujeto reinvierte el ahorro obtenido con la infracción en hacer sus prestaciones más atractivas, por ejemplo, reduciendo el precio de sus productos o servicios. Al contrario, si dicho ahorro es retirado del patrimonio de la empresa e ingresado en el patrimonio personal del infractor, su posición competitiva sigue siendo la misma y, en consecuencia, no existe prevalimiento en el mercado de la ventaja competitiva⁶⁹¹.

Por su parte, el artículo 15.2 LCD establece que será desleal *«la simple infracción de normas jurídicas que tengan por objeto la regulación de la actividad concurrencial»*. Ahora bien, aunque no haga referencia a la obtención de una ventaja competitiva significativa, no debe deducirse de ello que esta no sea exigible. Al contrario, el carácter sustancial de la ventaja competitiva está incluido dentro de la expresión *«que tengan por objeto la regulación de la actividad concurrencial»*. La razón es que la infracción de normas que tienen por objeto la regulación de la competencia comporta *per se* una mejora de la posición competitiva del infractor o de un tercero, ya que le permite desarrollar estrategias que los competidores no llevan a cabo por estar prohibidas, aspecto que implica también un prevalimiento implícito, porque dicha ventaja competitiva se proyecta automáticamente sobre los demás competidores⁶⁹².

⁶⁹¹ ALFARO ÁGUILA-REAL, J., «Competencia desleal por infracción de normas», cit., pp. 675 y 667; MASSAGUER FUENTES, J., *Comentario a la Ley de Competencia Desleal*, cit., pp. 440; EMPARANZA SOBEJANO, A., «Artículo 15. Violación de normas», cit., p. 257; SÁNCHEZ SOLÉ, S., «La violación de normas como acto de competencia desleal [Comentario a la Sentencia de la Audiencia Provincial de Valencia (Sección 6ª) de 21 de marzo de 1994]», cit., p. 797; DÍEZ ESTELLA, F., «Las complicadas relaciones entre la Ley de Defensa de la Competencia y la Ley de Competencia Desleal», *Gaceta Jurídica de la Competencia y de la Unión Europea*, n.º 213, mayo-junio de 2001, pp. 11-34, en p. 21; CARBAJO CASCÓN, F., «Artículo 15. Violación de normas», cit., p. 423; GARCÍA PÉREZ, R., «La violación de normas como acto de competencia desleal: contraposición de dos modelos de Derecho comparado y lecciones para el caso español», cit., p. 149.

⁶⁹² ALFARO ÁGUILA-REAL, J., «Competencia desleal por infracción de normas», cit., p. 707; SÁNCHEZ SOLÉ, S., «La violación de normas como acto de competencia desleal [Comentario a la Sentencia de la Audiencia Provincial de Valencia (Sección 6ª) de 21 de marzo de 1994]», cit., p. 797; MASSAGUER FUENTES, J., *Comentario a la Ley de Competencia Desleal*, cit., pp. 441 y 442. Por el contrario, PALAU RAMÍREZ, F., «Actos concretos de competencia desleal (I): por contrariar las exigencias de la buena fe; por explotación de la reputación ajena; por inducción a la infracción contractual; por violación de normas (arts. 4, 12, 14 y 15 LCD)», cit., pp. 66-68, considera que el reproche de deslealtad del artículo 15.2 LCD no exige que el infractor adquiriera una ventaja concurrencial, tanto en virtud de una interpretación literal del precepto, que omite cualquier referencia a que el infractor adquiriera una ventaja competitiva, como teleológica, pues afirma que *«[s]i se entiende que el artículo 15.2 únicamente libera al competidor demandante de la prueba de que el infractor ha adquirido y se ha aprovechado de la ventaja adquirida, se permitirá la lucha concurrencial sobre unas bases no permitidas por nuestra legislación y que, en definitiva, podrían perjudicar al consumidor y al interés público en el mantenimiento de un sistema transparente de libre competencia»*.

De lo anterior se derivan importantes consecuencias en relación con las exigencias probatorias que incumben a las partes en un litigio en materia de competencia desleal por infracción de normas, puesto que el *onus probandi* difiere en función de si el apartado cuya vulneración se invoca es el primero o el segundo del artículo 15 LCD. En efecto, quien solicita una declaración de deslealtad basada en el artículo 15.1 LCD deberá probar, conforme al régimen general de distribución de la carga de la prueba⁶⁹³, los hechos que constituyen la infracción, la obtención de una ventaja competitiva significativa, el nexo causal entre la ventaja y la infracción, así como el prevalimiento en el mercado de dicha ventaja (art. 217.2 LEC), mientras que corresponde al demandado probar los hechos que impidan, extingan o enerven su responsabilidad⁶⁹⁴. Por el contrario, la parte que pretenda obtener una declaración judicial de vulneración del artículo 15.2 LCD únicamente deberá probar que se ha producido la infracción de una norma concurrencial, pues el precepto engloba la presunción de prevalimiento de una ventaja competitiva. Con todo, la referida presunción no es absoluta, sino relativa, pues el demandado puede desvirtuarla si acredita que en el supuesto concreto la violación de normas concurrenciales no ha generado una ventaja competitiva significativa, bien porque existen incumplimientos generalizados de la norma en cuestión, bien porque la ventaja lograda es de escasa entidad⁶⁹⁵. Como puede observarse, se produce en este caso una inversión de la carga de la prueba, siendo el demandado el que tendrá que demostrar que el incumplimiento no ha mejorado su posición competitiva⁶⁹⁶.

⁶⁹³ Así, no es aplicable el artículo 217.4 LEC, que establece que «[e]n los procesos sobre competencia desleal y sobre publicidad ilícita corresponderá al demandado la carga de la prueba de la exactitud y veracidad de las indicaciones y manifestaciones realizadas y de los datos materiales que la publicidad exprese, respectivamente», pues este se refiere, en esencia, a los comportamientos de engaño por acción o denigración. Vid. CARBAJO CASCÓN, F, «Artículo 15. Violación de normas», cit., p. 423.

⁶⁹⁴ STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 526/2013, de 11 de julio (RJ\2013\7424); STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 512/2005, de 24 de junio, cit.; SAP Tarragona (Sección 1.ª) n.º 862/2006, de 16 de mayo (Roj: SAP T 862/2006); SJM n.º 2 de Murcia n.º 259/2015, de 26 de octubre (JUR\2015\276289).

⁶⁹⁵ En relación con la excepción de incumplimiento generalizado de una norma que regula la actividad concurrencial, MASSAGUER FUENTES, J., *Comentario a la Ley de Competencia Desleal*, cit., p. 443, matiza que debe procederse con extrema cautela en su valoración, y, en particular, ha de examinarse la existencia y proyección de la ventaja hacia sectores de negocio que puedan representar una alternativa a aquel en el que se produce el incumplimiento, hacia los escalones anteriores y posteriores en la relación de competencia vertical o hacia nuevos entrantes, y también los intereses de naturaleza concurrencial de los consumidores, cuando la violación de normas permite a los infractores ofrecer sus prestaciones en condiciones (distintas a las legalmente admitidas) más beneficiosas para ellos y menos para los consumidores.

⁶⁹⁶ ALFARO ÁGUILA-REAL, J., «Competencia desleal por infracción de normas», cit., pp. 671, 672, 676, 677 y 710, quien señala, además, que aun cuando todos los operadores incumplieran la norma, habrían de incumplirla en el

Así lo ha declarado el Tribunal Supremo (Sala de lo Civil, Sección 1.^a) en la Sentencia n.º 304/2017, de 17 de mayo⁶⁹⁷, que analiza un supuesto en el que la norma concurrencial cuya infracción se alega como fundamento de la existencia de un acto desleal era una norma infringida de forma generalizada por todos los competidores. En concreto, se enjuiciaba la conducta de las sociedades Rational Entertainment Enterprises Limited y Reel Spain Plc., consistente en ofrecer a los consumidores españoles servicios de juego en línea sin contar con la preceptiva autorización administrativa, exigida por los artículos 9 y siguientes de la Ley 3/2011, de 27 de mayo, de regulación del juego⁶⁹⁸.

Como no podía ser de otra manera, el Tribunal afirma que para la constatación de la comisión del ilícito del artículo 15.2 LCD hay que tener en cuenta las circunstancias que concurren en el mercado en el que se produce la infracción, pues *«no es admisible que la controversia sobre la concurrencia o no de la conducta desleal prevista en el art. 15.2 de la Ley de Competencia Desleal se limite a constatar si ha existido o no infracción de las normas (...) puesto que es pertinente y relevante valorar las circunstancias que concurren en el mercado en*

mismo modo e intensidad, pues de lo contrario la ventaja obtenida no sería la misma; SÁNCHEZ SOLÉ, S., «La violación de normas como acto de competencia desleal [Comentario a la Sentencia de la Audiencia Provincial de Valencia (Sección 6^a) de 21 de marzo de 1994]», cit., p. 797; MASSAGUER FUENTES, J., *Comentario a la Ley de Competencia Desleal*, cit., pp. 440-442; DARNACULLETA I GARDELLA, M. M., *La competencia desleal*, Iustel, Madrid, 2008, p. 64; EMPARANZA SOBEJANO, A., «Artículo 15. Violación de normas», cit., pp. 256, 261 y 265; DÍEZ ESTELLA, F., «Las complicadas relaciones entre la Ley de Defensa de la Competencia y la Ley de Competencia Desleal», cit., p. 21; MIRANDA SERRANO, L. M.^a, «Economía colaborativa y competencia desleal. ¿Deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por plataforma digitales?», cit., pp. 145-147; CARBAJO CASCÓN, F., «Artículo 15. Violación de normas», cit., p. 425. En la jurisprudencia, entre otras, STS (Sala de lo Civil, Sección 1.^a) n.º 1348/2006, de 29 de diciembre (Roj. 8692/2006); STS (Sala de lo Civil, Sección 1.^a) n.º 415/2005, de 23 de mayo (Roj: STS 3307/2005); SAP Valencia (Sección 9.^a) n.º 17/2007, de 23 de enero (Roj. SAP V 775/2007).

⁶⁹⁷ Roj: STS 1922/2017. Interesa destacar que el Tribunal Supremo declaró con posterioridad que la normativa española reguladora de los juegos de azar en línea anterior a la Ley 3/2011, de 27 de mayo, de regulación del juego, *«constituía una restricción excesiva de la libertad de prestación de servicios reconocida en el art. 49 CE, posteriormente 56 TFUE, que no guardaba proporción con ninguno de los objetivos que legitiman las restricciones a esta libertad comunitaria y no era sistemática ni coherente con la situación existente, en la que estas empresas de juego on line operaban públicamente y desarrollaban una actividad publicitaria y de patrocinio, y eran sometidas incluso a exacciones fiscales»*, razón por la cual la actividad consistente en prestar servicios de juegos de azar en línea sin disponer de autorización administrativa no podía fundar una declaración de deslealtad concurrencial en base al artículo 15.2 LCD, en virtud del principio de primacía del Derecho de la Unión Europea [FJ 5.º, apdos. 29-36 STS (Sala de lo Civil, Sección 1.^a) n.º 257/2020, de 5 de junio (Roj: STS 1686/2020) y STS (Sala de lo Civil, Sección 1.^a) n.º 264/2020, de 8 de junio (Roj: STS 1660/2020)]. No obstante, estas resoluciones no contradicen el razonamiento de la STS de 17 de mayo de 2017, pues la sociedad demandada en dicho litigio no quedaba sujeta al Derecho de la Unión Europea, al estar domiciliada en el Isla de Man.

⁶⁹⁸ BOE n.º 127, de 28 de mayo de 2011.

el que se produce esa posible infracción de la norma concurrencial» (FJ 7.9.º). Considera que las circunstancias concurrentes en el mercado de los juegos de azar en España en el momento objeto de análisis habían determinado que las demandadas no se hubiesen prevalido de una ventaja competitiva significativa que hubiese alterado la *par condicio concurrencium*. La razón es que, antes de la entrada en vigor de la Ley 3/2011, de 27 de mayo, de regulación del juego, entre los competidores existía una clara consciencia de que podían ofrecer dichos servicios en el mercado español sin necesidad de contar con una autorización, de modo que *«[l]a actuación de las demandadas no solo no fue aislada, sino que estaba generalizada y plenamente tolerada por las autoridades administrativas competentes»* (FJ 7.14.º). Al ser generalizada la vulneración de la norma, esta no redundaba en la mejora de la posición en el mercado de ninguno de los infractores y, en consecuencia, no existe un acto desleal en el sentido del artículo 15.2 LCD.

De lo anterior no se deriva que el régimen de distribución de la carga de la prueba en los supuestos de vulneración de normas concurrenciales (art. 15.2 LCD) sea el mismo que en el caso de simple infracción de leyes (art. 15.1 LCD). Al contrario, de probarse la infracción de normas que regulan la actividad concurrencial por el demandante, corresponde al infractor demandado —y no al demandante— demostrar que dicha infracción no le ha reportado una ventaja competitiva significativa en el mercado, por ejemplo, debido a las circunstancias concurrentes en el mismo⁶⁹⁹.

En consecuencia, no se puede compartir la opinión vertida —es cierto que como *obiter dicta*— por el Juzgado de lo Mercantil n.º 12 de Madrid en la Sentencia n.º 159/2017, de 13 de junio, que resuelve la demanda por competencia desleal interpuesta por la Federación Profesional del Taxi de Madrid contra Maxi Mobility Spain, S. L.⁷⁰⁰, según la cual *«aunque los titulares de licencias VTC hubieran incurrido en una infracción de normas administrativas que regulan la actividad concurrencial y pudiera atribuirse a MAXI MOBILITY SPAIN, S. L. algún tipo de participación en su comisión o inducción, seguiría sin haber quedado acreditado en las presentes actuaciones, en los términos exigidos por la Sentencia del Tribunal Supremo de 17*

⁶⁹⁹ En efecto, como señala BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, A., «La competencia desleal», cit., p. 4, es imposible juzgar la existencia de un acto de competencia desleal desvinculado de las circunstancias concretas, porque son estas las que atribuyen al acto su carácter desleal.

⁷⁰⁰ Roj: SJM M 3145/2017.

de mayo de 2017, que gracias a ella la demandada ha obtenido cualquier tipo de ventaja competitiva sobre sus competidores en el mercado» (FJ 4.º). Así, el magistrado omite observar que la Sentencia del Alto Tribunal enjuicia un supuesto particular, en el que la norma concurrencial había sido infringida de forma generalizada por todos los competidores, sin que el incumplimiento hubiese redundado en una mejora de la posición competitiva de infractor. Constituye esa la razón determinante de que el Tribunal no considere perpetrado el acto desleal y no la insuficiencia de la prueba aportada por el demandante en orden a acreditar el prevalimiento de la demandada en el mercado de una ventaja competitiva obtenida con la infracción. En otras palabras, de la sentencia no se extrae que el régimen de distribución de la carga de la prueba en los supuestos de vulneración de normas concurrenciales (art. 15.2 LCD) sea el mismo que en el caso de simple infracción de leyes (art. 15.1 LCD), como parece sugerir la sentencia del Juzgado de lo Mercantil n.º 12 de Madrid⁷⁰¹.

La dificultad fundamental en relación con el artículo 15.2 LCD consiste, precisamente, en determinar qué normas deben ser calificadas de concurrenciales desde un punto de vista jurídico-material. La doctrina⁷⁰², y también la jurisprudencia⁷⁰³, incluyen en esta categoría

⁷⁰¹ Por la misma razón tampoco se comparte la opinión de HORRACH ARMO, J. G., «La competencia desleal en la economía colaborativa. Especial referencia a las distintas modalidades del servicio de transporte de pasajeros», cit., pp. 1.058 y 1.059, cuando afirma que a partir de la Sentencia del Tribunal Supremo de 17 de mayo de 2017 «*decae el automatismo creado con la norma, del cual parecía derivarse que cualquier infracción concurrencial en el mercado conllevaba, de facto, la comisión de un acto desleal en virtud del art. 15.2 LCD, a favor de un criterio más lógico y prudente que tiene en cuenta las circunstancias concurrentes del caso concreto*».

⁷⁰² Vid. ALFARO ÁGUILA-REAL, J., «Competencia desleal por infracción de normas», cit., pp. 688-690; EMPARANZA SOBEJANO, A., «Artículo 15. Violación de normas», cit., pp. 263 y 264; CARBAJO CASCÓN, F., «Artículo 15. Violación de normas», cit., pp. 426 y 427. Por el contrario, al principio se consideró que para calificar una norma como reguladora de la actividad concurrencial debía analizarse su finalidad. Es decir, si la norma vulnerada perseguía la protección de la libre competencia, su simple infracción constituía un acto de competencia desleal. No obstante, esta postura ha sido superada, principalmente porque no tenía en cuenta que el legislador puede optar por limitar la libre competencia por distintos motivos, no solo para preservar la libre competencia, y la vulneración de tales normas reguladoras constituye un acto de competencia desleal, pues afecta directamente al modo en que los operadores de ese sector regulado ejercen su actividad.

⁷⁰³ Así lo señala, entre otras, la SJM n.º 5 de Madrid n.º 10/2009, de 28 de enero (AC\2009\337), que destaca por la amplitud del análisis y las numerosas referencias a otras resoluciones que realiza [entre ellas, STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 874/2007, de 24 de julio (Roj: STS 5392/2007); SAP Barcelona (Sección 15.ª) s. n., de 1 de septiembre de 1999 (Roj: SAP B 8777/1999); SAP Valencia (Sección 9.ª) n.º 17/2007, de 23 de enero (Roj: SAP V 775/2007)], al declarar que en la categoría de las normas que regulan la actividad concurrencial «*se incluyen tanto las normas que regulan de forma directa la estructura del mercado (atribuyendo monopolios o sistemas de licencias restringidas para el desarrollo de determinadas actividades), como las estrategias y conductas de los agentes que operan en el mercado tendentes a promover o asegurar la difusión de las prestaciones en el mercado, y ello con independencia de los objetivos político legislativos a que puedan obedecer*» y que, por tanto, «*son normas reguladoras del orden concurrencial, en primer lugar las que diseñen en cada momento la estructura del*

aquellas cuyo *objeto* directo —y no reflejo o indirecto⁷⁰⁴— consiste en la regulación de la actividad concurrencial. De este modo, lo relevante es *el contenido* de la norma infringida, que debe regular el comportamiento concurrencial de los competidores, con independencia de que lo haga para garantizar el buen funcionamiento del mercado o por otras razones, como ocurre, por ejemplo, en el caso del transporte, donde el mercado está regulado por razones de interés general. En efecto, la regulación de la actividad concurrencial incluye tanto las normas que disciplinan la libre competencia en el mercado (sería el caso de las normas que establecen barreras de entrada o crean monopolios generales o territoriales, concesiones administrativas, normas sobre precios, etc.), como las normas que regulan el comportamiento concurrencial de los competidores en el desarrollo de su actividad (p. ej., normas reguladoras del ejercicio de una actividad profesional o actividad económica).

mercado relevante, es decir, el acceso, mantenimiento y salida de los operadores, como pueden ser las que regulan una actividad en régimen de monopolio o exclusiva, las que regulan el acceso a una actividad (SAP de Barcelona de 1/9/99; STS 24/7/07; SAP Valencia, sección 9ª, de 23 de enero de 2007), el régimen de elaboración y comercialización de un bien bajo una denominación de origen o indicación de procedencia (STS 23/05/05 que alude a la producción, elaboración y comercialización de vinos espumosos de calidad producidas en determinadas regiones). En segundo lugar, se incluyen dentro de esta categoría las que fijan o inciden directamente en la formación de las condiciones comerciales de los operadores en un mercado como es en materia de precios (STS 21/03/00 y 31/03/00). En tercer lugar, las que determinen el modo en que los intervinientes han de presentarse en el mercado, como puede ser la regulación en materia publicitaria sectorial o general, y por último las que regulen el modo efectivo en el que han de desenvolverse las estrategias concurrenciales (normativa de defensa de la competencia o la ordenadora del comercio minorista)» (FJ 3.º).

⁷⁰⁴ Así, por ejemplo, la SAP de Barcelona (Sección 15.ª) s. n., de 1 de septiembre de 2015 (AC 1995\1718) declara que el artículo 4.d) de la entonces vigente Ley 26/1988, de 29 de julio, de Disciplina e Intervención de Entidades de Crédito (BOE n.º 182, de 30 de julio de 1988), que tipificaba como falta muy grave el ejercicio de actividades ajenas a su objeto, salvo que tuvieran carácter ocasional o aislado, no constituía una norma reguladora de la actividad concurrencial, ya que «*la exposición de motivos de la norma revela su finalidad -facilitar a la autoridad administrativa una completa información sobre la situación y evolución de las entidades financieras para someterla a un régimen de supervisión intensa (...) y limitar o prohibir aquellas prácticas u operaciones que incrementan los riesgos de insolvencia o falta de liquidez y reforzar los recursos propios evitando perjuicios para los depositantes- por lo que deviene insuficiente para calificar de desleal la infracción de la norma que no tiene por objeto regular la actividad concurrencial*» (FJ 5.º).

III. EL ILÍCITO CONCURRENCIAL POR INFRACCIÓN DE NORMAS EN EL MODELO DE NEGOCIO DE *UBER* Y *CABIFY*

1. La infracción de las normas ordenadoras del transporte

1.1. La ausencia de una autorización de transportista

Tanto Uber, B. V. como Maxi Mobility Spain, S. L. (*Uber* y *Cabify*) infringen las normas que exigen estar en posesión de una autorización de transportista para realizar actividades de transporte público discrecional de viajeros por carretera (art. 42 LOTT y art. 33.1 ROTT). En lo que a *Uber* respecta, el incumplimiento se dio en relación con el extinto servicio *UberPop* y continúa dándose en los servicios activos hoy día. Además, en el caso de *UberPop*, a la ausencia de autorización de Uber, B. V. se añadía la de los conductores, que tampoco disponían de un título administrativo habilitante para llevar a cabo el transporte público de personas⁷⁰⁵.

La infracción tiene cabida en el artículo 15.2 LCD, por cuanto las normas que exigen disponer de una autorización administrativa para el transporte público discrecional de viajeros deben ser calificadas como reguladoras de la competencia. Tienen la consideración de normas concurrenciales las que fijan barreras de entrada para el acceso a determinados mercados, como ocurre con las que requieren ciertas autorizaciones para actuar en el sector del transporte⁷⁰⁶. Aunque no siempre las normas que regulan el acceso a una profesión mediante la exigencia de

⁷⁰⁵ Vid. Capítulo II, epígrafes II y III.

⁷⁰⁶ EMPARANZA SOBEJANO, A., «Artículo 15. Violación de normas», cit., p. 266, quien critica, por ello, la SAP Tarragona (Sección 1.ª) n.º 862/2006, de 16 de mayo, cit., en la que no se califica de desleal el comportamiento realizado por un sujeto que había llevado a cabo de forma reiterada servicios de taxi, sin contar con la preceptiva licencia, en base a que el reclamante no había demostrado que dicho incumplimiento le había aportado al infractor una ventaja competitiva significativa en el mercado; MIRANDA SERRANO, L. M.ª, «Economía colaborativa y competencia desleal. ¿Deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por plataforma digitales?», cit., pp. 166 y 167; id., «La economía colaborativa desde la competencia desleal», cit., p. 122; GÓRRIZ LÓPEZ, C., «Competencia desleal de *Uber* en España», en A. Boix Palop, A. M. de la Encarnación y G. Doménech Pascual (eds.), *La regulación del transporte colaborativo*, cit., pp. 153-181, en p. 171. En contra, VÁZQUEZ RUANO, T., «Prácticas desleales y nuevos modelos de negocio en materia de transporte», cit., p. 256, quien incluye en el artículo 15.1 LCD tanto las normas sobre autorizaciones de transporte, como las normas fiscales y laborales: «[e]n la materia que abordamos, cabe considerar que la segunda posibilidad prevista en la norma de competencia desleal solo es aplicable respecto de las disposiciones vigentes en materia de competencia en el mercado, lo cual no se aprecia por la simple infracción de la normativa administrativa de licencias o de obligaciones fiscales o laborales en el sector de los transportes terrestres por carretera».

una autorización merecen la calificación de concurrenciales⁷⁰⁷, sino tan solo cuando su cumplimiento sea muy costoso en términos económicos (de lo contrario, únicamente podría resultar desleal por vía del art. 15.1 LCD)⁷⁰⁸, en el caso objeto de estudio hay razones para optar por dicha calificación.

La sujeción al régimen de autorización administrativa de transportista comportaría a Uber, B. V. y a Maxi Mobility Spain, S. L. unos costes elevadísimos, pues deberían llevar a cabo las operaciones de transporte con los elementos de su propia organización empresarial (art. 54.1, párr. 1.º LOTT), es decir, utilizando vehículos de los que dispongan en propiedad, arrendamiento financiero o arrendamiento ordinario (art. 54.2 LOTT y art. 38.2 ROTT) y conductores contratados de acuerdo con la legislación social y laboral (art. 54.3 LOTT y art. 41.3 ROTT). En otras palabras, estas sociedades deberían soportar tanto los costes relacionados con los vehículos, como aquellos de personal (salario mínimo interprofesional en función de las horas trabajadas, cuotas a la Seguridad Social, salarios correspondientes a los días de vacaciones, etc.). Es precisamente con la intención de evitar tan elevados gastos que ambas compañías eluden obtener la autorización de transportistas: Uber, B. V., actuando sin ningún tipo de autorización administrativa de transporte y Maxi Mobility Spain, S. L., desarrollando su actividad como intermediaria en el transporte (bajo la forma de agencia de viajes), figura exenta de la obligación de realizar el transporte con elementos de su organización empresarial (art. 54.1, párr. 2.º LOTT), aunque, como se ha expuesto, existen dudas sobre si sigue ostentando dicha categoría jurídica⁷⁰⁹.

⁷⁰⁷ Así, por ejemplo, la SAP Pontevedra (Sección 1.ª) n.º 352/2012, de 21 de junio (AC 2012\1125), trata de la posible deslealtad concurrencial en base al artículo 15.1 LCD de la conducta consistente en ofrecer servicios de televisión sin haber obtenido la preceptiva autorización administrativa y declara que «[n]o existe prueba sobre que los costes de obtener la habilitación legal y emitir dentro de la legalidad sea tan relevantes como para considerar que quien se los ahorra obtiene una ventaja significativa (...). Por el contrario, existen otros elementos que ahondan en la incertidumbre cuando, como señala la sentencia, la situación de ilegalidad también implica efectos negativos como la imposibilidad de recibir cualquier tipo de ayuda pública» (FJ 4.º).

⁷⁰⁸ ALFARO ÁGUILA-REAL, J., «Competencia desleal por infracción de normas», cit., pp. 695, 696 y 708; EMPARANZA SOBEJANO, A., «Artículo 15. Violación de normas», cit., p. 262; MIRANDA SERRANO, L. M.ª, «Economía colaborativa y competencia desleal. ¿Deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por plataforma digitales?», cit., p. 167.

⁷⁰⁹ Su inscripción en el Registro de Empresas Turísticas de la Comunidad de Madrid fue anulada por la Resolución de 23 de noviembre de 2018, de la Directora General de Turismo de dicha Comunidad Autónoma. Vid. Capítulo II, epígrafe III.3.3.1.1.

Además, el mercado de las autorizaciones para realizar transporte discrecional de viajeros en vehículo de turismo está limitado cuantitativamente en las dos modalidades de prestación de este tipo de servicios, esto es, de taxi y de arrendamiento de vehículos con conductor: en el primer caso, por disponerlo así las normas municipales que regulan la actividad⁷¹⁰; y, en el segundo, en virtud del artículo 48.3 LOTT que establece la conocida «regla 1/30», según la cual procede denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones cuando la relación entre el número de autorizaciones VTC y el de licencias de taxi domiciliadas en la misma Comunidad Autónoma sea superior a una de aquéllas por cada treinta de estas. De hecho, actualmente no se otorgan nuevas autorizaciones VTC por las distintas Consejerías de transportes.

La limitación cuantitativa de los títulos habilitantes tuvo, además, especial transcendencia para el servicio *UberPop*. La razón es que cuando este fue lanzado en España en 2014 no existían prácticamente autorizaciones VTC disponibles, de modo que el servicio pudo funcionar gracias a recurrir a conductores que no actuaban al amparo de una autorización de transporte.

En efecto, en 2014, tan solo empezaba a incrementarse el número de autorizaciones VTC a consecuencia de ser estimadas en vía judicial las solicitudes referidas al periodo liberalizado comprendido entre la entrada en vigor de la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, y la entrada en vigor del Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre. Así, las autorizaciones VTC mantenían todavía una escasa relevancia cuantitativa en relación con el número de licencias de taxi: frente a las aproximadamente 70.000 licencias de taxi, existían 2.703 autorizaciones VTC a nivel nacional a 1 de enero de 2014, es decir, apenas 38 más que en 2009, cuando había 2.665⁷¹¹, y solo a partir de 2014 empezaron a crecer de forma espectacular, ascendiendo el 4 de mayo de 2020 a 16.250 autorizaciones VTC nacionales (más 250 autonómicas), mientras que el número de licencias de taxi para la misma fecha incluso había descendido con respecto a 2009, hasta

⁷¹⁰ Vid. TARRÉS VIVES, M., *La regulación del taxi. Legislación autonómica y experiencias de Derecho comparado*, cit., pp. 47 y 50. A modo de ejemplo, el artículo 7.4 de la Ley 13/2017, de 8 de noviembre, del Taxi de la Comunidad Valenciana, establece que «[n]o podrán otorgarse nuevas autorizaciones de taxi cuando la relación entre número de taxis y los millares de habitantes de un determinado municipio o área de prestación conjunta exceda de la unidad. Y si no se excediera dicha ratio, sólo podrán otorgarse nuevas autorizaciones de taxi en casos debidamente justificados por razones de demanda que fuera necesario atender o a fin de conseguir el porcentaje de vehículos adaptados de un cinco por ciento, o fracción, en el ámbito concreto».

⁷¹¹ CNMC, «PRO/CNMC/003/18», cit., pp. 9-13; también <https://www.eleconomista.es/transportes/noticias/8797300/12/17/Las-licencias-VTC-se-duplican-en-tres-anos-por-el-vacio-legal-que-irrita-al-taxi.html>.

63.989⁷¹². Además, en aquella fecha, los taxistas no estaban dispuestos a colaborar con la multinacional, como lo demuestra el historial de huelgas y confrontaciones⁷¹³, que se han ido sucediendo desde la implantación de *Uber* en España. Así, la incorporación del servicio de taxi a la plataforma *UberX* no se produjo hasta noviembre de 2019 y hoy día solo opera en Madrid, aunque parece ser que hay negociaciones para extenderla también a Barcelona. Tampoco existía la posibilidad de obtener licencias nuevas de taxi, pues los municipios no emiten nuevas y su precio en el mercado secundario es muy elevado⁷¹⁴. Por tanto, a la compañía le hubiese sido prácticamente imposible desarrollar su actividad sin infringir la normativa en materia de autorizaciones de transporte⁷¹⁵, pues no hubiese podido alcanzar una masa crítica suficiente de transportistas para prestar el servicio en términos satisfactorios de rapidez⁷¹⁶. Prueba de ello es

⁷¹² Según datos del Ministerio de Fomento disponibles en https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/estadistica_tt/webturi.pdf.

⁷¹³ Hasta tal punto se ha visto alterada la convivencia pacífica entre los dos sectores que se han iniciado incluso acciones penales en ambos sentidos, aunque las correspondientes querellas han sido inadmitidas. Así, el AAN (Juzgados Centrales de Instrucción, Sección 3.ª) s. n., de 3 de octubre de 2019 (Roj: AAN 1860/2019) inadmitió a trámite la querella interpuesta por varios taxistas contra 18 sociedades y 39 personas físicas vinculadas a *Uber* y *Cabify*, respecto de los delitos de estafa [arts. 248.1, 249, 250.1.4, 5, 6 y 7 y 250.2 Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal (CP)], contra la Hacienda Pública (art. 35 CP) y de alteración del precio de las cosas con engaño (art. 248.1.10 CP), que se les imputaban, «por no apreciarse la existencia de tales delitos», a la vez que se rechazó el conocimiento por los posibles delitos contra los derechos de los trabajadores (art. 311 CP), de administración desleal (art. 252 CP) y blanqueo de capitales (art. 301 CP), «por falta de competencia de esta Audiencia Nacional» (FJ 2.º). En la misma resolución se hace referencia a la querella formulada por Unauto VTC contra una serie de personas vinculadas a las asociaciones de taxistas Élite Taxi y Plataforma Caracol, en la que se les imputa un delito de maquinaciones para alterar el precio de las cosas (art. 284.1.10 CP). También esta querella fue inadmitida a trámite por el AAN (Sala de lo Penal, Sección 2.ª) n.º 345/2019, de 24 de junio de 2019 (no publicado en las bases de datos jurídicas), debido a que «no concurre el núcleo de la conducta típica, "intentar alterar los precios resultantes de la libre competencia"», ya que «en el sector del transporte de viajeros en movilidad urbana no hay libre competencia de empresas ni de precios, sino que es la Administración la que otorga o no la licencia y fija las condiciones y tarifas del servicio» [según recoge el FJ 2.º AAN (Juzgados Centrales de Instrucción, Sección 3.ª) s. n., de 3 de octubre de 2019, cit.].

⁷¹⁴ La CNMC, «Informe económico sobre el Decreto 314/2016, relativo a la actividad de mediación en los servicios de taxi en Cataluña - UM/010/17», 17 de mayo de 2017, pp. 1-36, en p. 6, disponible en https://www.cnmc.es/sites/default/files/1693688_28.pdf, señala que en 2016 el valor de una licencia de taxi en el AMB era de 134.115 euros (según datos proporcionados por el Instituto Metropolitano del Taxi del AMB) y de 102.102 euros en 2012, en la ciudad de Córdoba, mientras que la tasa de expedición de una licencia en Córdoba ascendió a 457,13 euros el mismo año (según datos proporcionados por el Ayuntamiento de Córdoba) (para Barcelona no se dispone de datos). Además, «en las fases alcistas del ciclo, su valor experimenta todavía un mayor crecimiento si las presiones para mantener su número constante o incluso reducirlo son efectivas».

⁷¹⁵ En el mismo sentido, GÓRRIZ LÓPEZ, C., «Taxi “vs” Uber: de la competencia desleal al arrendamiento de vehículo con conductor», cit., p. 21.

⁷¹⁶ CNMC, «PRO/CNMC/003/18», cit., p. 10. En el «Gráfico 1. Evolución de licencias de taxi y de autorizaciones VTC» puede observarse la tendencia ascendente en el otorgamiento de autorizaciones VTC, a partir de 2014, cuando el incremento porcentual fue de un 4%, seguido de un 8% en 2016 y llegando hasta casi un 18% en 2018.

que *Cabify*, que desde un primer momento ha operado en España con conductores que actúan al amparo de una autorización VTC, tuvo que dejar de dar servicio al poco de su implantación en España en 2011 (aunque después volvió), pues la escasez de autorizaciones hacía que el servicio de transporte no fuera eficiente.

Ahora bien, a pesar de que actualmente tanto los conductores de *Uber* como los de *Cabify* actúan al amparo de una autorización VTC, sin embargo, no lo hacen las gestoras de las plataformas, Uber, B. V. y Maxi Mobility Spain, S. L., que deben obtener —como se ha expuesto— la autorización de transportista. Dicho incumplimiento comporta la obtención de una ventaja competitiva significativa, pues permite a estos operadores acceder y prestar sus servicios en el mercado del transporte público discrecional urbano de viajeros en vehículos automóviles con un ahorro significativo de costes. Lo mismo cabe decir del servicio *UberPop*, ya desaparecido, añadiendo a la ausencia de autorización de la plataforma, también la de los conductores. Dicha conducta constituye un ilícito desleal por infracción de normas concurrenciales del artículo 15.2 LCD tanto con respecto a *UberPop*, como de los modelos que *Uber* mantiene hoy día en España y de *Cabify*, en el que incurren las sociedades que gestionan estas plataformas en nuestro país, esto es, Uber, B. V. y Maxi Mobility Spain, S. L., respectivamente.

Sin embargo, la ausencia de una autorización de transportista en la práctica de estas compañías no ha determinado, hasta ahora, su condena en España. Por un lado, la única demanda por competencia desleal contra Maxi Mobility Spain, S. L. (*Cabify*) no ha tenido por fundamento, como se expondrá, su actividad sin la preceptiva autorización administrativa. Por otro lado, si bien la posible actuación desleal por infracción de normas en la práctica de *Uber* sí ha sido cuestionada en dos ocasiones, aunque tan solo con respecto al servicio *UberPop*, en ninguna de ellas el órgano judicial ha llegado a pronunciarse sobre el fondo del asunto, pero por distintos motivos. En concreto, los litigios fueron dirigidos contra sociedades pertenecientes al grupo *Uber*, distintas de Uber, B.V, a saber: (1) uno de ellos fue iniciado por la Asociación Madrileña del Taxi contra Uber Technologies, Inc.; (2) el otro, enfrentó a la Asociación Profesional Élite Taxi contra Uber Systems Spain, S. L.

(1) En el primer caso no llegó siquiera a interponerse la demanda. La Asociación Madrileña del Taxi presentó escrito solicitando la suspensión cautelar en España, y

subsidiariamente en la Comunidad de Madrid, de *UberPop* o de «cualquier aplicación [app] o de cualquier otro soporte o sistema tecnológico o informático para prestar el servicio de transporte de viajeros» (antecedente de hecho primero). Al parecer, la pretensión de deslealtad basada en el artículo 15.2 LCD estaba fundada en la ausencia de una autorización de transporte, tanto por parte de los conductores como de la propia demandada. Así se deduce de las afirmaciones del magistrado, que refiere la obligatoriedad de disponer de una licencia o autorización de transporte «tanto por parte de la empresa como por parte de los conductores» (FJ 6.º).

La petición fue estimada (*inaudita parte*) en su totalidad por el Auto n.º 14, de 9 de diciembre de 2014, del Juzgado de lo Mercantil n.º 2 de Madrid⁷¹⁷, por las siguientes razones: la presencia de indicios de conductas ilícitas que se agotan en sí mismas, como es el reiterado servicio de transporte de viajeros que se viene prestando, que afectaría directamente al servicio público de taxi; la demora en presentar la demanda principal por haberse solicitado la elaboración de informes periciales sobre las sesiones formativas que *Uber* imparte a los conductores; la dificultad para obtener documentación de *Uber*, al ser una compañía extranjera, más la dilación de las traducciones (FJ 2.º); y finalmente, el hecho de que Uber Technologies, Inc. tributa en el paraíso fiscal estadounidense de Delaware, lo que «podría suponer una facilidad para situarse al margen de las leyes españolas» (FJ 3.º).

Tras el recurso presentado por la demandada, el Juzgado dictó un nuevo Auto el 22 de mayo de 2015, en el que limitó la extensión de la medida cautelar tan solo a *UberPop*⁷¹⁸. No obstante, ya tras la primera resolución, *UberPop* había dejado de funcionar definitivamente en España y, de hecho, la compañía no volvió a operar en nuestro país hasta marzo de 2016, cuando lanzó *UberX*, esta vez con conductores que sí actúan al amparo de una autorización VTC. Siguiendo el artículo 730.2, párr. 2.º LEC, la Asociación Madrileña del Taxi debió haber interpuesto demanda por competencia desleal en el plazo de los veinte días siguientes a la adopción definitiva de las medidas cautelares. Sin embargo, parece ser que no lo hizo, seguramente debido al cese de la actividad de *UberPop*. Con todo, tampoco tenemos

⁷¹⁷ Roj: AJM M 74/2014.

⁷¹⁸ Roj: AJM M 1428/2015.

conocimiento de que el Letrado de la Administración de Justicia haya acordado el alzamiento o la revocación de las medidas cautelares, como exige el precepto en caso de no interponerse la demanda en plazo. Ello se puede explicar bien por no haberse dictado dicha resolución —de oficio, según la norma— bien por no haber sido publicada.

(2) Del segundo litigio conoció el Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Barcelona, que tuvo que decidir sobre la demanda interpuesta por la Asociación Profesional Élite Taxi, esta vez, contra Uber Systems Spain, S. L., en ejercicio de las acciones declarativa y de cesación (art. 32.1.1 y 2 LCD), en la que se imputaban a la demandada, principalmente, actos de competencia desleal por infracción de normas concurrenciales (art. 15.2 LCD)⁷¹⁹.

De esta demanda proviene la cuestión prejudicial planteada ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, a la que contestó en la Sentencia de 20 de diciembre de 2017, declarando que *UberPop* era un servicio en el ámbito del transporte y no de la sociedad de la información. Una vez resuelta la cuestión prejudicial, el magistrado del Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Barcelona dictó la Sentencia n.º 38/2018, de 10 de abril⁷²⁰. Pues bien, aunque siguiendo la calificación

⁷¹⁹ También se le atribuía la comisión de actos de engaño (art. 5 LCD) e infracción de la buena fe (art. 4 LCD). En cuanto a la alegada infracción de la buena fe, la asociación del taxi consideraba que el comportamiento de Uber Systems Spain, S. L. era contrario a la diligencia profesional exigible a todo empresario y provocaba una distorsión significativa en el comportamiento económico del consumidor medio, ya que «*si el consumidor o usuario tuviera conocimiento y plena consciencia de que está contratando un servicio ilegal y que no cumple con ninguna de las exigencias legales establecidas en nuestra legislación española, provocaría una alteración en el comportamiento del consumidor*». La pretensión de deslealtad en este caso fue desestimada porque Élite Taxi no había concretado los elementos que permitirían calificar el comportamiento de la demandada como desleal de modo autónomo, es decir, desvinculado de las imputaciones de deslealtad que previamente la actora había invocado al amparo de los artículos 15.2 y 5 LCD, como exige la apreciación del ilícito concurrencial. Vid. MASSAGUER FUENTES, J., *Comentario a la Ley de Competencia Desleal*, cit., p. 153, quien afirma sobre el entonces artículo 5 LCD, cuyo contenido es idéntico al vigente artículo 4.1 LCD, que «*la comprobación de que la conducta enjuiciada se corresponde por entero con la tipificada en particular exime de examinarla a la luz de la cláusula general, esto es, impide que pueda considerarse asimismo contraria a la cláusula general*» y, por tanto, «*[e]l recurso al artículo 5 de la Ley de Competencia Desleal obliga, por ello, a identificar las razones en que se funda la deslealtad de la conducta considerada, a precisar las bases a que obedece y que justifican la formulación del reproche de deslealtad en el caso considerado*»; DARNACULLETA I GARDELLA, M. M., *La competencia desleal*, cit., p. 44. También la jurisprudencia se ha pronunciado en este sentido. Sirva por todas la SAP Barcelona (Sección 15.ª) n.º 119/2015, de 24 de marzo (Roj: SAP B 767/2017), que sintetiza el estado de la jurisprudencia sobre el alcance de la cláusula general: «*La cláusula general del artículo 4 tiene la función de poder sancionar aquellos comportamientos que el legislador no pudo prever en su momento como desleales, no la de considerar ilícitos los previstos en los arts. 6 a 17 cuando falten algunos de los requisitos exigidos en estos, por lo que obliga a identificar las razones en que se funda la deslealtad de la conducta (STS 24 de noviembre de 2006), sin que baste citar el precepto en los fundamentos de derecho de la demanda (STS 19 de mayo de 2008). Sólo cabe aplicar el artículo 4 LCD cuando se concrete expresamente el acto que lo infringe y, además, dicho acto no se tipifica en otras normas (SSTS 7 de junio de 2000 y 28 de septiembre de 2005)*» (FJ 4.15.º).

⁷²⁰ Roj: SJM B 38/2018.

jurídica de la actividad de *UberPop* realizada por el Tribunal de Justicia era de esperar que el Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Barcelona fallase que la demandada había incurrido en un acto de competencia desleal *ex* artículo 15.2 LCD, no fue así, sino al contrario: las pretensiones de la asociación del taxi fueron desestimadas en su totalidad⁷²¹.

En concreto, *Élite Taxi* justificaba la vulneración del artículo 15 LCD (se invoca de forma general, aunque lo cierto es que la demandante destaca exclusivamente el párr. 2.º), en base a que *Uber Systems Spain, S. L.* facilita «*el acceso a la plataforma digital y una aplicación informática descargable en ordenadores, tabletas y teléfonos móviles*» y, en consecuencia, actúa en calidad de cooperadora necesaria «*para que terceros infrinjan la normativa que regula la prestación del servicio urbano e interurbano de transporte, en definitiva, las normas reguladoras del servicio de taxi*» (FJ 1.º, pto. 1.1.3.º). Por tanto, la legitimación pasiva de la filial española se fundaría, según la actora, en el artículo 34.1 LCD, según el cual «*[l]as acciones previstas en el artículo 32 podrán ejercitarse contra cualquier persona que haya realizado u ordenado la conducta desleal o haya cooperado a su realización*» (FJ 1.º, pto. 1.1.4.º). Es decir, a diferencia del primer litigio comentado, en este segundo no se planteó la infracción directa de normas de transporte —carecer de una autorización como transportista— por la demandada, sino tan solo su cooperación en la conducta infractora de los conductores que también actuaban sin autorización.

⁷²¹ Una solución diferente adoptó la Comisión para la Protección de la Competencia (CPC) búlgara al pronunciarse sobre el servicio *UberX* prestado en la ciudad de Sofía, que, a pesar de su nombre, reunía las características del servicio *UberPop* en España, es decir, se prestaba por conductores que no estaban en posesión de una autorización administrativa, como exige la legislación búlgara para la actividad de transporte público (CPC, Decisión n.º 540, de 30 de junio de 2015). La autoridad de competencia declaró que *UberX* poseía las características de un servicio de taxi y que, a pesar de ello, no exigía a los conductores cumplir con los requisitos de autorización previa que la legislación búlgara establece para dichos servicios. En consecuencia, consideró que *UberX* infringía las normas de la competencia leal y de la buena fe en las prácticas comerciales (evitando cumplir con los procedimientos sobre la obtención de autorizaciones, inspecciones y gastos asociados) con el fin de obtener una ventaja competitiva y beneficios económicos. En concordancia con ello, sancionó a las sociedades vinculadas a la plataforma, *Uber, B. V.* y *Rasier Operations. B. V.*, y ordenó el cese de la conducta infractora. Vid. OCDE, «Taxi, ride-sourcing and ride-sharing services — Background Note by the Secretariat», 4 de junio de 2018, pp. 1-5, en p. 5, disponible en [https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD\(2018\)14/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD(2018)14/en/pdf) y AGENCIA EJECUTIVA DE CONSUMIDORES, SALUD Y ALIMENTACIÓN (Chafea) en nombre de la Dirección General de Justicia y Consumidores de la Comisión Europea, «Exploratory study of consumer issues in online peer-to-peer platform markets. Task 5 Report — Legal Analysis Report», mayo de 2017, pp. 1-114, en p. 88, disponible en https://ec.europa.eu/newsroom/just/item-detail.cfm?item_id=77704.

Sin embargo, el magistrado no entró en el fondo del asunto. La razón es que consideró que Uber Systems Spain, S. L., única demandada en el litigio, carecía de legitimación pasiva, pues «no es quien ha creado la plataforma de internet que gestiona los servicios prestados, tampoco Uber SS es una empresa que ha creado y gestiona la aplicación informática que se descarga en las tabletas, ordenadores y teléfonos móviles» (FJ 3.º, pto. 12.4º; en el mismo sentido, FJ 5.º, pto. 19.4º)⁷²². El magistrado apunta a la legitimación pasiva de Uber, B. V. (en cuanto gestora de la plataforma en España) y también a la de Uber Technologies, Inc. (en su condición de titular de la plataforma). Como pone de manifiesto la Sentencia, la cuestión de la legitimación pasiva es esencial en las demandas por competencia desleal interpuestas en relación con la actividad de *Uber*, y lo mismo cabe decir sobre *Cabify*. No plantea dudas que tanto Uber, B. V. como Maxi Mobility Spain, S. L. la ostentan y son responsables, en su condición de transportistas contractuales, de no disponer de la preceptiva autorización de transporte. No obstante, como se analizará⁷²³, la problemática es más compleja, pues existen otras sociedades vinculadas a las plataformas cuya legitimación pasiva está en duda, al igual que aquella de los conductores.

En otros países de nuestro entorno, el servicio *UberPop* ha sido prohibido por entenderse que a través del mismo se llevaban a cabo actos de competencia desleal por violación por los conductores de la normativa sobre autorizaciones de transporte. Una de las primeras resoluciones en este sentido fue la dictada por el *Landgericht Frankfurt am Main* el 25 de agosto de 2014⁷²⁴, que prohibió a Uber, B. V. el uso de las aplicaciones *Uber* y *UberPop* en Alemania,

⁷²² El mismo problema de imputabilidad que surge al tratar de la infracción de normas hizo que fuera desestimada la pretensión conforme a la cual se atribuían a Uber Systems Spain, S. L. actos de engaño (art. 5 LCD), basados en que la información facilitada a los consumidores era «totalmente falsa» (FJ 1.º, pto. 1.1.4.º). En puridad, los actos de engaño a través de los que se induciría a error a los consumidores haciéndoles creer que estaban contratando un servicio legal de taxi, que de otra forma no llevarían a cabo, se referían al contenido de la página web *www.uber.com*, que no había sido creada por Uber Systems Spain, S. L. y que no explotaba. Por tanto, el engaño, caso de existir, no podría imputarse a la demandada, sino a la sociedad que gestiona los contenidos de la página web, Uber, B. V.

⁷²³ Vid. *infra* epígrafe 3.

⁷²⁴ Puede ser consultada en alemán en http://docs.dpaq.de/7814-beschluss-landgericht-ffm_uber-taxi-deutschland_2014-09-01.pdf.

por considerar que incurría en un acto de competencia desleal al no disponer los conductores de una autorización de transporte⁷²⁵.

Asimismo, en Italia han sido varias las resoluciones que han prohibido el servicio *UberPop* en base al artículo 2.598.3.º del *Codice Civile*⁷²⁶, que califica como desleal cualquier acto que vulnere el principio de actuación profesional correcta en el mercado y sea idóneo para dañar a otro empresario⁷²⁷. Entre ellas, la Ordenanza de 25 de mayo de 2015 del *Tribunale di Milano*⁷²⁸, confirmada por la Ordenanza de 2 de julio de 2015⁷²⁹, estimó la petición de suspensión cautelar del funcionamiento de *UberPop* formulada por varias asociaciones de taxi de Milán, Génova y Turín y prohibió el uso de la aplicación y de los servicios que la misma prestaba y promovía en todo el territorio nacional. En concreto, el Tribunal fundó su decisión en que el servicio de transporte ofrecido a través de *UberPop* se llevaba a cabo por conductores sin autorización administrativa, en contra de lo que establece la *Legge 15 gennaio 1992, n.º 21* (art. 8)⁷³⁰. También la Sentencia de 24 de marzo de 2017 del *Tribunale di Torino*⁷³¹ declaró que los conductores gestionados y organizados por *Uber*, a diferencia de los demás operadores de transporte público discrecional de viajeros por carretera, no cumplían con la normativa sectorial de transporte, entre otros, en cuanto a la obligación de actuar provistos de una autorización administrativa y, en consecuencia, la actividad de transporte por ellos realizada vulneraba el principio de competencia leal en el mercado.

⁷²⁵ Sobre esta resolución, vid. DE MIGUEL ASENSIO, P., «La resolución del Landgericht de Fráncfort sobre la aplicación Uber», 4 de septiembre de 2014, disponible en <https://pedrodemiguelasensio.blogspot.com/2014/09/la-resolucion-del-landgericht-de.html>; MORENO SERRANO, E., «Resolución judicial alemana sobre UBER», en *El blog de Enrique Moreno*, 3 de septiembre de 2014, disponible en <http://concursoysociedades.blogspot.com/2014/09/resolucion-judicial-alemana-sobre-uber.html>.

⁷²⁶ Aprobado por el *Regio Decreto del 16 marzo 1942-XX, n.º 262* (*Gazzetta Ufficiale*, n.º 79 del 4 aprile 1942).

⁷²⁷ Para una explicación sintética de la normativa aplicable y principales resoluciones recaídas en asuntos por competencia desleal relacionadas con *Uber* en Italia, vid. MUDRIĆ, M. Y OTROS, «Comparative Analysis», en J. Marin, S. Petrović, M. Mudrić y H. Lisićar (eds.), *Uber — Brave New Service of Unfair Competition. Legal Analysis of the Nature of Uber Services*, cit., pp. 85-152, en pp. 116-123.

⁷²⁸ *Tribunale Milano, Sez. specializzata in materia d'impresa, ord. 25 maggio 2015* (R. G. n.º 16612/2015).

⁷²⁹ *Tribunale Milano, Sez. specializzata in materia d'impresa, ord. 2 luglio 2015* (R. G. n.ºs 35445/2015 e 36491/2015).

⁷³⁰ *Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea, del 15 gennaio 1992* (*Gazzetta Ufficiale* n.º 18, del 23 gennaio 1992).

⁷³¹ *Tribunale Torino, Sez. I civile, sent. n.º 1553, 24 marzo 2017* (R. G. n.º 20770).

Más recientemente, la Sentencia de 12 de diciembre de 2019 de la *Cour d'appel de Paris*⁷³² confirmó en parte la Sentencia de 30 de enero de 2017 del *Tribunal de Commerce de Paris* y declaró la deslealtad de la conducta de las sociedades Uber France, S. A. S., Uber International, B. V. y Uber, B. V. consistente en la explotación del servicio *UberPop* en el que los conductores, a pesar de realizar un transporte público de personas, no estaban en posesión de una autorización de transporte, como exigen los artículos L 3.120-1 a L 3.124-13 del Código de transportes francés. El Tribunal de apelación francés basó su decisión en las previas de la *Cour de cassation* (n.º 15-87770, de 31 de enero de 2017, y n.ºs 16-81762, 16-81763, 16-81764, 16-81765 y 16-81766, de 11 de septiembre de 2018), que habían declarado que Uber France, S. A. S. había incurrido en una práctica desleal consistente en incitar a los viajeros y a los conductores, a través de distintas comunicaciones comerciales, a participar en el servicio *UberPop* dando la impresión de que era lícito cuando en realidad no era así, ya que los conductores no disponían de una autorización administrativa para la prestación del transporte público de viajeros.

Además, el Tribunal de apelación parisino también consideró que las sociedades vinculadas a la plataforma habían realizado otras prácticas contrarias a la competencia leal en el mercado. En concreto, habían utilizado conductores que actuaban en base a autorizaciones «Loti», destinadas en exclusiva a la prestación de servicios de transporte discrecional colectivo. Es decir, a su amparo, el conductor debía transportar un mínimo de dos personas en cada trayecto⁷³³. Así, obtuvieron una ventaja competitiva significativa al beneficiarse de condiciones de acceso al mercado menos exigentes, como las que se requieren para obtener una autorización «Loti», en comparación con aquellas aplicables a las autorizaciones VTC o de taxi. En fin, las mercantiles habían participado también en una práctica desleal consistente en la captación de clientes en la vía pública y por vía electrónica, que será analizada en el epígrafe siguiente.

⁷³² *Cour d'appel de Paris, Pôle 5, Décision n.º 17/03541, du 12 décembre 2019.*

⁷³³ *La Loi n.º 2016-1920, du 29 décembre 2016 relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes*, cit., posterior a los hechos enjuiciados por la *Cour d'Appel de Paris*, prohibió, a partir de 1 de enero de 2018, la prestación de servicios de transporte bajo el estatuto Loti en localidades de más de 100.000 habitantes.

1.2. La obligación de contratación previa del servicio y la prohibición de captar clientes en la vía pública

1.2.1. En la normativa estatal

A diferencia de los taxis, que pueden circular por la vía pública y permanecer estacionados en busca de clientes, los vehículos destinados al arrendamiento con conductor, cuando «*estén ocupados por personas ajenas a la empresa titular de la autorización, únicamente podrán circular si se justifica que están prestando un servicio previamente contratado*», a cuyos efectos el contrato ha de cumplimentarse antes de iniciar la prestación del servicio y deberá llevarse a bordo del vehículo la documentación acreditativa de dicha contratación (art. 182.1, párr. 1.º y 2.º ROTT), esto es, la hoja de ruta o una copia del contrato que contenga los mismos datos exigibles para la hoja de ruta (art. 23 Orden FOM/36/2018, modificado por el apdo. 15 art. Único Orden FOM/2799/2015, de 18 de diciembre). En consecuencia, los vehículos destinados al arrendamiento con conductor tienen vedado circular por las vías públicas en busca de clientes o propiciar la captación de aquellos que no hubiesen contratado previamente el servicio, permaneciendo estacionados a tal efecto (art. 182.1, párr. 3.º ROTT).

Ahora bien, aunque las dos actividades están claramente diferenciadas a nivel jurídico, en la práctica, los límites fijados por el artículo 182.1 ROTT al servicio de arrendamiento de vehículos con conductor para distinguirlo de aquel de taxi se desdibujan debido a la utilización por *Uber* y *Cabify* de algoritmos que casan eficazmente la oferta con la demanda de transporte y de sistemas de geolocalización y reserva en línea (la mayoría de las veces a través de un teléfono inteligente), que hacen que la contratación se realice de forma casi instantánea. El recurso a los avances tecnológicos difumina la distinción entre el segmento de la reserva previa, el único en el que los vehículos de arrendamiento con conductor pueden operar, y el de los vehículos itinerantes y estacionados en paradas, reservado al taxi.

A pesar de ello, no existe infracción de norma alguna, es decir, no hay incumplimiento del artículo 182.1, párrafos 1.º, 2.º y 3.º ROTT en la práctica de *Uber* y *Cabify*. La razón es que existe contratación previa, ya que el contrato de arrendamiento de vehículos con conductor se concluye, de conformidad con el artículo 1.258 CC, antes de iniciar la prestación del servicio, esto es, en el momento en que el conductor acepta la solicitud de transporte realizada a través

de la aplicación por el viajero. En otras palabras, la circunstancia de que, gracias al empleo de las nuevas tecnologías, el tiempo que transcurre entre la perfección del contrato y la prestación efectiva del servicio de transporte sea mínimo⁷³⁴, no significa que no exista contratación, pues el contrato de arrendamiento de vehículos con conductor sí se ha perfeccionado antes de iniciarse la prestación del servicio.

Tampoco hay constancia de que los vehículos estén circulando por la vía pública o permanezcan estacionados en la misma a fin de propiciar la captación de clientes que no hubiesen contratado previamente el servicio. De hecho, uno de los mayores atractivos de utilizar los servicios de *Uber* y *Cabify* consiste precisamente en la facilidad de poder contratarlos con antelación con un simple clic, sin necesidad de desplazarse a tal fin al lugar en el que se encuentre el vehículo. Es cierta la afirmación realizada en la página web de *Cabify*, según la cual, la asignación de los servicios de transporte por la propia compañía conlleva que *«[l]os transportistas que colaboran con Cabify no captan ni pueden captar ningún cliente directamente en la calle, puesto que éstos solo reciben (y facturan) las peticiones de servicio recibidas a través de la aplicación. Ninguno de los colaboradores de Cabify podrá exigir a la compañía el pago de un trayecto que no haya sido previamente contratado a través de la aplicación, puesto que este es el único medio a través del cual los usuarios pueden solicitar un servicio de transporte»*⁷³⁵.

En este sentido se pronuncia el Juzgado de lo Mercantil n.º 12 de Madrid en la Sentencia n.º 159/2017, de 13 de junio, antes referida, que desestima la demanda por competencia desleal interpuesta por la Federación Profesional del Taxi de Madrid contra Maxi Mobility Spain, S. L. en ejercicio de las acciones declarativa y de cesación (art. 32 LCD) por supuesta vulneración del artículo 15.1 y 2 LCD (se invocaron de forma conjunta, sin encuadrar el comportamiento

⁷³⁴ *Cabify* manifestó que *«el 98,5% de los viajes gestionados a través de la app de Cabify están por debajo de los 15 minutos de espera»*. Vid. <https://valenciaplaza.com/uber-adapta-su-servicio-para-cumplir-con-los-requerimientos-del-decreto-valenciano>. En la misma línea, *Uber* declaró en el folleto de su salida a Bolsa que el tiempo medio de espera para que un pasajero fuera recogido por un conductor había sido de cinco minutos en el último trimestre del año 2018 (p. 146 del Folleto para la salida a Bolsa de Uber Technologies, Inc., que puede ser consultado en <https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1543151/000119312519103850/d647752ds1.htm>).

⁷³⁵ <https://www.haciadondenosmovemos.es/cabify-truths>.

presuntamente infractor en uno u otro apartado)⁷³⁶, confirmada en apelación por la Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid (Sección 28.ª) n.º 14/2019, de 18 de enero⁷³⁷.

La conducta infractora imputada a *Cabify*, según fue aclarada en el acto de la vista —entiéndase el término «aclaración» en sentido estrictamente procesal (art. 424.1 LEC), pues en puridad la asociación del taxi poco aclaró acerca de la infracción alegada— consistía en la «*asignación de servicios a los vehículos adscritos a la aplicación que se encuentran circulando y ubicados en contra de lo dispuesto en la legislación de transporte*» (FJ 2.º)⁷³⁸. En concreto, la Federación Profesional del Taxi de Madrid alegó que los vehículos que colaboraban en régimen de arrendamiento de servicios con *Cabify* infringían el artículo 182 ROTT y el artículo 23 de la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero. El contenido de ambos preceptos, según la redacción en vigor al tiempo de interponerse la demanda, esto es, el 6 de julio de 2015⁷³⁹, contenía la misma obligación de contratar previamente el servicio de arrendamiento de vehículos con conductor y de llevar a bordo del vehículo la copia acreditativa del contrato y la hoja de ruta (salvo que en

⁷³⁶ Con la interposición de la demanda se solicitó, asimismo, la adopción de medidas cautelares consistentes en el «cese y prohibición de la prestación y adjudicación de servicio de transporte de viajeros en vehículos de alquiler con conductor» llevadas a cabo a través de la aplicación *Cabify* o mediante cualquier otra que pudiera crearse con idénticos fines, o, subsidiariamente, «el establecimiento de los mecanismos técnicos necesarios de geolocalización e identificación para que los vehículos adscritos a la aplicación de la demandada no puedan recibir los servicios asignados por la misma si se encuentran fuera del domicilio en el que se encuentre domiciliada su autorización de transporte o circulando por las vías públicas en busca de clientes», y también el cese por la demandada de la publicidad comparativa respecto al sector del taxi, que pueda inducir a error. Dichas medidas fueron desestimadas íntegramente por Auto de 23 de noviembre de 2015 (no consta en las bases de datos jurídicas, pero una copia del mismo puede ser consultada en <http://s03.s3c.es/imag/doc/2015-11-26/sentencia-cabify.pdf>). Declara que la asociación del taxi había tenido conocimiento de la efectiva prestación de servicios de transporte mediante la aplicación *Cabify* al menos desde septiembre de 2012, mientras que la demanda —y con ella, la solicitud de medidas cautelares— se interpuso el 6 de julio de 2015, esto es, casi tres años más tarde. Ciertamente, ello demuestra la no concurrencia de uno de los requisitos esenciales justificantes de la adopción de cualquier medida cautelar: el *periculum in mora*, conforme al que no se pueden acordar medidas cautelares «cuando con ellas se pretenda alterar situaciones de hecho consentidas por el solicitante durante largo tiempo», salvo que este justifique las razones por las cuales dichas medidas no se han solicitado hasta entonces, circunstancia que no se dio en el supuesto de autos (art. 728.1, párr. 2.º LEC) (FJ 3.º).

⁷³⁷ Roj: SAP M 3/2019.

⁷³⁸ Las dificultades de la actora para precisar el contenido exacto del suplico de la demanda fueron señaladas por el juzgador, quien incluso las tachó de «notorias». Es más, fue requerida dos veces para aclarar el contenido del suplico en el acto de la vista previa. De hecho, tal indeterminación dio lugar al planteamiento por Maxi Mobility Spain, S. L. de una excepción procesal de defecto en el modo de proponer la demanda (art. 416.1.5 LEC). La excepción fue desestimada oralmente durante la vista previa, frente a la cual la demandada no formuló protesta alguna (art. 734.3 LEC).

⁷³⁹ Antecedente primero de la SAP de Madrid (Sección 28.ª) n.º 14/2019, de 18 de enero de 2019. Así, la redacción del artículo 182 ROTT era la original, mientras que el artículo 23 de la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, había sido modificado por la Orden FOM/3203/2011, de 18 de noviembre.

la referida copia del contrato ya se reflejen todos los datos que debían constar en la hoja de ruta, en cuyo caso podía llevarse a bordo solo esta última), lo que permite extrapolar el fallo a la situación actual.

El contenido literal de ambos preceptos en aquel momento incluía adicionalmente la obligación de que el servicio de arrendamiento de vehículo con conductor se contratara en las oficinas o locales de la empresa arrendadora (situados en el municipio en el que estuviera domiciliada la autorización) y la prohibición a los vehículos destinados al servicio de abandonar el lugar en que habitualmente se encontraran guardados o estacionados sin llevar a bordo la hoja de ruta (salvo para realizar operaciones de revisión, reparación o mantenimiento del vehículo). No obstante, dichas previsiones deben entenderse nulas, pues la obligación de que las empresas de arrendamiento de vehículos con conductor dispusieran de un local u oficina abierto al público [art. 181.1.a) ROTT] fue declarada nula por las antes mencionadas Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 1076/2012, de 14 de febrero, y la Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 8.ª) n.º 1257/2014, de 7 de febrero, y con ella, por tanto, implícitamente la de contratación del servicio en dicho local u oficina y la de la prohibición de abandonar el lugar en que habitualmente se encontrasen guardados o estacionados sin llevar a bordo la hoja de ruta⁷⁴⁰. Sin embargo, no se

⁷⁴⁰ Al contrario, la normativa de ordenación alemana sí contempla la obligación de contratar los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor en las oficinas o locales de la empresa arrendadora, que la Sentencia de 13 de diciembre de 2018 del *Bundesgerichtshof* (Tribunal Federal de Justicia), ECLI:DE:BGH:2018:131218UIZR3.16.0, consideró incumplida en el servicio *UberBlack* (prestado por conductores que actuaban al amparo de una autorización de arrendamiento de vehículos con conductor), ya que la asignación de encargos de transporte se realizaba por la plataforma directamente a los conductores y no a las empresas de alquiler de vehículos con conductor titulares de las autorizaciones, como exige el artículo 49.4 *Personenbeförderungsgesetz* (Ley de Transporte de Viajeros). Vid. <https://www.loc.gov/law/foreign-news/article/germany-federal-court-of-justice-prohibits-uber-black-app/>. En Italia, el servicio *Uber Black* y otros similares (también prestados por conductores al amparo de una autorización de arrendamiento de vehículos con conductor) fueron, en un principio, prohibidos por el *Tribunale Roma, Sez. IX civile, ord. 7 aprile 2017*, R. G. n.º 76465), al considerar que los conductores estaban vulnerando el artículo 29, párrafo 1 *quater* del *Decreto Legge n. 207/2008, del 30 dicembre 2008* (*Gazzetta Ufficiale* n.º 304, del 30 diciembre 2016), que habría modificado la *Legge n. 21, del 15 gennaio 1992*, para establecer que las reservas de servicios de arrendamiento de vehículos con conductor deben realizarse en los garajes en los que dichos vehículos se guardan; los servicios de arrendamiento de vehículo con conductor deben iniciarse y finalizar en dichos garajes; y, la prohibición de aparcar en los aparcamientos públicos en los municipios en los que existan servicios de taxi. No obstante, la resolución fue pronto revocada por otra de 26 de mayo de 2017 del mismo Tribunal (*Tribunale Roma, Sez. IX civile, ord. 26 maggio 2017*, R. G. n.º 25857), que declaró que no podía haber infracción de las anteriores previsiones, ya que la entrada en vigor del artículo 29, párrafo 1 *quater* del *Decreto Legge n.º 207/2008, del 30 dicembre 2008* había sido suspendida repetidas veces, pero ininterrumpidamente, la última de ellas hasta el 31 de diciembre de 2017, por el

eliminaron *de facto* del ROTT hasta la entrada en vigor del Real Decreto 1057/2017, de 20 de noviembre. Pese a ello, el Juzgado de lo Mercantil n.º 12 de Madrid no lo advierte y se pronuncia sobre su posible vulneración, que considera inexistente.

Asimismo, declara que las normas cuya infracción se esgrimía como fundamento del reproche de deslealtad solo imponen obligaciones a quienes llevan a cabo materialmente el servicio de transporte, esto es, a los titulares de las autorizaciones VTC, y no así a Maxi Mobility Spain, S. L., que —siguiendo la sentencia— se dedicaría a la actividad de intermediación en el transporte, respecto de la que la actora no habría invocado ninguna norma que hubiera sido violada directamente. Este planteamiento no puede compartirse, pues como se ha explicado, la compañía no es una intermediaria en el transporte, sino una auténtica transportista a efectos administrativos y una transportista contractual a nivel jurídico-privado, razón por la cual las infracciones administrativas en las que pudieran incurrir los conductores le son plenamente imputables. Con todo, lo cierto es que estas afirmaciones se realizan como *obiter dicta* por el Magistrado, debido a que la Federación Profesional del Taxi de Madrid había formulado sus pretensiones de una manera francamente deficiente, incluso después de que fuera requerida para aclararlas, y sin cuestionar la naturaleza jurídica de la actividad de Maxi Mobility Spain, S. L., lo que impidió que el órgano judicial, vinculado por el principio dispositivo que rige el proceso civil, pudiera pronunciarse sobre este aspecto con carácter vinculante.

No obstante, lo anterior no reviste demasiada importancia a efectos del fallo. La razón es que el Magistrado consideró que no se había producido la infracción de normas alegada por la asociación del taxi, por lo que carecía de relevancia la identidad exacta del sujeto al que se le hubiese tenido que imputar, es decir, los conductores o la compañía. Siguiendo la sentencia, el extenso informe de detectives que la Federación Profesional del Taxi de Madrid aportó como única prueba de la comisión por los conductores de los ilícitos administrativos cuya responsabilidad pretendía imputar a Maxi Mobility Spain, S. L., era inconcluyente. En tal sentido, el hecho de que *«el vehículo pudiera hallarse más o menos próximo al punto de recogida es inconcluyente sobre la infracción por el conductor de la prohibición de circular en busca de clientes o propiciar la captación de viajeros. El estacionamiento del vehículo en un*

artículo 9, párrafo 3.º del *Decreto Legge n.º 244, del 30 diciembre 2016 (Gazzetta Ufficiale n.º 304, del 30 diciembre 2016)*.

lugar distinto del que corresponda al domicilio fiscal del titular de la licencia ni demuestra que el conductor colaborador de CABIFY circule para captar clientes ni que esté conectado para propiciar dicha captación» y, además, declara que «está claro que todos los servicios prestados a los investigadores privados únicamente pudieron contratarse previa solicitud de los mismos a través de la aplicación de la demandada, no habiéndose podido demostrar por la demandante ningún acto de captación de clientes» (FJ 4.º).

En el mismo sentido se pronunció la sentencia de apelación, al declarar que la descripción de la forma en que se desarrollaba el servicio contenida en el informe pericial aportado por la apelante desmentía que se vulnerase la prohibición impuesta a los vehículos de arrendamiento con conductor de aguardar o circular por la vía pública en busca de clientes o de recoger a los que no habían contratado previamente el servicio. Los vehículos de arrendamiento con conductor pueden estar circulando por la vía pública después de haber finalizado un trayecto y dirigirse automáticamente hacia un nuevo lugar para trasladar a otro cliente que ha reservado el servicio a través de la plataforma, sin vulnerar con ello la prohibición de circular por la vía pública en busca de clientes.

También el *Tribunal de l'entreprise Francophone de Bruxelles* en la Sentencia de 16 de enero de 2019⁷⁴¹ llegó a la conclusión de que en los tres supuestos sometidos a su juicio, referidos al servicio *UberX* gestionado por Uber, B. V., el transporte se había prestado en base a un contrato previamente celebrado con el viajero a través de la plataforma⁷⁴². En este sentido, declaró que las demandantes no habían demostrado que los viajeros hubieran contratado los servicios a mano alzada en la calle o en paradas, sino que, al contrario, las pruebas aportadas al proceso demostraban que se habían conectado a la aplicación *UberX* desde su teléfono inteligente y habían entrado en contacto con una empresa de VTC por dicha vía, razón por la cual no cabía entender que los vehículos de arrendamiento con conductor hubiesen circulado libremente por la vía pública.

⁷⁴¹ Es un tribunal especializado que conoce de las disputas entre sociedades: <https://www.rechtbanken-tribunaux.be/fr/rechtbanken-en-hoven/tribunal-de-lentreprise>.

⁷⁴² Apartado 22 *Tribunal de l'entreprise Francophone de Bruxelles, Jugement A/18/02920, du 16 janvier 2019*, disponible en <https://ignasibeltran.com/wp-content/uploads/2019/11/2019-01-16-Jugement-Trib.-de-lentreprise-fr.-A.18.02920.pdf>.

En cuanto a la obligación de llevar a bordo del vehículo la hoja de ruta o una copia del contrato de arrendamiento de vehículo con conductor, desconocemos si los conductores o todos ellos disponen de dichos documentos a bordo. Es posible que exista algún incumplimiento. Prueba de ello es la Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 6.^a) s. n. de 22 de julio de 2019⁷⁴³, que desestimó el recurso interpuesto por la CNMC y por un conductor contra la resolución de la Dirección General de Transportes de la Comunidad Autónoma de Madrid de 8 de mayo de 2015, que impuso una sanción de 401 euros a este último como autor de una infracción grave consistente en estar estacionado con su vehículo en la vía pública, sin disponer de una hoja de ruta válida, a la espera de ser contratado para realizar un servicio de alquiler de vehículo con conductor (art. 141.17 LOTT en relación con el art. 23 de la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero).

Sea como fuere, no parece que el eventual incumplimiento de esta obligación pueda reportar a Uber, B. V. o a Maxi Mobility Spain, S. L. una ventaja competitiva significativa. Así lo declaró la antes referida Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid (Sección 28.^a) n.º 14/2019, de 18 de enero. La misma descartó la relevancia a efectos del artículo 15 LCD de la obligación de cumplimentar el contrato de arrendamiento de servicios y la hoja de ruta correspondiente a cada servicio con carácter previo al inicio de la prestación del servicio de transporte, que se vería incumplida, según la asociación del taxi, por el hecho de que la aplicación no solicita al usuario el número de identificación fiscal (NIF), necesario para su confección. Al contrario, declaró que tales exigencias se justificaban «*a efectos de control administrativo*» en el artículo 182.1 ROTT y en el artículo 24 de la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero (FJ 3.21.º). Con todo, en la página web de *Cabify* en España se indica actualmente que «*[p]or una exigencia de la Dirección General de Transporte, a partir de ahora necesitamos saber tu DNI cuando viajes con Cabify*»⁷⁴⁴.

⁷⁴³ Roj: SAN 3282/2019.

⁷⁴⁴ <https://help.cabify.com/hc/es/articles/115000781629--C%C3%B3mo-creo-una-cuenta-en-Cabify-> (consultada por primera vez el 5 de agosto de 2019, pero desconocemos cuándo se incorporó esta exigencia en la página web de *Cabify*).

1.2.2. En la normativa autonómica

Con la intención de impedir que el servicio de arrendamiento de vehículos con conductor pueda ser contratado de forma casi instantánea, Cataluña, la Comunidad Valenciana y Aragón —haciendo uso de la habilitación realizada a su favor en virtud de la Disposición adicional primera del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre— y algunos entes locales, han desarrollado el contenido del artículo 182 ROTT, entre otros aspectos, para establecer un tiempo mínimo de «precontratación»⁷⁴⁵ de los servicios. En puridad, las normas autonómicas no regulan un posible precontrato entre viajeros y prestadores de servicios de VTC⁷⁴⁶, sino que utilizan el término «precontratación» para referirse a la obligación impuesta a los prestadores de servicios de respetar un tiempo mínimo entre la contratación del transporte y su efectiva prestación. Es decir, estos celebran un auténtico contrato de transporte con los viajeros y no un precontrato referido a la forma y condiciones de celebración de un futuro contrato de transporte. Es más,

⁷⁴⁵ Los preceptos autonómicos reproducen la palabra «precontratación» utilizada en la Disposición adicional primera del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre. Así, el artículo 4.4.2 del Decreto Ley 4/2019, de 29 de enero, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el alquiler de vehículos con conductor, habla de «condiciones de precontratación» y de «precontratación del servicio» y su Disposición adicional primera se titula «[p]recontratación del servicio en el ámbito local»; el artículo 3 del Decreto Ley 4/2019, de 29 de marzo, del *Consell*, de prestación del servicio de transporte público discrecional de personas viajeras mediante arrendamiento de vehículos con conductor, de 29 de marzo de 2019, lleva por título «[p]recontratación de servicios», el artículo 4.2 establece que deben quedar acreditados «la hora y minuto de la precontratación» y la letra a) de su Disposición adicional primera prevé que los entes locales podrán «[i]ncrementar los tiempos de precontratación de servicios»; en fin, también el artículo 3.3 del Decreto Ley 7/2019, de 12 de marzo, del Gobierno de Aragón, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el arrendamiento de vehículos con conductor, se refiere a la «precontratación» de los servicios de VTC.

⁷⁴⁶ El precontrato es un contrato preliminar o preparatorio de otro contrato. Su objeto es la celebración de un futuro contrato que, al momento de concluirse el precontrato, todavía no se ha perfeccionado. En palabras del Tribunal Supremo, se considera precontrato «una primera fase del iter contractus: la relación jurídica obligacional nace en aquél y posteriormente, de común acuerdo o por exigencia de una de las partes, se pone en vigor el contrato que había sido preparado. Así, se distinguen dos fases: la primera, el precontrato que es distinto del contrato y no produce los efectos de éste, como pudiera ser la transmisión de la propiedad, sino sólo el que las partes pueden exigirse el paso a la fase segunda, que es la celebración del contrato preparado y es éste el que producirá los efectos que le son propios» [STS (Sala de lo civil, Sección 1.ª) n.º 680/1996, de 29 de julio (Roj: STS 4703/1996), FJ 2.º; STS (Sala de lo civil, Sección 1.ª) n.º 734/2005, de 5 de octubre (Roj: STS 5882/2005), FJ 2.º; en el mismo sentido, STS (Sala de lo civil, Sección 1.ª) n.º 34/2010, de 8 de febrero (Roj: STS 287/2010), FJ 2.º]. Vid. DÍEZ-PICAZO, L., *Fundamentos del Derecho civil patrimonial*, Tecnos, Madrid, 1979, pp. 205-2017; GONZÁLEZ GOZALO, A., «La formación del contrato», en A. Bercovitz Rodríguez-Cano (dir.), *Tratado de contratos* (edición en línea), t. 1, Tirant lo Blanc, 3.ª ed., Valencia, 2020, pp. 827-930, en p. 898; en el mismo sentido, sobre el precontrato de trabajo, DE LA PUEBLA PINTILLA, A., «IV. El contrato en el ámbito del Derecho del trabajo», en A. Bercovitz Rodríguez-Cano (dir.), *Tratado de contratos* (edición en línea), cit., pp. 472-547, en p. 491.

carecería de lógica suscribir un precontrato y un contrato en un intervalo tan corto de tiempo como el que prevén dichas normas.

El tiempo mínimo entre la contratación del servicio y su efectiva prestación ha de ser de 15 minutos tanto en Cataluña (art. 4.2, párr. 2.º del Decreto Ley 4/2019, de 29 de enero, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el alquiler de vehículos con conductor) y la Comunidad Valenciana [art. 3.1 del Decreto Ley 4/2019, de 29 de marzo, del *Consell*, de prestación del servicio de transporte público discrecional de personas viajeras mediante arrendamiento de vehículos con conductor, de 29 de marzo de 2019, respectivamente), a excepción del municipio de Elche, donde debe ser de una hora (Disposición adicional segunda de la Ordenanza reguladora de la prestación del servicio de auto-taxi dentro del término municipal de Elche, de 29 de julio de 2019)], como en Aragón (art. 3.3 del Decreto Ley 7/2019, de 12 de marzo, del Gobierno de Aragón). Este último especifica, además, que el mismo se refiere al tiempo que media entre la celebración del contrato de arrendamiento de vehículo con conductor, o, en su defecto, entre la comunicación de los datos esenciales del mismo a la Administración, y la salida del vehículo del lugar en que se encuentre (art. 3.3)⁷⁴⁷. Los tres Decretos Ley prohíben, asimismo, la utilización de sistemas de geolocalización que permitan al viajero ubicar los vehículos de arrendamiento con conductor con carácter previo a su contratación (art. 4.4 del Decreto Ley 4/2019, de 29 de enero, de la Generalidad de Cataluña; art. 5.1 del Decreto Ley 4/2019, de 29 de marzo, de la Generalidad Valenciana; y, art. 3.8 del Decreto Ley 7/2019, de 12 de marzo, del Gobierno de Aragón)⁷⁴⁸.

En la práctica, la regulación autonómica solo afecta al funcionamiento de *Cabify* y no así al de *Uber*. El motivo es que esta última plataforma no presta servicio en ninguna de las ciudades

⁷⁴⁷ También el País Vasco y el AMB han establecido tiempos mínimos de contratación previa, de 30 minutos la primera [art. 2.2 Decreto 200/2019, de 17 de diciembre, de condiciones de prestación del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor o conductora y con autorización de ámbito nacional (VTC-N)]; y una hora el segundo [art. 3.1 Reglamento por el que se establecen las condiciones de explotación de las autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos con conductor de hasta nueve plazas (VTC), cuando prestan los servicios urbanos en el ámbito del AMB, de 21 de mayo de 2019], aunque ambos preceptos han sido suspendidos cautelarmente. Vid., Capítulo I, epígrafes III.4.3.2 y 7.

⁷⁴⁸ Esta prohibición se contiene también en el artículo 2.5 del Decreto 200/2019, de 17 de diciembre, de la Comunidad Autónoma de Euskadi, aunque el precepto ha sido suspendido cautelarmente por el ATSJ del País Vasco (Sala de lo contencioso-administrativo), de 10 de febrero de 2020 (*BOPV* n.º 36, de 21 de febrero de 2020, con corrección de errores publicada en el *BOPV* n.º 39, de 26 de febrero de 2020) y todavía no se ha dictado sentencia en el asunto.

donde se aplican la limitación de tiempo y la prohibición de la geolocalización. En efecto, *Uber* está presente en España exclusivamente en Andalucía (Cádiz, Córdoba, Granada, Jerez, Málaga y Sevilla), Galicia (A Coruña) y la Comunidad de Madrid (Madrid). También lo estuvo en Cataluña, pero dejó de prestar servicio cuando entró en vigor el Decreto Ley 4/2019, de 29 de enero, precisamente por no tener que cumplir con la obligación de contratar el transporte con 15 minutos de antelación. Lo mismo hizo *Cabify*, aunque al poco tiempo, esto es, el 7 de marzo de 2019, volvió a operar en esta Comunidad. Además, *Cabify* también está disponible en la Comunidad Valenciana, en Alicante, Benidorm y Valencia (pero no en Elche), y en Aragón, en Zaragoza, de modo que le afectan las disposiciones referentes al tiempo mínimo de 15 minutos de contratación. Al contrario, en las demás ciudades en las que está presente [Andalucía (Cádiz, Córdoba, Granada, Jerez, Málaga y Sevilla), Galicia (A Coruña), la Comunidad de Madrid (Madrid), Murcia (Murcia), el País Vasco (Santander)] no se han dictado normas en tal sentido.

Con la intención de evitar que el tiempo de contratación previa se aplique a cada uno de los trayectos reservados a través de *Cabify*, esta ha recurrido a un artificio legal en la contratación del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor en las Comunidades Autónomas donde se ha impuesto (Aragón, Cataluña y la Comunidad Valenciana). En ellas la prestación de servicios de arrendamiento de vehículos con conductor no se lleva a cabo por Maxi Mobility Spain, S. L., como en el resto de lugares en los que opera, sino por otras sociedades del grupo *Cabify*, dedicadas expresamente al arrendamiento de vehículos con conductor, esto es, Prestige&Limousine, S. L. (en Barcelona) y Miurchi Car, S. L. (en Alicante, Benidorm, Valencia y Zaragoza), que han «celebrado un contrato con Maxi Mobility Spain, S. L. para la cesión del uso de la Aplicación y/o Sitio Web y de la marca “Cabify” en relación con los Servicios (“Contrato de Cesión”)» (pto. primero Condiciones aplicables en Aragón, Cataluña y la Comunidad Valenciana). En consecuencia, en estos territorios son las sociedades Prestige&Limousine, S. L. y Miurchi Car, S. L. las que asumen la condición de transportistas contractuales, a la vez que intermedian en la contratación de tales servicios, que queda, en estos casos, amparado por lo preceptuado en el artículo 99.1 LOTT, que permite a los titulares de autorizaciones de transporte público de viajeros intermediar en su contratación.

Las dos sociedades prestan el servicio de arrendamiento de vehículos con conductor utilizando conductores de sus respectivas flotas, es decir, empleados suyos, aunque tampoco descartan que puedan actuar «como intermediario en la contratación del Servicio entre el

Usuario y terceros titulares de autorizaciones VTC, cuando ello sea requerido por las condiciones de prestación del Servicio». Así se desprende de las condiciones de uso de Cabify aplicables en las Comunidades Autónomas en las que el servicio lo prestan Prestige&Limousine, S. L. y Miurchi Car, S. L., en las que se recoge que estas últimas se dedican a «(i) la prestación de servicios de transporte mediante arrendamiento de vehículos con conductor con medios propios (contando para ello con todas las autorizaciones necesarias -VTC-), y (ii) la intermediación en la prestación de los referidos servicios entre los usuarios y los titulares de autorizaciones VTC», encontrándose entre sus obligaciones aquella de «[p]restar el Servicio mediante sus medios propios (contando para ello con todas las autorizaciones necesarias -VTC-)»⁷⁴⁹ y lo ha declarado en prensa Cabify⁷⁵⁰. En suma, corresponde a Prestige&Limousine, S. L. y Miurchi Car, S. L. tanto gestionar y asignar las peticiones de servicios de transporte que reciban a través de la plataforma, como prestar tales servicios mediante sus propios medios o subcontratando su efectiva realización con otros transportistas y emitir un recibo o factura simplificada a los pasajeros con el precio final a cobrar⁷⁵¹.

Pues bien, los viajeros suscriben un contrato de arrendamiento de vehículos con conductor con Prestige&Limousine, S. L. (en Barcelona) o Miurchi Car, S. L. (en Aragón y la Comunidad Valenciana), cuya duración es de un año, prorrogable tácitamente por periodos anuales (pto. 7 Condiciones aplicables en Aragón, Cataluña y la Comunidad Valenciana). El contrato se celebra a través de la plataforma, mediante la aceptación de unos nuevos Términos y Condiciones, aplicables exclusivamente en cada una de las tres Comunidades Autónomas. Según Cabify, el viajero solo tiene que esperar 15 minutos en la primera reserva que realice, pero no en las

⁷⁴⁹ Puntos 1 «Definiciones» y 4.2 «Obligaciones de Prestige&Limousine», respectivamente, del Anexo I de las «Condiciones Generales de Uso de la Aplicación (Cataluña)» de las «CONDICIONES DE USO GENERAL – ESPAÑA» y, en idéntico sentido, las «Condiciones Generales de Uso de la Aplicación (Valencia y Alicante)» y las «Condiciones Generales de Uso de la Aplicación (Zaragoza)».

⁷⁵⁰ También lo declaró en prensa con ocasión de su vuelta a Barcelona, al afirmar que el nuevo modelo «*implica renunciar a la operativa general de Cabify de gestión del servicio como agencia de viajes, que no impone al usuario restricción alguna al tiempo de precontratación previo*» y que la flota con la que operaría Prestige&Limousine, S. L. sería de tan solo de 300 vehículos, que esta tiene en propiedad: <https://www.motorpasion.com/industria/cabify-vuelve-a-operar-barcelona-flota-300-coches-acepta-15-minutos-precontratacion>.

⁷⁵¹ Puntos 4.1.º, 4.2.º y 4.3.º del Anexo I de las «Condiciones Generales de Uso de la Aplicación (Cataluña)» de las «CONDICIONES DE USO GENERAL – ESPAÑA» y del Anexo I de las «Condiciones Generales de Uso de la Aplicación (Valencia y Alicante)» de las «CONDICIONES DE USO GENERAL – ESPAÑA».

siguientes⁷⁵². Es decir, existe un único contrato, que se perfecciona en el momento de aceptación de las concretas Condiciones de uso de la plataforma en Cataluña, Valencia o Alicante, y no cuando se reserva un servicio concreto. En consecuencia, el viajero puede realizar multitud de solicitudes de transporte, debiendo esperar solo en el primer trayecto los 15 minutos exigidos por la normativa autonómica. En cambio, en las reservas posteriores no tendrá que esperar ese tiempo, pues se entiende que se trata de un servicio ya contratado del que se solicitan nuevos recorridos⁷⁵³.

La idea que subyace en este modo de operar de *Cabify* es que los viajeros suscriben con *Prestige&Limousine, S. L.* y *Miurchi Car, S. L.* un contrato de tracto sucesivo, mediante el que dichas sociedades se comprometen a realizar una serie de prestaciones de transporte durante su vigencia⁷⁵⁴. En concreto, se trata de un contrato de transporte continuado, definido para el transporte de mercancías como aquel por el que «*el porteador se obliga frente a un mismo cargador a realizar una pluralidad de envíos de forma sucesiva en el tiempo*» (art. 8.1 LCTTM), a cambio de un precio⁷⁵⁵. Dicho concepto debe entenderse aplicable al contrato de transporte continuado de viajeros. En efecto, desde muy pronto se puso de manifiesto la existencia de un concepto unitario de contrato de transporte, sea de viajeros o de cosas —por tanto, aplicable también al contrato de transporte continuado— en base al objeto común de la prestación

⁷⁵² Así, por ejemplo, con ocasión de la entrada en vigor del Decreto Ley 4/2019, de 29 de enero, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el alquiler de vehículos con conductor, de la Generalidad de Cataluña, afirmó que «*[h]emos buscado un hueco legal, una fórmula para poder operar cumpliendo el decreto de la Generalitat pero sin las restricciones que impone*». Vid. https://www.elconfidencial.com/tecnologia/2019-03-06/cabify-barcelona-vuelve-300-coches_1865578/#:~:text=%22Hemos%20buscado%20un%20hueco%20legal,vez%20que%20soliciten%20un%20viaje.

⁷⁵³ Al abrir la aplicación en Barcelona, el viajero visualizaba el siguiente mensaje: «*Barcelona, te echamos de menos y queremos volver a tus calles. Para ello, necesitamos que aceptes nuestros nuevos términos y condiciones. Aunque tu primer trayecto tendrás que solicitarlo con 15 minutos de antelación, después volverás a disfrutar del servicio con la inmediatez de siempre*».

⁷⁵⁴ Siguiendo a PILOÑETA ALONSO, L. M., «El contrato de transporte terrestre de personas: Fundamentos de su régimen jurídico, elementos y contenido», cit., pp. 860 y 861, no solo hay contrato de transporte cuando el transportista asume la prestación aislada de servicios de transporte, sino también cuando se compromete a llevar a cabo, por sí o por medio de otros, diversos transportes a lo largo del período de vigencia del contrato, en el marco de una relación continuada y estable de transporte en la que se irán realizando las expediciones de viajeros a que hubiere lugar, en el marco de un contrato de transporte de tracto sucesivo.

⁷⁵⁵ Para un análisis de la regulación del contrato de transporte continuado en la LCTTM, vid. JUAN Y MATEU, F., «El transporte continuado», *Rdt*, n.º 6, 2010, pp. 61-79; del mismo autor, «El contrato de transporte continuado», *Rdt*, n.º 2, 2009, pp. 15-34, sobre el régimen jurídico del contrato de transporte continuado antes de la entrada en vigor de la LCTTM.

asumida por el transportista (transportar un cuerpo físico de un lugar a otro), sin perjuicio de que existan diferencias en cuanto a la obligación de custodia asumida por el transportista de mercancías⁷⁵⁶. De hecho, el artículo 7.1 del Anteproyecto de Ley del Contrato Terrestre de Transporte, que definía prácticamente en los mismos términos que el vigente artículo 8.1 LCTTM el contrato de transporte continuado, lo hacía refiriéndose tanto al transporte de mercancías como al de viajeros.

Así, puede entenderse que los viajeros suscriben con Prestige&Limousine, S. L. y Miurchi Car, S. L. un contrato de transporte continuado de un año de duración en el momento en el que aceptan los nuevos términos y condiciones aplicables en los lugares donde dichas compañías operan, concretándose cada uno de los trayectos a realizar a medida que van realizando sus solicitudes de transporte. De este modo, la obligación del conductor de realizar una pluralidad de transportes de forma sucesiva en el tiempo se configura de manera «abierta» o «flexible», esto es, permitiendo al viajero determinar unilateralmente el número de transportes y los momentos en que se deben realizar⁷⁵⁷. Transcurrido un año desde que el viajero acepta los nuevos términos y condiciones, entra en juego la cláusula de prórroga tácita del contrato por periodos iguales incluida en el mismo, por lo que se produce la prórroga automática del contrato de transporte continuado, a no ser que alguna de las partes manifieste su negativa en dicho sentido antes de la conclusión del plazo de un año.

Esta operativa de *Cabify* en Aragón, Cataluña y la Comunidad Valenciana es, en principio, admisible. En efecto, ni el Decreto Ley catalán ni el valenciano precisan qué se entiende por (pre)contratación o cuándo se entiende realizada esta, mientras que el Decreto Ley aragonés, al establecer que los 15 minutos de contratación previa se refieren al tiempo que media entre la celebración del contrato de arrendamiento de vehículo con conductor, o, en su defecto, entre la comunicación de los datos esenciales del mismo a la Administración, y la salida del vehículo del lugar en que se encuentre (art. 3.3), tampoco impide que pueda hacerse una lectura de mismo

⁷⁵⁶ ASQUINI, A., «Trasporto (in genere)», cit., p. 567; *id.*, «Trasporto di persone», cit., p. 613.

⁷⁵⁷ Según explica JUAN Y MATEU, F., «El transporte continuado», cit., p. 70; *id.*, «El contrato de transporte continuado», cit., p. 28, para el transporte continuado de mercancías, el contrato puede configurar la obligación también de forma «cerrada», como sucederá cuando se programe de forma exacta el número de envíos que el porteador debe realizar, las fechas o la periodicidad de estos, las mercancías que compondrán cada envío, el destinatario de cada uno de los transportes, etc.

según la cual el contrato se celebra al aceptar el viajero los nuevos términos y condiciones y es a partir de dicho momento cuando debe calcularse el tiempo mínimo de contratación previa de 15 minutos en el primer y en los posteriores trayectos. Para evitarlo, las normas debían haber indicado con claridad que la contratación previa se aplica a cada uno de los transportes que se vayan a realizar.

Con todo, dicha actuación puede constituir un fraude de ley, tipificado en el artículo 6.4 CC, según el cual «[l]os actos realizados al amparo del texto de una norma que persigan un resultado prohibido por el ordenamiento jurídico, o contrario a él, se considerarán ejecutados en fraude de ley y no impedirán la debida aplicación de la norma que se hubiere tratado de eludir»⁷⁵⁸. Es decir, bajo la cobertura aparente y formal de la celebración de un contrato de transporte continuado se pretende en realidad eludir la exigencia contenida en los distintos preceptos autonómicos de que el encargo concreto de cada servicio (y no solo del primero de ellos) se realice con una antelación mínima de 15 minutos, como no cabe duda de que fue intención de los legisladores autonómicos al dictar los Decretos Ley en Aragón, Cataluña y la Comunidad Valenciana. Así pues, la infracción de normas se produce en estos casos no a través de una contravención directa e inmediata de los preceptos autonómicos, sino mediante su defraudación, es decir, consiguiendo el resultado prohibido (no respetar los 15 minutos de contratación previa de cada servicio de transporte), al amparo de una figura jurídica permitida en Derecho, esto es, de un contrato de transporte continuado, lo que no es óbice, sin embargo, para considerar relevante tal conducta a efectos del artículo 15 LCD⁷⁵⁹.

⁷⁵⁸ A ello apunta también GONZÁLEZ-DELEITO DOMÍNGUEZ, N., «Situación actual de la regulación de las VTC tras el RDL 13/2018», *Actualidad administrativa* (edición en línea), n.º 4, 2019, pp. 1-5, en p. 3.

⁷⁵⁹ Así lo señala MASSAGUER FUENTES, J., *Comentario a la Ley de Competencia Desleal*, cit., p. 434, ejemplificándolo con una abundante colección de fallos en relación con la normativa reguladora de los precios y condiciones de venta al público de los libros, asunto que ha requerido y, de hecho, sigue haciéndolo en la actualidad, de la intervención de los tribunales. Prueba de ello es la SAP Madrid (Sección 28.ª) n.º 95/2020, de 21 de febrero (Roj: SAP M 2509/2020), que declara que constituye un acto de competencia desleal la campaña efectuada por Amazon E.U., S.à.r.L. en el mes de abril de 2013, consistente en la entrega de un cheque regalo de 5 euros por compras superiores a 20 euros en libros y que podía ser canjeado en la compra de libros. En consecuencia, la conducta desleal se articula mediante el recurso al fraude de ley, en el sentido de que bajo la cobertura de la organización de una venta con prima como mecanismo para la promoción de la venta de libros [art. 32 Ley 7/1996, de 15 de enero, de Ordenación del Comercio Minorista (BOE n.º 15, de 17 de enero de 1996)] se infringe lo establecido en relación con su precio [art. 9 Ley 10/2007, de 22 de junio, de la lectura, del libro y de las bibliotecas (BOE n.º 150, de 23 de junio de 2007)]. En el mismo sentido, EMPARANZA SOBEJANO, A., «Artículo 15. Violación de normas», cit., p. 258; SUÑOL LUCEA, A., «Los elementos estructurales que definen la conducta sometida a la Ley de Competencia Desleal», cit., p. 5; GÓRRIZ LÓPEZ, C., «Competencia desleal de *Uber* en España», cit., p. 167.

En concreto, la conducta descrita tiene cabida en el artículo 15.2 LCD, ya que los preceptos vulnerados deben ser calificados como reguladores de la competencia. Al igual que en el supuesto antes analizado de infracción de las normas sobre autorizaciones administrativas, también aquellas que imponen un tiempo mínimo de contratación previa de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor crean barreras de entrada a un determinado mercado, o mejor dicho, a un determinado segmento de mercado: aquel de la reserva de servicios de transporte discrecional de viajeros en vehículos de turismo en la calle y en parada, reservado en exclusiva al taxi. El incumplimiento reporta *per se* una ventaja competitiva significativa, consistente en acceder a una parte del mercado de transporte discrecional de viajeros a la que cumpliendo con la obligación de previa contratación de cada trayecto con 15 minutos de antelación no se podría⁷⁶⁰.

Por lo que respecta a la prohibición de la utilización de sistemas de geolocalización que permitan al viajero conocer la posición de un vehículo antes de contratarlo, si se accede a la aplicación y se solicita una reserva, se constata que solo puede verse localizado en el mapa de *Cabify* el vehículo más próximo a la ubicación del viajero en la categoría VTC más económica (*Cabify Lite*). A continuación, en la parte inferior de la pantalla del móvil aparece una relación de las demás categorías disponibles, sea de VTC (*Cabify Group*, *Kids* o *Executive*) sea de taxi (*Taxi*), indicando el tiempo que restaría para que cada uno de dichos vehículos recoja al viajero. En una primera aproximación, podría entenderse que la plataforma incumple la prohibición referente a la geolocalización, pues aunque no localice todos los vehículos en el mapa indicando el tiempo que falta hasta que lleguen al lugar de recogida del viajero, en realidad permite que este conozca su ubicación. En efecto, al viajero le interesa saber cuánto tiempo tardará el vehículo en llegar y no el lugar concreto en el que se encuentra el mismo. No obstante, *Cabify*

⁷⁶⁰ De hecho, Prestige&Limousine, S. L. ha sido ya sancionada por la Generalidad catalana como consecuencia de varios expedientes sancionadores abiertos, precisamente por considerar que no cumple con los 15 minutos de precontratación: <https://www.economista.es/empresas-finanzas/noticias/9813822/04/19/Cataluna-abre-expediente-sancionador-a-Cabify-por-no-cumplir-con-los-15-minutos-de-antelacion.html>. También en la Comunidad Valenciana se han abierto varios expedientes sancionadores: <https://valenciaplaza.com/la-conselleria-de-movilidad-abre-38-expedientes-a-vc-por-saltarse-la-ley-y-deniega-300-licencias>. Por su parte, en Zaragoza, donde *Cabify* introdujo este modelo de negocio en marzo de 2020, el Ayuntamiento y la Dirección General de Tráfico se han comprometido a vigilar los eventuales incumplimientos: <https://www.heraldo.es/noticias/aragon/zaragoza/2020/03/02/el-ayuntamiento-y-la-dga-vigilaran-que-cabify-cumpla-la-normativa-1361919.html>.

solo informa al viajero sobre el tiempo que faltaría hasta que fuera recogido por un vehículo disponible de cada una de las categorías existentes y no así de todos los demás vehículos que se hallan disponibles en las inmediaciones. Es decir, no desvela el tiempo de recogida de otros vehículos de categorías similares y, en particular, de aquellos de las categorías *Cabify Lite* o *Taxi* (los más económicos y, por tanto, también los más utilizados), para que el viajero pueda elegir en función de sus preferencias. Puede entenderse, por tanto, que la plataforma no incumple la prohibición de geolocalización y, en consecuencia, al no haber infracción de normas, tampoco puede existir un ilícito desleal basado en el artículo 15 LCD.

No obstante, la solución alcanzada por la Sentencia de 12 de diciembre de 2019 de la *Cour d'appel de Paris* antes referida fue distinta. La misma declaró que las sociedades Uber France, S. A. S., Uber International, B. V. y Uber, B. V. habían vulnerado tanto la prohibición de captación de clientes en la vía pública (arts. L. 3.120-2, II y L. 3.122-9 del Código de transportes francés), la llamada «*maraude*», como aquella de captación de clientes por vía electrónica (art. L. 3.120-2, III del Código de transportes francés), denominada «*maraude électronique*», incurriendo con ello en un acto de competencia desleal. La captación de clientes en la calle por vía electrónica está vedada tanto a los prestadores de servicios de arrendamiento de vehículos con conductor, como a los intermediarios en estos transportes. En este sentido, el artículo L. 3.120-2, III del Código de transportes francés prohíbe que se proporcione al viajero, con carácter previo a que este realice una reserva, información relativa a la localización y disponibilidad de un vehículo, *de forma conjunta*.

Pues bien, el Tribunal consideró que *Uber* había incumplido dicha prohibición: en cuanto a la localización de los vehículos, porque el mapa que aparecía en la aplicación informaba al viajero sobre la misma; y en cuanto a su disponibilidad, porque el anuncio «*pedir aquí*», que se mostraba en la pantalla del móvil del viajero, indicaba el tiempo de espera hasta que fuera recogido por el conductor, permitiéndole, por tanto, conocer la disponibilidad del vehículo más próximo. De este modo, al mostrar al viajero, previamente a realizar la reserva, tanto la localización como la disponibilidad del vehículo, *Uber* había incumplido la prohibición de captar clientes por vía electrónica, incurriendo con ello en un acto de competencia desleal.

También había infringido la prohibición de captar clientes en la vía pública («*maraude*»), práctica reservada en exclusiva a los taxis. En concreto, los artículos L. 3.120-2, II y L. 3.122-

9 del Código de transportes francés establecen que los vehículos distintos al taxi no pueden estacionar o circular por la vía pública a menos que lo hagan en base a una reserva previa y les impone la obligación de volver a su lugar de establecimiento después de cada trayecto, salvo que hayan recibido otra reserva. Al respecto, el Tribunal consideró que, de la información contenida en la «*Guide du partenaire*» («Guía para socios») de *UberPop*, se deducía que la plataforma incitaba a los conductores a repartirse de manera homogénea en las zonas de alta demanda para así obtener un número mayor de solicitudes de trayectos, a la vez que les mostraba en un mapa, en tiempo real, las zonas con más o menos demanda, animándoles a acudir a estas últimas. Dicho modo de actuar de las sociedades del grupo *Uber* favorecía que los conductores incumplieran las disposiciones de los artículos. 3.120-2, II y L. 3.122-9 del Código de transportes, incurriendo con ello en una práctica desleal.

2. La infracción de la normativa laboral y tributaria

El análisis de la actividad de *Uber* y *Cabify* desde la perspectiva del Derecho de la competencia desleal ha de incluir también el examen de su conformidad con la normativa laboral y tributaria y, por tanto, el eventual incumplimiento del artículo 15.1 LCD. A diferencia de lo que ocurría con las normas sobre autorizaciones de transporte y aquellas que establecen la obligación de (pre)contratar el servicio de arrendamiento de vehículos con conductor, que deben ser calificadas como concurrenciales, las normas laborales y fiscales no merecen dicha calificación⁷⁶¹. En consecuencia, para considerar acreditado el ilícito desleal no bastará con probar la infracción de normas, sino que será necesario justificar también que la misma otorga al competidor una ventaja concurrencial significativa, de la que se prevale en el mercado.

Parece ser que, al menos en lo que al incumplimiento de la normativa laboral se refiere, el hecho de que *Uber*, B. V. y *Maxi Mobility Spain*, S. L. no asuman las obligaciones derivadas

⁷⁶¹ En general, ALFARO ÁGUILA-REAL, J., «Competencia desleal por infracción de normas», cit., pp. 679, incluye en el artículo 15.1 LCD todos los supuestos de «economía sumergida», entre ellos, las normas fiscales y laborales; id., «Violación de normas (competencia desleal)», cit., p. 6.863; OTAMENDI RODRÍGUEZ-BETHENCOURT, J. J., *Comentarios a la Ley de Competencia Desleal*, cit., p. 243; MASSAGUER FUENTES, J., *Comentario a la Ley de Competencia Desleal*, cit., p. 444; EMPARANZA SOBEJANO, A., «Artículo 15. Violación de normas», cit., p. 262; en relación con la actividad de *Uber*, MIRANDA SERRANO, L. M.ª, «Economía colaborativa y competencia desleal. ¿Deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por plataforma digitales?», cit., p. 167.

del vínculo laboral que en la práctica mantienen con los conductores, les ha proporcionado, y sigue haciéndolo, un notable ahorro de costes en lo que concierne al salario mínimo interprofesional en función de las horas trabajadas, las cuotas a la Seguridad Social, los salarios correspondientes a los días de vacaciones, etc.⁷⁶². Con todo, el incumplimiento de la normativa laboral deriva, a la vez, de la calificación de estas sociedades como transportistas contractuales. Desde esta perspectiva, al eventual demandante le interesa, una vez probada la infracción de la normativa laboral, y, por tanto, también la administrativa sobre autorizaciones de transporte, basar su pretensión en el incumplimiento por las plataformas de esta última. La razón es que, al merecer las normas administrativas sobre autorizaciones de transporte la calificación de concurrenciales, el demandante podría beneficiarse de la presunción de prevalimiento en el mercado de una ventaja competitiva significativa adquirida mediante la infracción de las normas que el artículo 15.2 LCD prevé. En efecto, sería esta una estrategia procesal que permitiría al actor invertir la carga probatoria que sobre él pesaría de invocar la infracción del artículo 15.1 LCD, para que Uber, B. V. y Maxi Mobility Spain, S. L., respectivamente, fuesen las que tuvieran que demostrar que el incumplimiento de las normas de transporte no les ha reportado una ventaja competitiva significativa, lo que parece difícil.

En cuanto a la posibilidad de que estas compañías estén incumpliendo la normativa tributaria⁷⁶³, debe partirse de la consideración de que la determinación de los concretos impuestos e importes a satisfacer, así como del sujeto pasivo de los mismos, dependen de la calificación jurídica de la actividad que la plataforma y los conductores realizan⁷⁶⁴. En consecuencia, en aquellos supuestos en los que dicha calificación jurídica no sea la correcta,

⁷⁶² Opinan de la misma manera GÓRRIZ LÓPEZ, C., «Taxi “vs” Uber: de la competencia desleal al arrendamiento de vehículo con conductor», cit., pp. 263 y 264; MIRANDA SERRANO, L. M.ª, «Economía colaborativa y competencia desleal. ¿Deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por plataforma digitales?», cit., p. 167

⁷⁶³ Hasta la fecha, no nos consta que el asunto haya llegado a los tribunales españoles. Queda por ver el recorrido que puede tener la querrela, que al parecer ha interpuesto la asociación Taxi Project contra *Uber* en mayo de 2020, entre otros, por presunto delito contra la Hacienda Pública: <https://www.europapress.es/catalunya/noticia-taxistas-barceloneses-denuncian-uber-fiscalia-presunto-delito-contra-hacienda-20200520151806.html>.

⁷⁶⁴ La Comisión puso de manifiesto las dudas respecto de la calificación de los conductores que emplea la plataforma *Uber* como trabajadores independientes y la necesidad de atender a la realidad económica para gravar sus operaciones a efectos del impuesto sobre el valor añadido, aunque esta contradiga los términos y condiciones del servicio. Vid. COMISIÓN EUROPEA, «VAT treatment of sharing economy», taxud.c.1(2015)4370160, Working Paper No 878, 22 de septiembre de 2015, disponible en <https://circabc.europa.eu/sd/a/878e0591-80c9-4c58-baf3-b9fda1094338/878%20-%20VAT%20treatment%20of%20sharing%20economy.pdf>.

como ocurre tanto en el caso de *Uber* como en el de *Cabify* —que niegan su condición de transportistas y el vínculo laboral que *de facto* mantienen con los conductores— es de esperar que tampoco lo sea, o al menos no del todo, su actuación en el ámbito tributario, en cuanto a los impuestos que les corresponde satisfacer y al sujeto pasivo de los mismos⁷⁶⁵. Así, las principales dudas se plantean en relación con el gravamen del impuesto de sociedades (ISOC) y del impuesto sobre el valor añadido (IVA)⁷⁶⁶.

Por lo que respecta a este último, si se entiende que el servicio de transporte se presta por la plataforma en nombre propio, resulta aplicable el régimen general del impuesto, según el cual el importe facturado a los usuarios deberá sujetarse a gravamen en España por la parte del trayecto que discurra por su territorio (es decir, todo el trayecto) [art. 70.Uno.2.º a) de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido (LIVA)⁷⁶⁷], siendo, por tanto, sujeto pasivo la plataforma y no el conductor (que tributará por el impuesto sobre la renta de las personas físicas), aunque dichos servicios no se presten desde la sede económica o establecimiento permanente de la empresa en el territorio de aplicación del impuesto. En cambio, las dos compañías sostienen que el servicio de transporte lo presta el titular de la autorización VTC en nombre propio y la plataforma tan solo se limita a cobrar una comisión por la intermediación. Así, como el destinatario del servicio de intermediación es un empresario o profesional (el conductor autónomo o la compañía titular de la autorización VTC), Uber, B. V. aplica el impuesto sobre el valor añadido español sobre dicha comisión, según la regla general sobre localización de la prestación de servicios entre empresarios, que atiende a la sede del destinatario (art. 69.Uno LIVA)⁷⁶⁸. Por el contrario, Maxi Mobility Spain, S. L. tributa como agencia de viajes por el servicio de intermediación (no por el de transporte) en el impuesto sobre

⁷⁶⁵ En este sentido, GÓRRIZ LÓPEZ, C., «Les principals qüestions de l'economia col·laborativa», cit., p. 922.

⁷⁶⁶ La propia Comisión Europea declaró en su «Agenda para la economía colaborativa», COM (2016) 356 final, pp. 15 y 16, que «[c]on respecto al impuesto de sociedades, la Comisión está trabajando en un enfoque general para evitar la evasión fiscal» y que «está preparando varias iniciativas para aumentar la capacidad de las administraciones fiscales en el marco del plan de acción sobre el IVA», en el que se incluya la ampliación «de la ventanilla única del IVA para servicios electrónicos, poniendo en marcha un proyecto piloto para mejorar la cooperación entre administraciones fiscales y publicando una guía para la cooperación entre autoridades fiscales y empresas en el comercio electrónico».

⁷⁶⁷ BOE n.º 312, de 29 de diciembre de 1992.

⁷⁶⁸ FALCÓN Y TELLA, R., «La tributación de UBER (plataforma de servicios de transporte en vehículos particulares)», *Quincena Fiscal* (edición en línea), n.º 13, 2014, pp. 1-4, en p. 2.

el valor añadido español, ya que su sede se encuentra en nuestro país (art. 144 LIVA)⁷⁶⁹. Es decir, ninguna de las dos compañías tributa de acuerdo con la verdadera naturaleza jurídica de su actividad.

Además, el hecho de que Uber, B. V. y Maxi Mobility Spain, S. L. no actúen provistas de la preceptiva autorización de transportista y que tampoco incorporen a los conductores en su organización empresarial, y, en consecuencia, desarrollen su actividad, en principio, de forma ilegal, no impide que estas sociedades queden sujetas al impuesto sobre el valor añadido⁷⁷⁰. En efecto, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha declarado que las actividades ilícitas quedan sujetas a dicho impuesto⁷⁷¹, salvo situaciones muy específicas de actividades constitutivas de delito, como ocurre en los casos del comercio de estupefacientes⁷⁷² y de moneda falsificada⁷⁷³.

⁷⁶⁹ Vid., en este sentido, MONTESINOS OLTRA, S., «Economía de plataforma, Impuesto sobre el Valor Añadido y establecimiento permanente en la economía digital», *Carta Tributaria. Revista de Opinión* (edición en línea), n.º 46, 2019, pp. 1-22, en pp. 6-9, quien considera que *Uber* «no se limita a mediar por cuenta ajena, sino que, por su forma de operar (...) recibe y presta por sí misma los correspondientes servicios de transporte a efectos del IVA»; id., «Los actores de la economía colaborativa desde el punto de vista del Derecho tributario», *Economía industrial*, n.º 402, 2016, pp. 47-54, en p. 52.

⁷⁷⁰ Lo señala así GÓRRIZ LÓPEZ, C., «Les principals qüestions de l'economia col·laborativa», cit., p. 909; también FALCÓN Y TELLA, R., «La tributación de UBER (plataforma de servicios de transporte en vehículos particulares)», cit., p. 2; SÁNCHEZ HUETE, M. Á., «Cuestiones tributarias y economía colaborativa», *Quincena Fiscal* (edición en línea), n.º 18, 2017, pp. 1-28, en pp. 23 y 24; ÁLVAREZ SUSO, M., «El gravamen en el IVA de las actividades irregulares e ilícitas. Un viejo debate de reciente actualidad», *Quincena Fiscal* (edición en línea) n.º 22, 2014, pp. 1-26, en pp. 3, 4 y 9.

⁷⁷¹ Por ejemplo, en la STJCE (Sala 6.ª) de 2 de agosto de 1993, *Wilfried Lange y Finanzamt Fürstentfeldbruck*, C-111/92, ECLI:EU:C:1993:345, se declaró que el principio de neutralidad fiscal que se aplica en materia de IVA «se opone en materia de percepción del IVA a una diferenciación generalizada entre transacciones lícitas e ilícitas, excepto en los casos en que, por las características específicas de determinadas mercancías, queda excluida toda competencia entre un sector económico lícito y otro ilícito» (apdo. 16), y, por tanto, falla que «[e]l apartado 1 del artículo 15 de la Directiva 77/388/CEE del Consejo, de 17 de mayo de 1977 (...) debe interpretarse en el sentido de que la exención en las operaciones de exportación que prevé no puede ser denegada cuando dichas operaciones se efectúen infringiendo las disposiciones nacionales que supeditan a una autorización previa las exportaciones con destino a Estados (...)». En el mismo sentido, la STJCE (Sala 1.ª) de 28 de mayo de 1998, *John Charles Goodwin y Edward Thomas Unstead*, C-3/97, ECLI:EU:C:1998:106, declaró que la entrega de perfumes falsificados estaba sujeta al IVA. Por su parte, la STJCE (Sala 1.ª) de 29 de junio de 2000, *Kaupo Salumets y otros*, C-455/98, ECLI:EU:C:2000:352, resolvió que la importación de alcohol etílico de contrabando en Finlandia podía ser sometida al IVA.

⁷⁷² STJCE (Sala 6.ª) de 5 de julio de 1988, *W. J. R. Mol, de Haule, y Inspecteur der Invoerrechten en Accijnzen, de Leeuwarden*, 269/86, ECLI:EU:C:1988:359, concluye que: «[e]l principio de no sujeción del IVA es aplicable asimismo a la entrega ilegal de anfetaminas, en la medida en que dichos productos no forman parte del circuito económico estrictamente vigilado por las autoridades competentes».

⁷⁷³ STJCE (Sala 6.ª) de 6 de diciembre de 1990, *Max Witzemann y Hauptzollamt München-Mitte*, C-343/89, ECLI:EU:C:1990:445.

En cuanto al impuesto sobre sociedades, su defraudación constituye la principal acusación vertida contra las plataformas de transporte por el sector del taxi, que afirma que no tributan en España por los beneficios empresariales obtenidos⁷⁷⁴. Al respecto, es cierto que los beneficios derivados de la actividad de Uber, B. V. no pueden gravarse en nuestro país, pues opera sin establecimiento permanente. Al contrario, *Cabify* pertenece a la sociedad de nacionalidad española Maxi Mobility Spain, S. L., que tributa en el impuesto sobre sociedades español y, por tanto, ningún reproche se le puede hacer en este sentido. Ahora bien, tampoco se puede tildar de ilegal la actuación de Uber, B. V. El hecho de que tribute por los beneficios obtenidos en los Países Bajos es fruto del Convenio entre el Gobierno del Reino de España y el del Reino de los Países Bajos para evitar la doble imposición en materia de Impuestos sobre la Renta y sobre el Patrimonio, hecho en Madrid el día 16 de junio de 1971⁷⁷⁵. La norma establece que «*[l]os beneficios de una Empresa de un Estado solamente pueden someterse a imposición en este Estado, a no ser que la Empresa realice operaciones en el otro Estado por medio de un establecimiento permanente situado en él. En este último caso, los beneficios de la Empresa pueden someterse a imposición en el otro Estado, pero sólo en la medida en que puedan atribuirse al establecimiento permanente*» (art. 7.1). Así, por más que dicha manera de proceder pueda resultar criticable desde un punto de vista social o moral, no parece ser ilegal⁷⁷⁶. Cosa distinta es, no obstante, si el importe por el que se tributa se calcula correctamente de acuerdo con la actividad que presta la compañía.

⁷⁷⁴ <https://www.yotaxi.es/2019/08/23/uber-no-paga-impuestos-en-espana-por-el-dinero-que-gana-de-las-comisiones-a-sus-conductores/>; <https://www.elindependiente.com/economia/2019/08/22/uber-declara-gana-980-000-euros-espana-traspasa-holanda-los-ingresos-app/>.

⁷⁷⁵ Instrumento de Ratificación publicado en el *BOE* n.º 143, de 16 de octubre de 1972.

⁷⁷⁶ En este sentido, FALCÓN Y TELLA, R., «La tributación de UBER (plataforma de servicios de transporte en vehículos particulares», cit., p. 4; y MACHANCOSES GARCÍA, E., «Economía de plataforma en los servicios de transporte terrestre de pasajeros: Retos tributarios de la imposición directa sobre el usuario y la plataforma», *Quincena Fiscal* (edición en línea), n.º 15, 2017, pp. 1-43, en pp. 7 y 22, quienes apuntan, sin embargo, a la idea de frenar la planificación fiscal agresiva de determinados grupos multinacionales tecnológicos, concretado el nexo a los efectos del gravamen en el territorio en el que obtienen gran parte de sus beneficios empresariales; id., «La fiscalidad del transporte colaborativo. Clasificación de los modelos y sus efectos jurídicos desde la óptica tributaria», en A. Boix Palop, A. M. de la Encarnación y G. Doménech Pascual (eds.), *La regulación del transporte colaborativo*, cit., pp. 223-280, en p. 270; asimismo, BILBAO ESTRADA, I., «Transporte colaborativo, medioambiente y beneficios fiscales: especial referencia al ordenamiento jurídico español», en A. Boix Palop, A. M. de la Encarnación y G. Doménech Pascual (eds.), *La regulación del transporte colaborativo*, cit., pp. 281-308, en pp. 292 y 293; MONTESINOS OLTRA, S., «Economía de plataforma, Impuesto sobre el Valor Añadido y establecimiento permanente en la economía digital», cit., p. 22.

Sin pretender hacer afirmaciones conclusivas sobre el modo en que tributan estos modelos de negocio, pues no es una cuestión que se pueda abordar con la debida profundidad desde el ámbito mercantil, sí podemos aseverar desde el punto de vista del Derecho de la competencia, que si fuera cierto que Uber, B. V. y/o Maxi Mobility Spain, S. L. infringen sus obligaciones tributarias en España, el éxito de una demanda por competencia desleal basada en el artículo 15.1 LCD exigiría que el actor demostrara que las sociedades aprovecharon este incumplimiento legal para mejorar su posición concurrencial. La prueba pericial cobra aquí singular importancia, dado que el ahorro de costes inherente al fraude impositivo no significa prevalerse de una ventaja competitiva significativa, pues el fraude fiscal suele ser un acto que permanece en la esfera interna del competidor. Solo si el defraudador reinvierte en su empresa el ahorro obtenido gracias al incumplimiento de los deberes tributarios (p. ej., ofreciendo sus productos a un menor precio) mejora su posición competitiva y altera ilegalmente la *par condicio concurrentium*⁷⁷⁷.

En este sentido se ha pronunciado la ya mencionada Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 512/2005, de 24 de junio, que desestimó el recurso de casación interpuesto, entendiendo que el mero incumplimiento por la sociedad demandada de sus obligaciones tributarias en lo referente a las declaraciones del impuesto sobre el valor añadido y el de sociedades (también el deber de cotización a la Seguridad Social) no constituye por sí solo una conducta desleal, ya que *«[e]l denunciante en estos casos ha de demostrar además de la infracción de las Leyes, que el infractor ha obtenido una ventaja efectiva que le permite una mejor posición competitiva en el mercado, ya que la ventaja concurrencial (significativa) no se presume ni automáticamente se produce por el hecho de infringir las Leyes, lo que, de suyo, no reviste carácter desleal»*. En efecto, el recurrente no había llevado a cabo la pertinente actividad probatoria y no existe actuación desleal por el mero hecho de ofrecer en el mercado precios más bajos a los habituales, que, además, la demandada justificaba por la tecnología más económica que utiliza, sino que *«[l]a deslealtad se integra cuando el infractor obtiene ahorro efectivo del ahorro de costes que por razones legales ha de satisfacer y a efectos de diferenciarse y hacer frente de esta manera y con ventaja a la competencia, presentándose significativa cuando se*

⁷⁷⁷ ALFARO ÁGUILA-REAL, J., «Competencia desleal por infracción de normas», cit., pp. 677-679; MASSAGUER FUENTES, J., *Comentario a la Ley de Competencia Desleal*, cit., pp. 444; EMPARANZA SOBEJANO, A., «Artículo 15. Violación de normas», cit., p. 262; GÓRRIZ LÓPEZ, C., «Taxi “vs” Uber: de la competencia desleal al arrendamiento de vehículo con conductor», cit., p. 266; CARBAJO CASCÓN, F., «Artículo 15. Violación de normas», cit., p. 419.

produce desviación acreditada de la clientela de los competidores a su favor con tal práctica» (FJ 1.º).

En suma, no cabe realizar ninguna valoración definitiva sobre el posible incumplimiento desleal por *Uber* y *Cabify* de la normativa tributaria porque ni siquiera hay constancia de que alguna de las sociedades vinculadas a las plataformas la hubiese infringido, pero además, porque dicho incumplimiento, caso de existir, no proporcionaría *prima facie* una ventaja competitiva significativa a los infractores, salvo, claro está, que se demuestre lo contrario y que se pruebe, asimismo, el prevalimiento en el mercado de la misma, como deriva del artículo 15.1 LCD.

3. La legitimación pasiva

3.1. Cuestiones previas

La actividad de *Uber* y *Cabify* en España, como se ha expuesto, da lugar a varios ilícitos concurrenciales por vulneración de normas, en concreto: por no disponer de una autorización de transportista; por incumplir la obligación de contratación del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor con una antelación de 15 minutos en Aragón, Cataluña y la Comunidad Valenciana; por incumplir la normativa laboral y no tener a los conductores contratados en régimen de trabajadores por cuenta ajena; y, quizá por incumplimiento de las obligaciones fiscales.

Esta constatación lleva a plantearse qué concretas acciones cabe ejercitar y frente a qué sujetos. Por lo que respecta a las acciones ejercitables, entre las contempladas por la LCD, esto es, de mera declaración de deslealtad, cesación del acto desleal, remoción de efectos, rectificación de informaciones falsas o engañosas, resarcimiento de daños y perjuicios o enriquecimiento injusto (art. 32.1.1.ª-6.ª LCD), ante la vulneración de las normas que exigen disponer de una autorización administrativa para prestar servicios de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo, las que regulan la contratación previa del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor y las laborales, es obvio que no cabe ejercitar ni una pretensión de remoción de los efectos —pues con la misma se pretende eliminar

los objetos mediante los cuales se ha cometido el acto desleal y puede repetirse⁷⁷⁸— ni, por supuesto, de rectificación «*de las informaciones engañosas, incorrectas o falsas*», como tampoco de enriquecimiento injusto, porque los competidores (sector del taxi) no ostentan un derecho de exclusiva [esto es, un derecho de propiedad industrial (patente, modelo de utilidad, marca) o un derecho de propiedad intelectual] u otro de contenido análogo (p. ej., un secreto industrial), es decir, un elemento patrimonial cuyo aprovechamiento indebido dé lugar a la compensación consistente en la suma de dinero en que se evalúa el enriquecimiento⁷⁷⁹. En consecuencia, frente a la conducta de *Uber* y *Cabify* las acciones que cabe ejercitar son la declarativa de deslealtad, a fin de que se constate y proclame la comisión de un acto de competencia desleal por infracción de normas; la de cesación del acto desleal, que comprende tanto la prohibición de continuar realizándolo como su repetición futura⁷⁸⁰; y, por último, la de resarcimiento de daños y perjuicios.

En cuanto a los sujetos contra los que pueden ejercitarse las anteriores acciones, ha de estarse a lo dispuesto en el artículo 34 LCD, según se analizará *infra*. Por ahora interesa destacar que la determinación de la legitimación pasiva en relación con la actividad de *Uber* y *Cabify* se ve dificultada por la compleja estructura que revisten los dos grupos societarios. Prueba de ello

⁷⁷⁸ Por ejemplo, folletos, etiquetas, envoltorios, envases, catálogos en caso de confusión (art. 6 LCD), imitación (art. 11 LCD) o de explotación de la reputación ajena (art. 12 LCD). Vid. OTAMENDI RODRÍGUEZ-BETHENCOURT, J. J., *Comentarios a la Ley de Competencia Desleal*, cit., pp. 271 y 272; VICENT CHULIÁ, F., «Otra opinión sobre la Ley de Competencia Desleal», cit., p. 10.009; MASSAGUER FUENTES, J., *Comentario a la Ley de Competencia Desleal*, cit., pp. 534-536; BARONA VILAR, S., *Competencia desleal. Tutela jurisdiccional (especialmente proceso civil) y extrajurisdiccional*, t. 1, cit., pp. 770-786; GUALDE CAPÓ, P. Y BORRÁS CEBRIÁN, P., «Artículo 18. Acciones», en F. Martínez Sanz (dir.), *Comentario Práctico a la Ley de Competencia Desleal*, cit., pp. 305-320, en pp. 311-314.

⁷⁷⁹ MASSAGUER FUENTES, J., «La acción de competencia desleal en el Derecho español», *THEMIS: Revista de Derecho*, n.º 36, 1997, pp. 103-118, en p. 111, afirma que no cabe el ejercicio de la pretensión de compensación del enriquecimiento injusto en los actos desleales por infracción de normas.

⁷⁸⁰ Claro está, no cabría ejercitar hoy día la acción de cesación en relación con el servicio *UberPop*, ya extinto, pues no concurre en su caso el principal presupuesto jurídico material de la acción inhibitoria consiste en el riesgo cierto e inminente de comisión de un acto de competencia desleal. En efecto, la ausencia de riesgo de mantenimiento o repetición de la deslealtad se debe al cambio en la prestación del servicio material de transporte, que se realiza ahora por conductores que actúan al amparo de autorizaciones VTC. Sirva por todas la SAP Barcelona (Sección 15.ª) s. n., de 23 de diciembre de 2002 (Roj: SAP B 13129/2002), que declara que: «[l]a pretensión de cesación (art. 18.2 LCD) o tutela inhibitoria de la conducta desleal, dirigida a obtener la cesación de un comportamiento ya iniciado o materializado, tiene por presupuesto la subsistencia de un peligro de continuación o repetición del acto. No concurriendo este presupuesto tampoco es apreciable el interés en accionar, y si no hay necesidad de tutela jurídica la decisión judicial deviene inútil e injustificada, y por ello desestimable» (FJ 8.º).

es que ya en 2016, la matriz estadounidense Uber Technologies, Inc. contaba con sesenta filiales en los Estados Unidos y alrededor de setenta y cinco en el mundo. No cabe duda de que hoy día el número de filiales supera con creces dichas cifras, pues las compañías vinculadas a *Uber* surgen constantemente y en todas partes⁷⁸¹. Lo mismo puede decirse sobre el grupo *Cabify*, que dispone de dos entidades holding: la matriz estadounidense Maxi Mobility, Inc., radicada en el Estado de Delaware, que persigue la captación de inversión y que, en principio, no pretende generar beneficios propios; y, Cabify Mobility International, S. L., sociedad española dedicada a la gestión, tenencia y administración de otras entidades del grupo y que está dotada de los correspondientes medios materiales y humanos para dicha actividad. Además, siguiendo afirmaciones del grupo, su modelo de negocio «*se estructura con entidades operativas domiciliadas en cada uno de los mercados en los que opera el grupo*»⁷⁸², como ocurre en España, donde la plataforma es gestionada por Maxi Mobility Spain, S. L. y en Cataluña, la Comunidad Valenciana y la Comunidad de Aragón ha cedido el uso de la aplicación y/o página web y marca «*Cabify*» a las sociedades de su grupo Prestige&Limousine, S. L. y Miurchi Car, S. L., que prestan el servicio de transporte.

De entrada, debe descartarse la legitimación pasiva de los grupos de sociedades en las demandas por competencia desleal. Es clara en este sentido la Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 15.ª) n.º 443/2005, de 26 de octubre⁷⁸³, que rechaza la legitimación pasiva del conjunto de las sociedades demandadas, en cuanto grupo empresarial, ya que «*se trata al fin y al cabo de varias sociedades independientes, con personalidad jurídica independiente y diferenciada, que aglutinan una unidad económica funcional, en la que el ordenamiento respeta la diferente personalidad jurídica de cada sociedad*». A diferencia de la LDC, según la cual «*la actuación de una empresa es también imputable a las empresas o personas que la controlan, excepto cuando su comportamiento económico no venga*

⁷⁸¹ NOTO LA DIEGA, G., «Uber law and awareness by design. An empirical study on online platforms and dehumanised negotiations», cit., pp. 407 y 408. Sobre la estructura corporativa de *Uber* vid. también ČIČIN-ŠAIN, N., «Txing Uber», en J. Marin, S. Petrović, M. Mudrić y H. Lisičar (eds.), *Uber — Brave New Service of Unfair Competition. Legal Analysis of the Nature of Uber Services*, cit., pp. 181-198, en pp. 182 y 183.

⁷⁸² <https://www.haciadondenosmovemos.es/cabify-truths>.

⁷⁸³ Roj: SAP B 12412/2005.

determinado por alguna de ellas» (art. 61.2 LDC)⁷⁸⁴, la LCD «no contiene norma semejante, que no estimamos susceptible de aplicación analógica, sino sólo en aquellos supuestos expresamente admitidos por el legislador, so pena de quebrar sin causa el principio de la personalidad jurídica diferenciada y los criterios generales de imputación individual». En efecto, no hay base en el artículo 34 LCD para derivar una responsabilidad global del grupo, sino que, al contrario, el criterio de imputación es individualizado y, en consecuencia, «será la autoría o contribución material que pueda predicarse de cada sociedad, conforme a dicho precepto, el factor determinante de su responsabilidad y de la legitimación pasiva para soportar acciones de competencia desleal» (FJ 16.III).

3.2. Las acciones declarativa y de cesación

La legitimación pasiva en las acciones declarativa y de cesación es amplia, pues las mismas pueden dirigirse «*contra cualquier persona que haya realizado u ordenado la conducta desleal o haya cooperado a su realización» (art. 34.1 LCD), es decir, se extiende tanto al autor directo, como al inductor (autor mediato) y al cooperador en la ejecución del acto desleal. En todos estos casos la autoría está vinculada a la realización de la conducta, de modo que se considera autor la persona que efectúa por sí u ordena la ejecución del acto de competencia desleal, aunque con su actuar beneficie exclusivamente a un tercero y, en sentido inverso, no se reputa autor a quien se beneficia directa o indirectamente del acto desleal sin haber participado en su ejecución⁷⁸⁵.*

En los ilícitos desleales por vulneración de las normas sobre autorizaciones de transporte y laborales en los modelos actualmente activos de *Uber* y *Cabify*, las pretensiones declarativa y de cesación deberán dirigirse, en todo caso, contra Uber, B. V. y Maxi Mobility Spain, S. L., respectivamente, por ser estas las transportistas contractuales, y, por tanto, las obligadas a

⁷⁸⁴ La sentencia cita el entonces vigente artículo 8 LDC, modificado por la Disposición final tercera de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible. No obstante, su contenido era, en esencia, idéntico al artículo 61.2 LDC, pues establecía que, a efectos de su aplicación, «*se entiende que las conductas de una empresa previstas en la misma, son también imputables a la empresa que la controla, cuando el comportamiento económico de aquélla es determinado por ésta*».

⁷⁸⁵ MASSAGUER FUENTES, J., «La acción de competencia desleal en el Derecho español», cit., p. 115; id. *Comentario a la Ley de Competencia Desleal*, cit., p. 568; VEGA VEGA, J. A., «Artículo 34. Legitimación pasiva», en A. Bercovitz Rodríguez-Cano (dir.), *Comentarios a la Ley de Competencia Desleal*, cit., pp. 929-954, en p. 934.

disponer de una autorización como tales y a celebrar los correspondientes contratos de trabajo con los conductores. Ahora bien, desconocemos si otras sociedades pertenecientes a los grupos *Uber* o *Cabify* también cooperan en la infracción (art. 34.1 LCD), como, por ejemplo, si *Uber Technologies, Inc.*, la matriz estadounidense del grupo o *Uber Systems Spain, S. L.*, la sociedad española dedicada a la realización de labores de marketing para otras sociedades del grupo, intervienen en la realización del acto desleal, razón por la cual no podemos afirmar que estén legitimadas pasivamente⁷⁸⁶.

En cuanto a las acciones declarativas y de cesación que pudieran interponerse en base al incumplimiento de las normas autonómicas sobre contratación previa de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor, son varios los legitimados pasivamente sin que entre los mismos exista litisconsorcio pasivo necesario. Así se deduce del contenido literal del artículo 34.1 LCD, en concreto del uso de las conjunciones disyuntivas «o» y «u» que separan las tres formas de legitimación pasiva: «[l]as acciones previstas en el artículo 32 podrán ejercitarse contra cualquier persona que haya realizado u ordenado la conducta desleal o haya cooperado a su realización». En otras palabras, se puede optar por demandar a todos los partícipes o, tan solo, a algunos de ellos, aunque, claro está, debe haber una concordancia entre el contenido del *petitum* y el alcance de la intervención de cada sujeto en la conducta desleal⁷⁸⁷.

En este sentido, ostentan legitimación pasiva en concepto de coautoras *Prestige&Limousine, S. L.* y *Miurchi Car, S. L.*, respectivamente, y *Maxi Mobility Spain, S. L.* En efecto, existe una clara connivencia entre esta última y cada una de las anteriores en los territorios en los que operan para eludir el tiempo mínimo de 15 minutos de contratación previa, a cuyo fin celebran los contratos de cesión del uso de la aplicación, sitio web y marca «*Cabify*» y se exige a los viajeros que acepten los nuevos Términos y Condiciones de uso del servicio en

⁷⁸⁶ Al contrario, considera que la responsable es *Uber Technologies, Inc.*, GÓRRIZ LÓPEZ, C., «Les principals qüestions de l'economia col·laborativa», cit., p. 909, aunque no lo justifica. ČIČIN-ŠAIN, N., «Txing Uber», cit., p. 183, afirma que las sociedades que el grupo *Uber* abre en cada uno de los países en los que opera (como p. ej. *Uber Systems Spain, S. L.*) se limitan a realizar actividades de promoción de la marca, encuestas de opinión y estudios de mercado relacionados con la actividad de la plataforma, cuyo coste es asumido por *Uber*, B. V.

⁷⁸⁷ MASSAGUER FUENTES, J., «La acción de competencia desleal en el Derecho español», cit., p. 115; id., *Comentario a la Ley de Competencia Desleal*, cit., p., 569; MAGDALENO CARMONA, A., «Legitimación pasiva», en F. Martínez Sanz (dir.), *Comentario práctico a la Ley de Competencia Desleal*, cit., pp. 335-346, en p. 339; BARONA VILAR, S., *Competencia desleal. Tutela jurisdiccional (especialmente proceso civil) y extrajurisdiccional*, t. 2, Tirant lo Blanch, Valencia, 2008, pp. 1.184 y 1.187.

Aragón, Cataluña y la Comunidad Valenciana, a través de los que suscriben con la gestora de la plataforma el contrato de arrendamiento de vehículos con conductor de un año, prorrogable tácitamente por periodos anuales.

Sin embargo, quienes materialmente llevan a cabo los transportes sin respetar el tiempo mínimo de contratación previa son los conductores, que actúan en el marco de la relación laboral que les une a Prestige&Limousine, S. L. o Miurchi Car, S. L. El supuesto tiene cabida en el artículo 34.2 LCD, según el cual «*[s]i la conducta desleal se hubiera realizado por trabajadores u otros colaboradores en el ejercicio de sus funciones y deberes contractuales, las acciones previstas en el artículo 32.1, 1.ª a 4.ª, deberán dirigirse contra el principal*». Cabe preguntarse, por tanto, si también los conductores, en su condición de empleados, y no solo Prestige&Limousine, S. L. y Miurchi Car, S. L., en cuanto principales, ostentan legitimación pasiva en las acciones declarativa y de cesación (arts. 32.1 y 2 LCD). La respuesta no es pacífica en la doctrina y la jurisprudencia, pues existen dos interpretaciones distintas del artículo 34.2 LCD. Ambas coinciden en que se debe demandar, en todo caso, al principal⁷⁸⁸. No obstante, mientras según una de las posturas el precepto contempla una exención de responsabilidad de los trabajadores (u otros colaboradores)⁷⁸⁹, para la opuesta, el hecho de que se deba demandar

⁷⁸⁸ Así, por ejemplo, la SAP de Madrid (Sección 28.ª) n.º 269/2015, de 9 de octubre (Roj: SAP M 14547/2015), desestima la alegación de falta de legitimación pasiva de la sociedad que actúa como principal respecto de otra que distribuye sus productos en el mercado (por tanto, es colaboradora dependiente suya a efectos del art. 34.2 LCD) y declara la responsabilidad del principal respecto de los actos de competencia desleal por engaño realizados a través de la campaña publicitaria «Plan Renove Alarmas para la Comunidad de Madrid». En el mismo sentido, la SAP Cádiz (Sección 1.ª) s. n., de 21 de junio de 2002 (Roj: SAP CA 1789/2002).

⁷⁸⁹ Esta parece ser la doctrina dominante. Así, MAGDALENO CARMONA, A., «Legitimación pasiva», cit., p. 342, considera que el artículo 20.2 LCD (renumerado como 34.2, con una redacción prácticamente idéntica, por la Ley 29/2009, de 4 de diciembre) se refiere a la actuación de trabajadores y colaboradores por mandato e iniciativa del principal, pero no cuando actúen por iniciativa propia, en cuyo caso será de aplicación el artículo 20.1 LCD (actual art. 34.1 LCD), probablemente, en concepto de cooperadores; VEGA VEGA, J. A., «Artículo 34. Legitimación pasiva», cit., pp. 942-944, afirma que la exclusión de responsabilidad de los trabajadores u otros colaboradores del artículo 34.2 LCD ha sido introducida por el legislador para evitar los inconvenientes de tener que demandar a estos y las dificultades que existirían para poder exigir el cumplimiento de la sentencia a los que actúen por cuenta ajena sin beneficio propio; BENEYTO, K., «Acciones, legitimación y prescripción en materia de competencia desleal», en K. Beneyto (dir.), *Actos de competencia desleal y su tratamiento procesal*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2020, pp. 269-312, en pp. 300 y 301. Por su parte, BARONA VILAR, S., *Competencia desleal. Tutela jurisdiccional (especialmente proceso civil) y extrajurisdiccional*, t. 2, cit., pp. 1.190 y 1.191, con referencia a la doctrina y jurisprudencia alemanas, considera que en ocasiones los trabajadores son cooperadores necesarios del acto de competencia desleal (p. ej., en las cadenas de producción, montaje, distribución, etc.) y que se debe estar al caso concreto para valorar su posible responsabilidad en función del «grado de participación, la autonomía en la realización del acto y el grado de exigibilidad que el mismo tenía en el cumplimiento de la orden»; asimismo, TATO PLAZA, A., FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, P. Y HERRERA PETRUS, C., *La reforma de la Ley de*

al principal no significa que estas acciones solo puedan interponerse contra el mismo. Al contrario, también cabría entablarlas contra sus trabajadores (u otros colaboradores) cuando estos sean los autores materiales del acto desleal. Ahora bien, de ser demandados los trabajadores deberá serlo también el principal, mientras que si se demanda al principal no es imprescindible demandar también a los trabajadores⁷⁹⁰.

Ambas posturas reconocen la legitimación pasiva del principal, en este caso, Prestige&Limousine, S. L. y Miurchi Car, S. L. No obstante, la posibilidad de demandarlas como «principales» de los conductores poco o nada aporta en relación con las pretensiones

Competencia Desleal, La Ley, Las Rozas (Madrid), 2010, pp. 466-468, si bien estiman que el artículo 34.2 LCD contempla «la exoneración a los trabajadores y colaboradores de toda responsabilidad bajo el régimen de la competencia desleal, siempre y cuando su comportamiento se haya circunscrito al ejercicio de sus funciones y/o deberes contractuales», sin embargo, consideran que debe analizarse «el grado de autonomía del trabajador o colaborador en orden a determinar su posible responsabilidad —simultánea o incluso, en supuestos residuales, exclusiva—». En la jurisprudencia, declaran la responsabilidad exclusiva del principal, la SAP de Castellón (Sección 3.ª) n.º 325/2002, de 25 de octubre (JUR 2002\276089), que, aunque desestima la demanda por competencia desleal interpuesta contra varios funcionarios de la Universidad Politécnica de Valencia sin entrar en el fondo del asunto porque estima la excepción de litispendencia planteada por los demandados, declara, no obstante, que, al haber actuado dichos funcionarios *en el ejercicio de sus funciones y deberes contractuales*», «la demanda debió dirigirse, en aplicación del citado artículo 20.2 LCD, contra la Universidad Politécnica de Valencia, organismo con personalidad jurídica que es a tales efectos el principal de dichos demandados» (FJ 2.º). En el mismo sentido, la SAP de Castellón (Sección 1.ª) n.º 226/2004, de 1 de septiembre (Roj: SAP CS 585/2004), FJ 9.º; SAP de Segovia (Sección 1.ª) n.º 180/2006, de 31 de julio (Roj: SAP SG 291/2006), que declara que «es cierto que el art. 20.2 legitima pasivamente de modo exclusivo al principal en el caso de que el acto de competencia desleal sea realizado por trabajadores u otros colaboradores en el ejercicio de sus funciones y deberes contractuales», aunque considera que «en el presente caso no parece que el ejercicio de las funciones y deberes contractuales de la demandada como Directora de la Galería Claustro la exigiese, de modo concreto y específico, la realización de los supuestos actos desleales que se la imputan» (FJ 4.º).

⁷⁹⁰ En una interpretación temprana del artículo 20.2 LCD (actual art. 34.2 LCD), MASSAGUER FUENTES, J., «La acción de competencia desleal en el Derecho español», cit., pp. 115 y 116; id., *Comentario a la Ley de Competencia Desleal*, cit., pp. 569-572, explica que el precepto constituye una «concreción y, al mismo tiempo, una parcial adaptación de la llamada responsabilidad por hecho ajeno» (art. 1.903 CC). En este sentido, aporta varios argumentos para justificar la legitimación pasiva de los empleados en las acciones de declaración, cesación, remoción o rectificación derivadas de un acto de competencia desleal. Así, destaca que del contenido literal del precepto no se deriva la exoneración de los trabajadores. Además, señala que tal exoneración no sería conforme a las reglas generales en materia de responsabilidad por hecho ajeno, según las que se admite la interposición de acción contra el autor material también si de sus actos responde otro. Ahora bien, matiza que, el hecho de que el juicio de deslealtad es objetivo (consiste en la infracción de las reglas de la LCD por el comportamiento del demandado y no requiere que este haya actuado con dolo o culpa), implica «una doble derogación del régimen de Derecho común de la responsabilidad por hecho ajeno: para el buen éxito de las acciones de declaración, cesación, remoción y rectificación no es condición la culpa in eligendo o in vigilando del principal, ni tampoco la culpa in operando del trabajador o colaborador». En la jurisprudencia, la SAP de Madrid (Sección 28.ª) n.º 97/2012, de 20 de marzo (Roj: SAP M 6046/2012) declara que «[l]a responsabilidad del principal tiene un carácter casi objetivo en la medida en que el ilícito se hubiera cometido funcionalmente en el ámbito de la actividad organizada por el mismo, resultando irrelevante que se siguieran o no sus instrucciones o que el comportamiento responda a la sola iniciativa del trabajador, sin que ello suponga en todo caso la exoneración del trabajador, que podrá ser conjuntamente demandado atendiendo al caso concreto» (FJ 3.º).

declarativas y de cese que pudieran ejercitarse en su contra. La razón es que ambas sociedades ostentan legitimación pasiva por su participación directa en el acto de competencia desleal, que organizan en coautoría con Maxi Mobility Spain, S. L. (art. 34.1 LCD). Con todo, la interpretación que se haga del artículo 34.2 LCD no tiene demasiada relevancia práctica en lo que aquí interesa, pues sería de escasa utilidad plantear una pretensión declarativa de deslealtad o/y de cese de la conducta desleal contra cada uno de los conductores que prestan servicios de transporte con la intervención de la plataforma en Aragón, Cataluña y la Comunidad Valenciana. Es obvio que resulta mucho más práctico solicitar una declaración de deslealtad y de cesación en relación con la actividad de Prestige&Limousine, S. L. y Miurchi Car, S. L., respectivamente, o de Maxi Mobility Spain, S. L., ya que cualquiera de ellas puede interrumpir la prestación del servicio de transporte: esta última por ser la titular de la plataforma y las primeras por tener cedido su uso.

3.3. La acción de resarcimiento de daños y perjuicios

Los actos de competencia desleal que se han explicado (por vulneración de las normas sobre autorizaciones de transporte, de contratación del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor con una antelación de 15 minutos en Aragón, Cataluña y la Comunidad Valenciana, y laborales) podrían dar lugar, asimismo, a una reclamación de daños y perjuicios.

Se trata de una tutela que se proyecta sobre un patrimonio *individual*, por lo que podrá reclamar solo aquel que ha sufrido los daños y/o perjuicios (cada taxista en concreto) y no otra persona. Es decir, la legitimación activa colectiva —que está contemplada para las acciones declarativa y de cesación antes vistas (art. 33.2 LCD)— no alcanza a la pretensión indemnizatoria. En consecuencia, las asociaciones del sector del taxi no ostentan legitimación activa para la defensa de los intereses colectivos de sus miembros, aunque sí pueden actuar en representación de ellos. En todo caso, están legitimadas para interponer la acción de resarcimiento cuando el acto de competencia desleal les ocasione daños y perjuicios en cuanto tales, es decir, cuando los daños y perjuicios afecten al patrimonio de la asociación⁷⁹¹.

⁷⁹¹ MASSAGUER FUENTES, J., *Comentario a la Ley de Competencia Desleal*, cit., p. 563; BARONA VILAR, S., *Competencia desleal. Tutela jurisdiccional (especialmente proceso civil) y extrajurisdiccional*, t. 2, cit., pp. 1.168

La acción de resarcimiento de daños y perjuicios derivada de una conducta desleal constituye un supuesto de responsabilidad extracontractual o aquiliana, en el que la obligación de indemnizar nace de la producción del evento dañoso al infringirse las normas impuestas⁷⁹² (art. 1.902 CC)⁷⁹³. Así, mientras que la estimación de las pretensiones declarativa y de cesación no requiere que la lesión al orden concurrencial resulte idónea para generar daños y perjuicios de carácter concreto sobre un patrimonio individual, como tampoco la prueba del dolo o culpa por parte del demandado, pues es indiferente si actúa con o sin conocimiento de la deslealtad de su acción, al contrario, la pretensión de resarcimiento solo prosperará en caso de que pueda demostrarse que el acto desleal ha causado una lesión patrimonial efectiva —daño emergente y/o lucro cesante— y su autor procedió con dolo (esto es, intencionalidad) o culpa (es decir, negligencia).

En consecuencia, los presupuestos constitutivos de la acción son: la existencia de un acto de competencia desleal; que ese acto le haya causado una lesión patrimonial cuantificable⁷⁹⁴, bajo la forma de daño emergente (la pérdida directamente producida por el acto desleal)⁷⁹⁵ o

y 1.169; TATO PLAZA, A., FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, P. Y HERRERA PETRUS, C., *La reforma de la Ley de Competencia Desleal*, cit., pp. 383, 436 y 437.

⁷⁹² Lo que no obsta, como señala BARONA VILAR, S., *Competencia desleal. Tutela jurisdiccional (especialmente proceso civil) y extrajurisdiccional*, t. 2, cit., pp. 805 y 806, para que pueda plantearse, asimismo, la pretensión indemnizatoria cuando el daño se deriva de un incumplimiento contractual en el que también interviene un comportamiento desleal, como sucede, por ejemplo, en el supuesto de ruptura contractual entre el trabajador y su empleador; asimismo, TATO PLAZA, A., FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, P. Y HERRERA PETRUS, C., *La reforma de la Ley de Competencia Desleal*, cit., p. 469.

⁷⁹³ Sobre la acción de indemnización de daños y perjuicios derivada de una conducta desleal, vid., con carácter general, OTAMENDI RODRÍGUEZ-BETHENCOURT, J. J., *Comentarios a la Ley de Competencia Desleal*, cit., pp. 255-280; VICENT CHULIÁ, F., «Otra opinión sobre la Ley de Competencia Desleal», cit., pp. 10.010-10.012; MASSAGUER FUENTES, J., «La acción de competencia desleal en el Derecho español», cit., p. 115; id., *Comentario a la Ley de Competencia Desleal*, cit., pp. 540-549; BARONA VILAR, S., *Competencia desleal. Tutela jurisdiccional (especialmente proceso civil) y extrajurisdiccional*, t. 1, cit., pp. 799-876; GUALDE CAPÓ, P. Y BORRÁS CEBRIÁN, P., «Artículo 18. Acciones», cit., pp. 315-318; CERVERA MARTÍNEZ, M., «Acciones y legitimación ante un acto de competencia desleal. Prescripción», en García-Cruces González, J. A. (dir.), *Tratado de Derecho de la competencia y de la publicidad*, t. 2, Tirant lo Blanch. Tratados, Valencia, 2014, pp. 1.843-1.942, en pp. 1.863-1.876.

⁷⁹⁴ Aunque la acción de resarcimiento permite también la reclamación de daños morales, por razones obvias, debe descartarse aquí su existencia.

⁷⁹⁵ Dentro del concepto de daño emergente se han incluido, por ejemplo, la minoración en el valor de la imagen, los gastos incurridos para disminuir los efectos generados por el acto desleal, el valor de los objetos dañados, los gastos de asesoramiento legal y representación procesal o los gastos de detective privado. Por lo que respecta al lucro cesante, se define como el «incremento patrimonial que la conducta de la parte demandada haya impedido que pudiera ser obtenido por la actora», para cuya cuantificación es necesario realizar «una estimación de lo que, según el curso normal de las cosas, debería haberse percibido de no haber sufrido la infracción cometida por la parte demandada (lo que implica la realización de apreciaciones prospectivas fundadas en criterios objetivos de experiencia, según señala la Sala 1ª del TS en sus sentencias de 14 de julio de 2003 y de 31 de octubre de 2007).

lucro cesante (los beneficios dejados de obtener)⁷⁹⁶; la relación de causalidad entre la conducta de la parte demandada y el daño causado; y, por último, la concurrencia de dolo o culpa en el demandado⁷⁹⁷.

Entre los anteriores presupuestos, el que más interrogantes suscita es la existencia de una lesión patrimonial. Obviamente, «[t]odo acto de competencia desleal origina un daño concurrencial pero no todo acto de competencia desleal acarrea un menoscabo patrimonial para el demandante»⁷⁹⁸, y no está claro si las conductas desleales descritas han causado un daño a los patrimonios de algún o algunos taxistas que dé lugar a la aparición de la obligación indemnizatoria. En este sentido, para que se entienda producido, el daño tiene que ser real, efectivo y cuantificable. Se considera que el daño es real y efectivo cuando tiene una existencia concreta, es decir, no basta con la simple apariencia de daño, sino que ha de ser verdadero, auténtico y cierto, y también actual, excluyéndose, por tanto, la posibilidad de reclamar por daños futuros⁷⁹⁹. Por su parte, el carácter cuantificable del daño implica que el demandante debe

Lo cual fuerza a trabajar con hipótesis, pero que se sustenten como punto de partida en datos objetivos que permitan extraer, según una operación intelectual que atienda a lo que probablemente debería haber ocurrido si los acontecimientos se hubiesen desarrollado sin interferencias del infractor, conclusiones razonablemente verosímiles sobre lo que se habría dejado de ganar» [FJ 9.º SAP Madrid (Sección 28.ª) n.º 194/2011, de 10 de junio (Roj: SAP M 8857/2011)].

⁷⁹⁶ La posibilidad de reclamar el *lucrum cesans* está reconocida de forma expresa en el artículo 1.106 CC, que dispone que «[l]a indemnización de daños y perjuicios comprende, no sólo el valor de la pérdida que hayan sufrido, sino también el de la ganancia que haya dejado de obtener el acreedor». Interesa señalar en este punto que, aunque el precepto se refiere a la responsabilidad civil contractual, la doctrina ha venido extrapolándolo a los supuestos de responsabilidad extracontractual. Vid. BARONA VILAR, S., *Competencia desleal. Tutela jurisdiccional (especialmente proceso civil) y extrajurisdiccional*, t. 1, cit., p. 827.

⁷⁹⁷ La STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 582/2000, de 7 de junio (Roj: STS 4652/2000), insiste en la necesidad de que debe probarse la concurrencia de dolo o culpa para que proceda la indemnización: «las sentencias de instancia estiman la acción de resarcimiento de daños y perjuicios, sin considerar acreditados el dolo o la culpa de las partes condenada» (FJ 5.º).

⁷⁹⁸ FJ 7.º SAP de Madrid de 13 de diciembre de 1994 (AC\1995\37). Al contrario, la Sentencia de 12 de diciembre de 2019 de la *Cour d'appel de Paris* a la que nos hemos referido condenó de forma solidaria a Uber France, S. A. S., Uber International, B. V. y Uber, B. V. Uber a pagar a la demandante la suma de 106.000 euros, en concepto de perjuicio por la pérdida de clientela entre febrero de 2014 y julio de 2015, periodo en el que el servicio *UberPop* estuvo activo en Francia, y 15.000 euros en costas, pues consideró que de una práctica desleal se deriva siempre un perjuicio económico.

⁷⁹⁹ MASSAGUER FUENTES, J., *Comentario a la Ley de Competencia Desleal*, cit., p. 541; BARONA VILAR, S., *Competencia desleal. Tutela jurisdiccional (especialmente proceso civil) y extrajurisdiccional*, t. 1, cit., pp. 821-824; TATO PLAZA, A., FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, P. Y HERRERA PETRUS, C., *La reforma de la Ley de Competencia Desleal*, cit., p. 384. Por su parte, la STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) s. n., de 11 de julio de 2006 (Roj: STS 4453/2006) es clara cuando desestima la pretensión indemnizatoria porque el demandante «no ha probado exactamente la efectividad del daño, al tratarse de una mera hipótesis calculada de acuerdo con unos resultados anteriores que no se sabe si se hubieran o no producido en el caso de que la empresa hubiese seguido

concretar su importe, bien en instancia, bien en ejecución de sentencia, siempre que en este último caso las bases para su cálculo se hayan fijado antes en la sentencia que se pronuncia sobre el fondo del asunto y sin perjuicio de que el órgano judicial pueda minorar la cuantía reclamada si la considera desproporcionada⁸⁰⁰.

Pues bien, la principal reclamación a formular por los taxistas debe entenderse que sería por lucro cesante, por la pérdida de la clientela que cada conductor de taxi en concreto haya podido sufrir a causa de las conductas desleales (incumplimiento de las normas sobre autorizaciones de transporte, la obligación de contratación del servicio con una antelación de 15 minutos en Aragón, Cataluña y la Comunidad Valenciana, y laborales). Ello no obsta para que también pueda reclamarse por daño emergente, consecuencia de los gastos incurridos a fin de preparar y defender su pretensión, como, por ejemplo, eventuales gastos de peritación, o de representación y defensa procesal. Ahora bien, mientras que la determinación y cuantificación de estos últimos no plantea problemas, no puede decirse lo mismo sobre el lucro cesante. Así lo expresó el propio Tribunal Supremo (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) en la Sentencia n.º 38/2006, de 19 de enero⁸⁰¹, en la que declaró que *«frente a la tangibilidad y fácil prueba del daño emergente, el lucro cesante presenta un alto grado de indeterminación, con lo cual se plantea la búsqueda de un criterio válido para dilucidar cuándo nos encontramos ante una hipótesis de lucro cesante, de ganancia verdaderamente frustrada, y cuándo estaremos ante una mera esperanza imaginaria, dudosa y contingente. La ganancia frustrada debe determinarse mediante un juicio de probabilidad, teniendo en cuenta lo que lógicamente fuera de esperar según el curso normal de las cosas y las circunstancias del caso concreto»* (FJ 4.º).

Siguiendo la sentencia, para evaluar la posible pérdida de la clientela se tendría que analizar cuál es esta en la actualidad y cuál hubiera sido la evolución de las solicitudes de

activa. Y, además, tampoco ha probado que los hipotéticos daños, admitiendo como hipótesis su existencia, deriven de la conducta de los demandados» (FJ 10.º).

⁸⁰⁰ En ese sentido, la SAP de Valencia (Sección 9.ª) n.º 348/2012, de 11 de octubre (AC 2013\339), declaró que *«[t]eniendo en cuenta que es carga del demandante, la alegación y justificación de los daños “ocasionados” (tal como reza el precepto), la cantidad solicitada es absolutamente desproporcionada»*, razón por la cual procede a su aminoración (FJ 6.º).

⁸⁰¹ Roj: STS 123/2006.

transporte en taxi del reclamante en caso de que el acto desleal no hubiera existido⁸⁰². Para ello, no sería válido acudir exclusivamente al criterio de la facturación para ver si ha descendido, se ha mantenido constante o se ha visto incrementada. Como declara la Sentencia de la Audiencia Provincial de Valladolid (Sección 1.ª) n.º 237/2003, de 27 de mayo⁸⁰³ en un supuesto de pérdida de clientela, *«en el marco de la libertad de empresa en que se desarrolla la actividad de los litigantes no existe una exclusividad del mercado potencial de clientes para la entidad actora y resulta obvio que para constatar la existencia del hipotético perjuicio que se dice ocasionado por el actuar de los demandados y cuantificar su importe no basta con un repaso a la facturación de éstos, pues el perjuicio requiere como requisito ineludible -así lo dice además la propia entidad apelante- no solo que se haya producido una pérdida efectiva o potencial de clientes, lo cual ni tan siquiera se ha probado, sino además que esa pérdida meramente hipotética haya sido ilícita, esto es causada por el desleal comportamiento de los demandados. Ninguna prueba se ha practicado que acredite que los clientes coincidentes de actora y demandados hubieran aumentado cuantitativamente la facturación de la actora, y ninguna prueba justifica que aquellos clientes que solo lo son de los demandados lo hubieran sido de la entidad actora de no mediar el culposo actuar de aquéllos»* (FJ 4.º).

En consecuencia, además del dato objetivo de la facturación o, mejor dicho, de las solicitudes de trayectos, pues las tarifas pueden, por ejemplo, haber disminuido por decisión de la concreta autoridad competente para establecerlas⁸⁰⁴, debería analizarse también la existencia del preceptivo nexo causal entre su descenso —caso de constatarse— y la conducta o las conductas desleales. Solo si existe un descenso de los trayectos realizados, que no se deba a

⁸⁰² Sobre los criterios para el cálculo de la indemnización de daños y perjuicios, vid. NAVARRO PARRA, C., «Daños y perjuicios ante la conducta desleal: criterios para su cálculo», en K. Beneyto (dir.), *Actos de competencia desleal y su tratamiento procesal*, cit., pp. 313-344.

⁸⁰³ Roj: SAP VA 908/2003.

⁸⁰⁴ Por ejemplo, en el AMB el Instituto Metropolitano del Taxi (IMET) tiene atribuida la función de proponer a la Comisión de Precios de la Generalidad, previa consulta con las asociaciones representativas del sector, las tarifas anuales [art. 8.2.b) en relación con el art. 7.2 Reglamento Metropolitano del Taxi]. Por lo que respecta a las tarifas interurbanas, la competencia corresponde al Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalidad (art. 31.2 Ley 19/2003, de 4 de julio, del Taxi). Por su parte, en el Área de Prestación Conjunta de Valencia la competencia es de la *Conselleria* de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad [art. 1 Orden 2/2019, de 27 de noviembre, de la *Conselleria* de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, por la que se regulan las tarifas urbanas de los servicios de transporte público de personas en vehículos automóviles de menos de nueve plazas, del área de prestación conjunta de Valencia (DOGV n.º 8.691, de 4 de diciembre de 2019) en relación con el art. 18 de la Ley 13/2017, de 8 de noviembre, de la Generalidad, del Taxi de la Comunidad Valenciana].

factores ajenos a la conducta desleal, podría tener éxito la pretensión indemnizatoria. Al contrario, si los daños traen causa de circunstancias externas al acto desleal, es el propio perjudicado el que debe soportarlos⁸⁰⁵. Así ocurre, por ejemplo, con la bajada de las solicitudes de carreras y, por consiguiente, de la facturación en el sector del taxi (y del transporte en general), debida a la pandemia generada por la COVID-19, que en Barcelona fue cifrada por el Instituto Metropolitano del Taxi en un 75% entre el 4 de marzo y el 3 de abril de 2020, en comparación con el semestre anterior⁸⁰⁶.

Hasta la fecha no existen datos que acrediten que se haya producido una desviación de la clientela desde el sector del taxi al del arrendamiento de vehículos con conductor debida a alguno de los actos de competencia desleal referidos⁸⁰⁷. Además, interesa mencionar que no cabría, a nuestro entender, hacer uso en este supuesto de la doctrina *res ipsa loquitur*, aplicada en ocasiones por nuestros tribunales y según la cual la obligación de probar el daño se omite cuando este resulta de forma lógica, como una consecuencia ineludible, del acto desleal. La razón es que no puede establecerse una presunción generalizada en dicho sentido, sino que su apreciación responde a casos singulares evidentes, lo que no ocurre en relación con los comportamientos desleales analizados⁸⁰⁸.

⁸⁰⁵ Se han incluido entre estos los riesgos derivados de la marcha regular de los negocios, los riesgos financieros del momento, los cambios en las tendencias del mercado, etc. Vid. BARONA VILAR, S., *Competencia desleal. Tutela jurisdiccional (especialmente proceso civil) y extrajurisdiccional*, t. 1, cit., p. 831.

⁸⁰⁶ Vid. INSTITUT METROPOLITÀ DEL TAXI DEL AMB, «L'estudi tècnic de facturació del servei del taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona durant l'estat d'alarma covid-19», 1 de abril de 2020, disponible en <https://www.gacetadeltaxi.com/pdf/20200406030401.pdf>. Es más, a menos de un mes de finalizar el estado de alarma decretado en marzo de 2020 para hacer frente a la pandemia por COVID-19 en España, la Federación Española del Taxi (Fedetaxi) y la Federación Profesional del Taxi de Madrid (FPTM) declararon que la demanda de taxi había caído entre un 60% y un 80% en todo el país, razón por la cual solicitaban la reducción de las cargas tributarias e, incluso, la amortización de licencias: <https://stac.cat/el-taxi-alerta-de-que-esta-en-la-ruina-y-pide-medidas-urgentes-para-sobrevivir/>.

⁸⁰⁷ Por ejemplo, VECTIO TRAFFIC ENGINEERING, S. L., «Estudio del servicio del taxi. REF: P2016050», cit., p. 90, determinó que, para el Área de Prestación Conjunta de Madrid, comparado con 2007, en 2017 «se ha reducido el número de carreras diarias y la recaudación diaria por licencia (a un turno). Si analizamos todo el parque, el número de carreras de todo el parque también se ha visto reducido, al igual que la recaudación anual», aunque no determina las causas de dicho descenso en la explotación de las licencias y en la recaudación.

⁸⁰⁸ Así, la STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 136/1998, de 23 de febrero (Roj: STS 1199/1998) declara que, aunque «esta Sala tiene reiteradamente dicho que la prueba de los daños es presupuesto para que la sentencia imponga la condena a repararlos», no obstante, «también esta Sala ha sostenido en singulares supuestos que los daños y perjuicios pueden presumirse producidos, incluso en los procesos civiles de patentes, marcas o competencia desleal, como ha hecho en el presente caso la Audiencia al imponer la condena a satisfacerlos sin razonar sobre las pruebas de su existencia que tiene por evidentes, y como hace esta Sala por tener en cuenta la

Ahora bien, incluso en el supuesto hipotético de que resultara acreditado que los actos desleales o alguno de ellos (no disponer de una autorización de transportista; incumplir la obligación de contratación del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor con una antelación de 15 minutos en Aragón, Cataluña y la Comunidad Valenciana; e, incumplir la normativa laboral al no tener a los conductores contratados en régimen de trabajadores por cuenta ajena) han desviado la clientela, es necesario además que los sujetos que incurren en la conducta desleal hayan actuado con dolo o culpa. El actuar doloso implica que el sujeto ha actuado con conocimiento del reproche desleal de sus actos, mientras que la culpa supone que ha obrado con conocimiento de sus actos y deseando realizarlos, si bien ignorando de forma negligente que los mismos pudieran ser desleales. No obstante, el dolo o la culpa solo se refieren al comportamiento desleal, pero no se extienden también al deseo de causar daños⁸⁰⁹.

Parece clara la concurrencia de dolo en el actuar de Prestige&Limousine, S. L. y Miurchi Car, S. L., respectivamente, y Maxi Mobility Spain, S. L. en relación con el acto desleal por incumplimiento de las normas sobre contratación previa de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor. En efecto, tanto los contratos de cesión del uso de la aplicación, página web y marca «Cabify» entre Maxi Mobility Spain, S. L. y Prestige&Limousine, S. L. y Miurchi Car, S. L., como aquel celebrado por estas últimas con cada uno de los viajeros que solicitan un servicio de transporte en los territorios afectados por el tiempo de contratación previa, se celebran con el claro propósito de eludir la obligación de contratación del servicio con 15 minutos de antelación. Así se deduce de las propias declaraciones realizadas por Juan de Antonio, fundador y director ejecutivo de Cabify, que afirmó que esta «*está dispuesta a cargar con el elevado e injustificado coste de adaptar su modelo de negocio para cubrir las*

indiscutible incidencia que las infracciones cometidas por Ollé, S. A., ha tenido sobre las ventas de la actora y en las ventas de ella misma» (FJ 2.º). También la STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 1217/2004, de 23 de diciembre (Roj: STS 8442/2004) establece que conviene «matizar lo declarado por esta Sala en algunas de sus sentencias, sobre la imperiosa exigencia de acreditar los daños y perjuicios en el proceso de declaración (...) pues raramente podrá darse la infracción que ningún beneficio reporte al infractor, o ningún perjuicio cause al demandante interesado en que cese la ilicitud, si se tiene en cuenta el interés económico que preside estos ámbitos, generalmente vinculados a actividades empresariales, e incluso la posibilidad de daño moral admitida por esta Sala en su sentencia de 18 de febrero de 1999 al resolver un recurso de casación en materia de marcas siendo demandante una persona física». En el mismo sentido, FJ 3.º STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 1163/2001, de 7 de diciembre (RJ 2001\9936) y FJ 7.º STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 95/2009, de 2 de marzo (RJ 2009\2789).

⁸⁰⁹ MASSAGUER FUENTES, J., *Comentario a la Ley de Competencia Desleal*, cit., p. 542; BARONA VILAR, S., *Competencia desleal. Tutela jurisdiccional (especialmente proceso civil) y extrajurisdiccional*, t. 1, cit., p. 816.

necesidades de los usuarios en Catalunya. Este nuevo modelo implica renunciar a la operativa general de Cabify de gestión del servicio como agencia de viajes, que no impone al usuario restricción alguna al tiempo de precontratación previo, y que se adapta mucho mejor, tanto a la demanda y necesidades de los usuarios, como al derecho a la libertad de empresa reconocido por la Constitución española y el Derecho de la Unión Europea»⁸¹⁰. Es más, ninguna de estas sociedades ha cesado en su actuar después de haber sido sancionada Maxi Mobility Spain, S. L. por la Generalidad de Cataluña como consecuencia de varios expedientes abiertos, precisamente por considerar que no cumple con los 15 minutos de contratación previa del servicio⁸¹¹.

Por lo que respecta a los conductores, la LCD establece una regla especial (diferente de la aplicable en las acciones declarativa, de cesación, rectificación o remoción, comentada), según la cual, si la conducta desleal se hubiera realizado por trabajadores «*en el ejercicio de sus funciones y deberes contractuales*», «*se estará a lo dispuesto por el Derecho Civil*» (art. 34.2 *in fine* LCD). En consecuencia, la acción de resarcimiento podrá ser interpuesta contra el principal y los trabajadores conjuntamente, solo contra el principal o solo contra los trabajadores. Es decir, se aplica el régimen de la responsabilidad extracontractual por hecho ajeno (art. 1.903 CC), según el cual el empresario responde por la conducta realizada por los trabajadores a su cargo, autores materiales de la conducta desleal, salvo que consiga destruir la presunción *iuris tantum* de que no empleó la debida diligencia en la elección de sus dependientes (culpa *in eligendo*), o en las posteriores labores de vigilancia y control sobre estos (culpa *in vigilando*)⁸¹².

En todo caso, es necesario que concurra un actuar culposo o doloso de los trabajadores para poder exigirles responsabilidad a estos y/o al principal. En este sentido, puede considerarse

⁸¹⁰ <https://gacetadelturismo.com/transporte-terrestre/cabify-vuelve-a-barcelona-tras-adecuar-su-modelo-de-negocio/>; <https://www.elperiodico.com/es/economia/20190306/cabify-vuelve-barcelona-7339604>.

⁸¹¹ <https://www.europapress.es/economia/noticia-generalitat-cataluna-multa-30000-euros-prestige-limosine-cabify-20200107183557.html>.

⁸¹² DE ÁNGEL Y ÁGÜEZ, R., «1903», en J. C. Paz-Ares Rodríguez, L. Díez-Picazo, A. Bercovitz Rodríguez-Cano y P. Salvador Coderch (dirs.), *Comentario del Código Civil*, cit., 2.013-2.021; MASSAGUER FUENTES, J., «La acción de competencia desleal en el Derecho español», cit., p. 116; id., *Comentario a la Ley de Competencia Desleal*, cit., pp. 571 y 572; MAGDALENO CARMONA, A., «Legitimación pasiva», cit., p. 346; VEGA VEGA, J. A., «Artículo 34. Legitimación pasiva», cit., pp. 944-948; TATO PLAZA, A., FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, P. Y HERRERA PETRUS, C., *La reforma de la Ley de Competencia Desleal*, cit., p. 469; BENEYTO, K., «Acciones, legitimación y prescripción en materia de competencia desleal», cit., pp. 301-303.

que los conductores no están observando el necesario deber de prudencia al ignorar negligentemente la deslealtad de la conducta, esto es, están actuando con culpa, pues difícilmente cabe entender que no son conocedores, como mínimo, de la polémica suscitada en torno a la elusión por *Cabify* de la obligación de contratar los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor con una antelación mínima de 15 minutos, sobre todo si se tiene en cuenta que se trata de conductores profesionales y no de simples particulares.

Así, de probarse que la conducta desleal ha causado daños, ante la pluralidad de sujetos responsables (*Prestige&Limousine, S. L.* y *Miurchi Car, S. L.*, respectivamente, *Maxi Mobility Spain, S. L.* y los conductores), el demandante podrá dirigir la acción de indemnización contra cualquiera de ellos, pues la responsabilidad por daños y perjuicios causados por el acto desleal es solidaria⁸¹³. Cuestión distinta es la conveniencia de plantear la reclamación contra uno u otro sujeto, pues en atención a la presumible mayor solvencia de las sociedades debería dirigirse contra ellas.

Más dudas presenta la concurrencia de dolo o culpa en el actuar de *Uber, B. V.* y *Maxi Mobility Spain, S. L.* en relación con las conductas desleales consistentes en la infracción de las normas sobre autorizaciones de transporte y laborales. La razón es que ambas compañías defienden ser intermediarias en el transporte. Y como tales, *Uber, B. V.* entiende que no necesita autorización administrativa para operar, o al menos así lo defendió ante el Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Barcelona, después de que el Tribunal de Justicia contestara a la petición de pronunciamiento prejudicial⁸¹⁴. Por su parte, *Maxi Mobility Spain, S. L.* obtuvo en su día la autorización de agencia de viajes e incluso formuló consultas al Gobierno y a la Dirección General de Turismo de la Comunidad de Madrid, así como a la Dirección General de Tributos,

⁸¹³ MASSAGUER FUENTES, J., *Comentario a la Ley de Competencia Desleal*, cit., p. 569. Por su parte, la STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) s. n., de 11 de julio de 2006, cit., frente a la alegación del recurrente en el sentido de que la LCD no impone la solidaridad, declara que «la solidaridad es la regla en el ámbito del Derecho mercantil, ya que "la rígida norma del artículo 1137 Código civil ha sido objeto de una interpretación correctora por parte de este Tribunal y muy especialmente en relación con las obligaciones mercantiles en las que, debido a la necesidad de ofrecer garantías a los acreedores, se ha llegado a proclamar el carácter solidario de las mismas, sobre todo cuando se busca y se produce un resultado conjunto (sentencias de 27 de julio de 2000 y 19 de abril de 2001). Ello está de acuerdo con lo que la sentencia de 27 de octubre de 1999 denomina "el acervo comercial de la Unión Europea", en la que el artículo 10:102 de los Principios del Derecho europeo de contratos recoge el principio de la solidaridad cuando hay varios deudores obligados, principio tradicionalmente aplicado por este Tribunal cuando se trata de obligaciones mercantiles" (sentencia de 31 octubre 2005)» (FJ 7.º).

⁸¹⁴ FJ 3.º, punto 14 SJM n.º 3 de Barcelona n.º 38/2018, de 10 de abril, cit.

sobre cuál era la forma administrativa bajo la que debía desarrollar su actividad y, al parecer, le indicaron que debía ser la de agencia de viajes⁸¹⁵. Con todo, no está claro si sigue operando como agencia de viajes, pues la autorización como tal le fue revocada por la Resolución de 23 de noviembre de 2018, de la Directora General de Turismo de la Comunidad de Madrid.

Con todo, no puede descartarse que las compañías tengan en realidad plena conciencia y voluntad de incumplir la norma, pues, sin duda alguna les resulta rentable actuar de esta forma hasta que una autoridad judicial pueda llegar a declarar que su actividad es típica de un transportista y, en consecuencia, deban obtener la preceptiva autorización y contratar en régimen laboral a los conductores. No obstante, también puede sostenerse lo contrario —sobre todo si se tiene en cuenta que, en la propia doctrina mercantilista, al menos inicialmente, había autores que calificaban la actividad de *Uber* como de intermediación en el transporte, mientras que otros consideraban que era típica de un transportista contractual. Lo mismo cabe decir sobre el incumplimiento de las normas laborales, pues tampoco es pacífica la calificación del vínculo entre las sociedades y los conductores como laboral⁸¹⁶.

IV. EL ILÍCITO CONCURRENCIAL POR INFRACCIÓN DE NORMAS EN EL MODELO DE NEGOCIO DE *BLABLACAR*

1. La prestación de un servicio de transporte público sin autorización administrativa

El análisis de la existencia de una posible deslealtad en el modelo de negocio de *BlaBlaCar* procede tan solo respecto de aquellos transportes en los que los conductores obtienen un beneficio y, por tanto, deben calificarse como públicos, pero no así de los privados particulares, esto es, aquellos en los que conductores y pasajeros se limitan a compartir los costes asociados al trayecto, que quedan fuera del ámbito objetivo de aplicación de la LCD porque no se realizan con finalidad concurrencial (art. 2.1 LCD). En este sentido, las únicas resoluciones que abordan la cuestión de la competencia desleal en relación con *BlaBlaCar* dictadas en España —de hecho, nuestro país es el único en el que se ha cuestionado su actividad— no

⁸¹⁵ <https://www.haciadondenosmovemos.es/cabify-truths>.

⁸¹⁶ Estos aspectos han sido analizados en el Capítulo II, epígrafe III. 3.3.2.

arrojan luz al respecto. La razón es que la Sentencia del Juzgado de lo Mercantil n.º 2 de Madrid n.º 30/2017, de 2 de febrero, confirmada en apelación por la de la Audiencia Provincial de Madrid (Sección 28.ª) n.º 86/2019, de 18 de febrero, consideró que los conductores (todos ellos) prestan un transporte privado particular y la plataforma un servicio de la sociedad de la información. Por tanto, al no concurrir, en su opinión, ninguna infracción de normas sobre autorizaciones de transporte, pues la prestación de una actividad de transporte privado particular, sea como transportista sea como intermediario en el transporte no requiere la previa obtención de una autorización administrativa [art. 103.2.b) LOTT y art. 155.2.b) ROTT], las demandadas, Comuto, S. A. y Comuto Iberia, S. L. no merecían reproche de deslealtad alguno⁸¹⁷.

Durante la tramitación del procedimiento en primera instancia, la patronal de autobuses solicitó la adopción de medidas cautelares consistentes en el cese en España de la actividad de las demandadas, que fueron desestimadas por el Auto n.º 26/2016, de 26 de enero⁸¹⁸. Se da la circunstancia de que sobre dicha solicitud tuvo que pronunciarse el mismo magistrado que había acordado la suspensión cautelar de la actividad de *UberPop* en los Autos de 9 de diciembre de 2014 y de 22 de mayo de 2015. Sin embargo, en el caso de *BlaBlaCar* entendió que, debido a que la actividad de la plataforma se había desarrollado desde sus inicios en España sin reproche de la actora, no cabía apreciar la existencia actual de un peligro para la ejecución de una posible sentencia estimatoria, lo que determinaba la no concurrencia del *periculum in mora* (art. 728 LEC). En efecto, *BlaBlaCar* comenzó a operar en España en 2010 y desde 2013, cuando el servicio de intermediación dejó de ser gratuito, su modelo de negocio ha permanecido inalterado, siendo tolerado por la demandante hasta el año 2015, cuando decidió interponer la

⁸¹⁷ La prensa informó también de otro debate que afectó a *BlaBlaCar*, aunque las bases de datos jurídicas no recogen ninguna resolución al respecto. Al parecer, Amovens Soluciones, S. L. demandó a Comuto, S. A. por diversos actos de competencia desleal (no se concreta cuáles), alegando que la francesa accedía a su página web mediante un perfil de usuario falso, utilizando un robot que realizaba periódicamente cientos de miles de consultas automatizadas para conocer las plazas ofrecidas por Amovens. Supuestamente, los tribunales españoles declinaron su jurisdicción, que correspondería a los franceses, aunque tampoco se ha conocido que se iniciaran actuaciones en el país galo. Vid. <https://www.20minutos.es/noticia/3063092/0/amovens-demanda-blablacar-espionaje-informatico-competencia-desleal/#xtor=AD-15&xts=467263>; https://www.economiadigital.es/directivos-y-empresas/blablacar-se-libra-de-su-juicio-por-espionaje-informatico_582698_102.html.

⁸¹⁸ El auto puede encontrarse adjunto a la nota de prensa emitida por el Consejo General del Poder Judicial, disponible en <http://www.poderjudicial.es/cgpj/es/Poder-Judicial/Sala-de-Prensa/Notas-de-prensa/El-juez-mantiene-la-actividad-de-Blablacar-en-la-demanda-por-competencia-desleal-de-Confebus>.

demanda por competencia desleal. Además, la medida cautelar solicitada era anticipatoria de la ejecución, por cuanto provocaba la satisfacción de la pretensión de la actora (FJ 2.º).

Ahora bien, la prestación de un servicio de transporte público discrecional de viajeros de ámbito interurbano sin disponer de la preceptiva autorización de transportista (art. 42 LOTT y art. 33.1 ROTT) —esto es, una autorización de arrendamiento de vehículos con conductor o de taxi— constituye, *prima facie*, un acto de competencia desleal por infracción de normas concurrenciales (art. 15.2 LCD). Proporciona a los conductores incumplidores una ventaja competitiva significativa, pues les permite realizar una actividad que de otro modo no podrían llevar a cabo, ya que en la actualidad no se otorgan nuevas autorizaciones VTC y licencias de taxi. Además, dicha ventaja va acompañada de otra: los conductores eluden la obligación de contratar el transporte por la capacidad total del vehículo, a la que quedan sometidos los prestadores de servicios de transporte público discrecional de viajeros en vehículo de turismo, pues las reservas se realizan por plaza y con pago individual, sin que se trate de ninguno de los supuestos excepcionados previstos en la legislación (art. 99.3 LOTT y art. 122.1 ROTT)⁸¹⁹. Ambas ventajas (actuar sin autorización y la que se deriva de ella, esto es, contratar el transporte por plaza) se proyectan automáticamente sobre los otros competidores que actúan provistos de las debidas autorizaciones (p. ej., una compañía de autobuses que ha resultado adjudicataria del correspondiente contrato de concesión), lo que significaría que se están prevaleciendo de las mismas por su simple vulneración.

No obstante, es de suponer que, mientras que algunos de estos comportamientos se realizan con más o menos frecuencia, otros, por el contrario, se llevan a cabo solo de forma ocasional, con poca o incluso ninguna reiteración. Imaginemos, por ejemplo, el supuesto de un particular que realiza un viaje de Castellón de la Plana a Santander dos veces al año para visitar a familiares y lo aprovecha para ocupar los cuatro asientos disponibles en su vehículo con viajeros a través *BlaBlaCar*, solicitando a cada uno de ellos el importe máximo permitido por la aplicación. Pues bien, en dicho caso, aunque el conductor obtiene un lucro y, por tanto, realiza un transporte público sin autorización, sin embargo, incurre en la infracción tan solo dos veces al año. Surge así, desde el punto de vista de la deslealtad de su conducta, el interrogante relativo

⁸¹⁹ Sobre la no inclusión de los transportes en *BlaBlaCar* entre los exceptuados de la prohibición de la contratación por plaza en el artículo 122.1 ROTT, vid. Capítulo II, epígrafe V.2.

a si la violación de normas concurrenciales le proporciona o no una ventaja competitiva significativa.

En términos generales, serán pocos los casos en los que una infracción aislada produzca una ventaja significativa. Al contrario, la ventaja derivada de un comportamiento meramente esporádico suele ser de escasa entidad y, por tanto, no redundará en una afectación de la competencia. No obstante, como señalaba el Tribunal Supremo (Sala de lo Civil, Sección 1.^a) en la Sentencia n.º 304/2017, de 17 de mayo, antes comentada, «*no es admisible que la controversia sobre la concurrencia o no de la conducta desleal prevista en el art. 15.2 de la Ley de Competencia Desleal se limite a constatar si ha existido o no infracción de las normas (...) puesto que es pertinente y relevante valorar las circunstancias que concurren en el mercado en el que se produce esa posible infracción de la norma concurrencial*» (FJ 7.9.º). En este sentido, existe en el presente caso una variable que ha de ser tenida en cuenta por ser determinante: la participación de la plataforma en la conducta desleal⁸²⁰. En efecto, no puede perderse de vista que *BlaBlaCar* constituye un canal de rápida puesta en contacto e instantánea perfección de las transacciones, lo que conlleva que los comportamientos desleales se realicen a gran escala y, en consecuencia, incluso los incumplimientos poco recurrentes tienen la aptitud de producir una afectación de la competencia. El motivo es que se produce un *efecto acumulado*, debido a que una pluralidad de comportamientos, que por sí solos y de manera aislada no supondrían una alteración de la competencia, sin embargo, considerados en su conjunto sí lo hacen, pues tienen la aptitud de provocar una desviación de la clientela a favor del transporte realizado con la intervención de *BlaBlaCar*, en detrimento de aquel en autobús o tren.

⁸²⁰ Con razón, BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, A., «La competencia desleal», cit., p. 4, destaca que es imposible juzgar la existencia de un acto de competencia desleal desligado de las circunstancias concretas, pues son dichas circunstancias las que atribuyen al acto su carácter de deslealtad.

2. Los sujetos responsables

2.1. Los conductores

Los conductores ostentan responsabilidad en concepto de autores materiales de la conducta desleal por infracción de normas (art. 15.2 LCD), pues son quienes *de facto* la llevan a cabo. Es indiferente que sean o no conscientes de la infracción, esto es, de los hechos que configuran el supuesto de hecho de la norma infringida, y tampoco es determinante que tengan o no la intención de obtener una ventaja competitiva, sino que basta que el comportamiento resulte *objetivamente* idóneo para influir en el mercado (art. 2.2 LCD).

2.2. La plataforma

2.2.1. La plataforma no es un mero prestador de servicios de alojamiento de datos

Ante una eventual reclamación de responsabilidad en relación con la conducta desleal llevada a cabo por los conductores, es lógico que Comuto, S. A. trate de invocar que es prestadora de un servicio de la sociedad de la información, de intermediación. Ello se debe a que la LSSI establece que los prestadores de servicios de intermediación, bajo determinadas condiciones, se benefician de un régimen de exención de responsabilidad (art. 13.2 LSSI). En concreto, no responden por el hecho de que los datos *ajenos* transmitidos o almacenados a petición de un tercero sean ilícitos o porque sean objeto de una actividad ilícita llevada a cabo por los usuarios⁸²¹. Repárese, sin embargo, en que la exclusión solo alcanza a la responsabilidad derivada de transmitir o almacenar *contenidos de terceros* (en este caso, los conductores)⁸²². Al contrario, ninguna exención se prevé si la ilicitud proviene de *contenidos propios* o si el prestador no realiza una mera labor de intermediación. En estos casos se aplican las reglas

⁸²¹ PEGUERA POCH, M., *La exclusión de responsabilidad de los intermediarios en Internet*, Comares, Granada, 2007, pp. 219-221.

⁸²² Como señala GÓRRIZ LÓPEZ, C., «Les principals qüestions de l'economia col·laborativa», cit., p. 904, se trata de una protección limitada, pues el artículo 14 DCE tan solo protege a los prestadores de servicios de la sociedad de la información en relación con el almacenamiento de información ilícita.

generales en materia de responsabilidad⁸²³, como —es cierto que de manera innecesaria⁸²⁴— dicta la norma: «[l]os prestadores de servicios de la sociedad de la información están sujetos a la responsabilidad civil, penal y administrativa establecida con carácter general en el ordenamiento jurídico, sin perjuicio de lo dispuesto en esta Ley» (art. 13.1 LSSI). Con todo, como se expondrá, debe advertirse de que Comuto, S. A. ni es un prestador intermediario, ni tampoco se deriva su responsabilidad exclusivamente de contenidos subidos a la plataforma por los conductores, sino también de los propios contenidos que ella misma elabora⁸²⁵.

Son servicios de intermediación aquellos por los que «se facilita la prestación o utilización de otros servicios de la sociedad de la información o el acceso a la información» y, entre ellos, se distinguen «la provisión de servicios de acceso a Internet, la transmisión de datos por redes de telecomunicaciones, la realización de copia temporal de las páginas de Internet solicitadas por los usuarios, el alojamiento en los propios servidores de datos, aplicaciones o servicios suministrados por otros y la provisión de instrumentos de búsqueda, acceso y

⁸²³ LLANEZA GONZÁLEZ, P., *Aplicación práctica de la LSSI-CE*, Bosch, Barcelona, 2003, pp. 78 y 79; CAVANILLAS MÚGICA, S., «La responsabilidad de los proveedores de información en la Ley 34/2002, de Servicios de la Sociedad de la Información y de Comercio Electrónico», en S. Cavanillas Múgica (dir.), *Responsabilidades de los proveedores de información en internet*, Comares, Granada, 2007, pp. 1-39, en pp. 9-11; GRIMALT SERVERA, P., «La responsabilidad de los prestadores de servicios de la sociedad de la información», en J. R. de Verda y Beamonte (coord.), *El derecho a la imagen desde todos los puntos de vista*, Aranzadi, Pamplona, 2011, pp. 167-197, en p. 171; APARICIO VAQUERO, J. P., «Los consumidores y sus relaciones con los proveedores de servicios de la sociedad de la información», *RCE*, n.º 89, 2008, pp. 3-65, en p. 54.

⁸²⁴ PEGUERA POCH, M., *La exclusión de responsabilidad de los intermediarios en Internet*, cit., p. 292, considera que se trata de una declaración superflua, pues las normas sobre responsabilidad, si no se dispone lo contrario, son aplicables a todos los supuestos en ellas subsumibles. A modo de ejemplo, en materia de responsabilidad civil deberán tenerse en cuenta los artículos 1.101 y siguientes CC (responsabilidad contractual) y 1.902 CC (responsabilidad extracontractual), las relativas a la defensa de los consumidores y usuarios, las normas sobre protección de los derechos de propiedad intelectual, sobre competencia desleal y defensa de la competencia, etc. Vid. también MÁRQUEZ LOBILLO, P., «Responsabilidad derivada de la prestación de servicios de la sociedad de la información», en A. Madrid Parra (dir.), *Derecho patrimonial y tecnología. Revisión de los principios de la contratación electrónica con motivo del Convenio de las Naciones Unidas sobre Contratación Electrónica de 23 de noviembre de 2005 y de las últimas novedades legislativas*, Marcial Pons, Madrid, 2007, pp. 275-292, en p. 278. Para una explicación amplia sobre las normas que intervienen a la hora de determinar la responsabilidad civil, penal y administrativa del prestador, vid. CAMACHO CLAVIJO, S., «Régimen jurídico de los prestadores de servicios de la sociedad de la información», en S. Navas Navarro y S. Camacho Clavijo (autoras), *Mercado Digital. Principios y Reglas Jurídicas*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2016, pp. 104-155, en pp. 134-137.

⁸²⁵ Aluden a la necesidad de determinar si los agentes de la economía colaborativa, entre ellos Comuto, S. A., deben ser calificados como intermediarios de la sociedad de la información, TOURIÑO, A., «Régimen de responsabilidad de las plataformas que operan en el ámbito de la economía colaborativa», en S. Rodríguez Marín y A. Muñoz García (coords.), *Aspectos legales de la economía colaborativa y bajo demanda en plataformas digitales*, cit., pp. 77-101, en pp. 92-99; JARNE MUÑOZ, P., *Economía colaborativa y plataformas digitales*, cit., pp. 88-92, aunque no definen su postura.

*recopilación de datos o de enlaces a otros sitios de Internet» [letra b) Anexo LSSI]. En concreto, los artículos 14-17 LSSI, siguiendo los artículos 12-15 DCE, contienen las normas de exclusión de responsabilidad de los servicios de intermediación, en relación con las actividades de mera transmisión de datos (*mere conduit*) y provisión de acceso a una red de comunicaciones (art. 14 LSSI y art. 12 DCE), memoria tampón (*catching*) (art. 15 LSSI y art. 13 DCE), alojamiento de datos (*hosting*)⁸²⁶ (art. 16 LSSI y art. 14 DCE) y facilitación de enlaces a contenidos o instrumentos de búsqueda (*linking*) (art. 17 LSSI)⁸²⁷. Estas normas revisten carácter *horizontal*, es decir, no se refieren a una categoría concreta de contenidos ilícitos, sino que se aplican a cualquier supuesto en el que la ilicitud del contenido pueda dar lugar a responsabilidad, sea esta civil, administrativa o penal. Así, el intermediario que satisfaga las condiciones exigidas por la correspondiente regla de exclusión queda libre de responsabilidad cualquiera que sea el supuesto de ilicitud del que esta se derive, incluidos los actos de competencia desleal⁸²⁸.*

Pues bien, entre las distintas categorías de prestadores de servicios de intermediación, se suscita la cuestión de si la actividad de *BlaBlaCar* puede enmarcarse en la que desarrollan los alojadores de datos (*hosting*), consistente en «*albergar datos proporcionados por el destinatario de este servicio*» (art. 16.1 LSSI) o, en palabras de la Directiva, en «*almacenar datos facilitados*

⁸²⁶ No debe confundirse con el *housing*, que consiste en albergar no los datos, como exige el artículo 16 LSSI, sino las máquinas del auténtico servidor, limitándose el prestador de servicios de *housing* a procurar funciones de apoyo logístico respecto de las mismas o de custodia, proporcionándoles la conectividad y el soporte técnico precisos para su funcionamiento, pero sin que el prestador de este servicio manipule las propias máquinas, tarea reservada en exclusiva al contratante del servicio. Vid. BUSTO LAGO, J. M., «La responsabilidad civil de los prestadores de servicios de la sociedad de la información», en L. F. Reglero Campos y J. M. Busto Lago (coords.), *Tratado de responsabilidad civil*, vol. 2, Thomson Reuters Aranzadi, 5.ª ed., Cizur Menor, 2014, pp. 598-747, en p. 646. Por el contrario, parece que incluye en el artículo 16 LSSI tanto los supuestos de *hosting* como los de *housing*, PÉREZ PEREIRA, M.^a, «Los prestadores de servicios de la sociedad de la información: cuestiones generales», *RCE*, n.º 89, 2008, pp. 67-96, en p. 77.

⁸²⁷ En la DCE no se incluye una regla de exclusión de responsabilidad para los prestadores de servicios que faciliten enlaces a contenidos y herramientas de búsqueda, aunque sí se contempla en algunas normas nacionales, entre ellas, en la española. Vid. VELASCO SAN PEDRO, L. A. Y HERRERO SUAREZ, C., «Mercados electrónicos, marcas y derecho de la competencia», en L. A. Velasco San Pedro, C. Herrero Suarez y M. Echebarría Sáenz (dirs.), *Acuerdos horizontales, mercados electrónicos y otras cuestiones actuales de competencia y distribución*, Lex Nova, Valladolid, 2014, pp. 565-593, en p. 573.

⁸²⁸ BUSTO LAGO, J. M., «La responsabilidad civil de los prestadores de servicios de la sociedad de la información», cit., pp. 625 y 703; PEGUERA POCH, M., *La exclusión de responsabilidad de los intermediarios en Internet*, cit., p. 218; PEGUERA POCH, M. Y TARRÉS VIVES, M., «Marco jurídico de los servicios de la sociedad de la información y del comercio electrónico», cit., p. 344; FERNÁNDEZ PÉREZ, N., *El alojamiento colaborativo*, cit., p. 223; VELASCO SAN PEDRO, L. A. Y HERRERO SUAREZ, C., «Mercados electrónicos, marcas y derecho de la competencia», cit., p. 574; CAMACHO CLAVIJO, S., «Régimen jurídico de los prestadores de servicios de la sociedad de la información», cit., pp. 134-137.

por el destinatario del servicio» (art. 14.1 DCE). En consecuencia, se trata de determinar si su labor se limita a proporcionar espacio en sus ordenadores conectados a la red que actúan como servidores para alojar información facilitada *por el destinatario* del servicio, que de esta forma se encuentra accesible en línea⁸²⁹. Así lo planteó también la Comisión Europea, con carácter general, respecto de las plataformas de la economía colaborativa, en relación con las que declaró que «*el alojamiento de datos puede entenderse de manera general como la actividad relacionada con el almacenamiento de datos de los clientes y la puesta a disposición del espacio en el que los usuarios se encuentran con los proveedores de los servicios subyacentes*»⁸³⁰. En efecto, Comuto, S. A. graba en su servidor multitud de informaciones subidas a la red por los conductores interesados en compartir un trayecto, con el fin de que sean expuestas a los posibles viajeros, previo tratamiento de la información allí alojada (por precio, fecha del viaje, destino, número de asientos ofrecidos, etc.), a fin de que aparezca ordenada cuando un viajero realiza una búsqueda que coincide con la información suministrada por alguno o algunos de los conductores.

No obstante, el dato formal de que la plataforma almacene información proporcionada por los usuarios no es suficiente para calificar el servicio como uno de intermediación en su modalidad de almacenamiento de datos. Al contrario, dicha calificación requiere que la plataforma actúe efectivamente como una mera intermediaria. En particular, el artículo 16 LSSI establece que el prestador de servicios de alojamiento no será responsable por la información almacenada a petición del destinatario, siempre que no tenga «*conocimiento efectivo*» de que la actividad o la información almacenada es ilícita o de que lesiona bienes o derechos de un tercero susceptibles de indemnización⁸³¹; o, si lo tiene, actúe con diligencia para retirar los datos o hacer

⁸²⁹ PEGUERA POCH, M., *La exclusión de responsabilidad de los intermediarios en Internet*, cit., p. 273; CAMACHO CLAVIJO, S., «Régimen jurídico de los prestadores de servicios de la sociedad de la información», cit., pp. 138 y 139; CARBAJO CASCÓN, F., «Delimitación de la responsabilidad de los servicios de intermediación de la sociedad de la información (I)», *Iustitia*, n.º 12, 2014, pp. 245-278, en pp. 271 y 272; APARICIO VAQUERO, J. P., «Los consumidores y sus relaciones con los proveedores de servicios de la sociedad de la información», cit., p. 43.

⁸³⁰ COM (2016) 356, p. 8. En el mismo sentido, KOOLHOVEN, R., NEPELENBROEK, E. D. C. Y SANTAMARÍA ECHEVERRÍA, O. E., «Impulse paper on specific liability issues raised by the collaborative economy in the accommodation sector. Paris-Amsterdam-Barcelona», 14 de marzo de 2016, pp. 1-147, en p. 25, disponible en <http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/16946/attachments/1/translations>; HATZOPOLOUS, V., *The Collaborative Economy and EU Law*, cit., p. 46.

⁸³¹ En este sentido, a los prestadores de servicios de alojamiento no se les puede imponer un deber general de supervisar los contenidos que alojan, pero sí a eliminarlos en cuanto tengan conocimiento de ellos. Al respecto, la

imposible el acceso a ellos⁸³². La norma añade que se entenderá que el prestador de servicios tiene conocimiento efectivo cuando un órgano competente haya declarado la ilicitud de los datos y ordenado su retirada o que se imposibilite el acceso a los mismos, o se hubiera declarado la existencia de la lesión, y el prestador conociera la correspondiente resolución, sin perjuicio de los procedimientos de detección y retirada de contenidos que los prestadores apliquen en virtud de acuerdos voluntarios «y de otros medios de conocimiento efectivo que pudieran establecerse» [art. 16.1.b) *in fine* LSSI]⁸³³.

DCE establece que «[l]os Estados miembros no impondrán a los prestadores de servicios una obligación general de supervisar los datos que transmitan o almacenen, ni una obligación general de realizar búsquedas activas de hechos o circunstancias que indiquen actividades ilícitas» (art. 15.1 DCE y, en el mismo sentido, considerando 47 DCE), aunque, claro está, «podrán establecer obligaciones tendentes a que los prestadores de servicios de la sociedad de la información comuniquen con prontitud a las autoridades públicas competentes los presuntos datos ilícitos o las actividades ilícitas llevadas a cabo por destinatarios de su servicio o la obligación de comunicar a las autoridades competentes, a solicitud de éstas, información que les permita identificar a los destinatarios de su servicio con los que hayan celebrado acuerdos de almacenamiento» (art. 15.2 DCE). En lo que concierne a la LSSI, esta no contiene una prohibición de la imposición de un deber general de supervisión a los prestadores de servicios de alojamiento similar al de la DCE, aunque debe entenderse implícita, en virtud del criterio de interpretación conforme con la Directiva de la norma nacional. Vid. ZURIMENDI ISLA, A. Y FERNÁNDEZ GARCÍA DE LA YEDRA, A., «Naturaleza jurídica de las plataformas digitales», cit., p. 43, quienes se refieren al ATS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 1.ª) s. n. de 30 de enero de 2020 (Roj: ATS 796/2020), que admite a trámite el recurso presentado por Homeaway Spain, S. L. contra la resolución del Secretario de Empresa y Competitividad de la Generalidad de Cataluña, de 28 de mayo de 2015, desestimatoria del recurso de alzada promovido contra la previa resolución de la Directora General de Turismo, de 13 de enero de 2015, por la que se ordenaba a la citada mercantil que, en el plazo de 15 días naturales, bloquease, suprimiese o suspendiese definitivamente de su página web todo el contenido relativo a empresas o establecimientos de alojamientos turísticos en Cataluña en el que no constase el número de inscripción en el Registro de Turismo de la Generalidad de Cataluña. El Tribunal Supremo declara que lo relevante es decidir si la orden de retirada de contenidos que impone el art. 11 LSSI supone «la imposición de una obligación general de supervisar los datos que transmiten o almacenan o la imposición de una obligación general de supervisión de contenidos ilícitos que no permite el art. 15. 1 DSSS» [FJ IV (iii)], reconociendo, por tanto, la necesaria interpretación del precepto interno de acuerdo con la Directiva.

⁸³² Sigue el artículo 14 DCE, que establece que los prestadores de servicios de alojamiento no serán responsables por la información almacenada a petición de sus clientes, siempre que concurra una de las dos circunstancias siguientes: que el prestador no tenga «conocimiento efectivo» de que la actividad o la información almacenada es ilícita y, en lo que se refiere a la acción por daños y perjuicios, no tenga conocimiento de hechos o circunstancias por los que la actividad revele su carácter ilícito; o, si lo tiene, actúe con prontitud para retirar los datos o hacer que el acceso a ellos sea imposible. Asimismo, el considerando 46 DCE declara que «[p]ara beneficiarse de una limitación de responsabilidad, el prestador de un servicio de la sociedad de la información consistente en el almacenamiento de datos habrá de actuar con prontitud para retirar los datos de que se trate o impedir el acceso a ellos en cuanto tenga conocimiento efectivo de actividades ilícitas. La retirada de datos o la actuación encaminada a impedir el acceso a los mismos habrá de llevarse a cabo respetando el principio de libertad de expresión y los procedimientos establecidos a tal fin a nivel nacional. La presente Directiva no afecta a la posibilidad de que los Estados miembros establezcan requisitos específicos que deberán cumplirse con prontitud antes de que retiren los datos de que se trate o se impida el acceso a los mismos».

⁸³³ El Tribunal Supremo zanjó la divergencia de interpretaciones que existía en la jurisprudencia acerca de si el conocimiento efectivo solo podía proceder de una declaración de un órgano competente o si, por el contrario, también podía proceder de otras fuentes, decantándose por esta última postura en la STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 773/2009, de 9 de diciembre (Roj: STS 7684/2009). Declaró que «[n]o es conforme a la Directiva —cuyo

Con todo, la exención de responsabilidad no se aplica cuando el destinatario del servicio que aloja contenidos ilícitos actúa bajo la dirección, autoridad o control del prestador de servicios de la sociedad de la información (art. 16.2 LSSI y art. 14.2 DCE)⁸³⁴. En tal supuesto existirá una responsabilidad directamente imputable al prestador del servicio de alojamiento, con independencia de la responsabilidad del destinatario, ya que se entiende que el prestador de alojamiento es también proveedor del servicio alojado, y, en consecuencia, ha de responder como tal⁸³⁵. Sin embargo, este no es el caso de *BlaBlaCar*, es decir, los conductores no actúan bajo el control de Comuto, S. A.⁸³⁶, pues, aunque es cierto que existe cierta influencia de la plataforma sobre la prestación del servicio subyacente de transporte, la misma no alcanza tal entidad como para entender que la actividad de transporte se ejerza bajo el control de *BlaBlaCar*.

objetivo es, al respecto, armonizar los regímenes de exención de responsabilidad de los prestadores de servicios— una interpretación del apartado 1 del artículo 16 de la Ley 34/2002 como la propuesta por la recurrente, ya que reduce injustificadamente las posibilidades de obtención del "conocimiento efectivo" de la ilicitud de los contenidos almacenados y amplía correlativamente el ámbito de la exención, en relación con los términos de la norma armonizadora, que exige un efectivo conocimiento, pero sin restringir los instrumentos aptos para alcanzarlo. Además de que el propio artículo 16 permite esa interpretación favorable a la Directiva —al dejar a salvo la posibilidad de "otros medios de conocimiento efectivo que pudieran establecerse"— no cabe prescindir de que la misma atribuye igual valor que al "conocimiento efectivo" a aquel que se obtiene por el prestador del servicio a partir de hechos o circunstancias aptos para posibilitar, aunque mediatamente o por inferencias lógicas al alcance de cualquiera, una efectiva aprehensión de la realidad de que se trate» (FJ 4.º). Al respecto, vid. el comentario realizado por BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, R., «Sentencia de 9 de diciembre de 2009: Responsabilidad de los prestadores de servicios de la sociedad de la información: servicios de alojamiento o de almacenamiento de datos», *CCJC*, n.º 84, 2010, pp. 1.603-1.615. En la misma línea, CAVANILLAS MÚGICA, S., «La responsabilidad de los proveedores de información en la Ley 34/2002, de Servicios de la Sociedad de la Información y de Comercio Electrónico», cit., pp. 27 y 28; PEGUERA POCH, M. Y TARRÉS VIVES, M., «Marco jurídico de los servicios de la sociedad de la información y del comercio electrónico», cit., pp. 356 y 357; PEGUERA POCH, M., «Servicios de la sociedad de la información», en M. Peguera Poch (coord.), *Derecho y nuevas tecnologías*, UOC, Barcelona, 2005, pp. 141-189, en p. 168; PLAZA PENADÉS, J., «El marco jurídico de la contratación electrónica», en J. Plaza Penadés (dir.), *Derecho y nuevas tecnologías de la información y la comunicación*, cit., pp. 177-298, en pp. 283 y 284; MÁRQUEZ LOBILLO, P., «Responsabilidad derivada de la prestación de servicios de la sociedad de la información», cit., p. 285; CHAPARRO MATAMOROS, P., «La responsabilidad de los prestadores de servicios de la sociedad de la información», en L. Martínez Vázquez de Castro (dir.), *Internet y los derechos de la personalidad*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2019, pp. 99-142, en pp. 120 y 121.

⁸³⁴ PEGUERA POCH, M., *La exclusión de responsabilidad de los intermediarios en Internet*, cit., p. 283, señala que el control relevante es el de los actos del destinatario, no el control sobre la información en cuanto tal.

⁸³⁵ DE MIGUEL ASENSIO, P. A., *Derecho Privado de Internet*, cit., p. 251; PLAZA PENADÉS, J., «El marco jurídico de la contratación electrónica», cit., pp. 283 y 284; CAVANILLAS MÚGICA, S., «La responsabilidad de los proveedores de información en la Ley 34/2002, de Servicios de la Sociedad de la Información y de Comercio Electrónico», cit., pp. 35-39; CARBAJO CASCÓN, F., «Delimitación de la responsabilidad de los servicios de intermediación de la sociedad de la información (I)», cit., p. 275, señala que se trata de un supuesto específico de responsabilidad por hecho ajeno (art. 1.903 CC), llevado a cabo por un sujeto con el que el proveedor de alojamiento mantiene una relación contractual o extracontractual.

⁸³⁶ Vid. Capítulo II, epígrafe IV.3.

En efecto, si bien la plataforma establece un formato de actuación, los conductores ostentan libertad para prestar el servicio, en términos de momento en el que este se lleva a cabo, recorrido, número de plazas ofrecidas, posibilidad de rechazar viajeros y precio (este último, dentro de los topes fijados por la aplicación). En consecuencia, la relación entre la compañía y los conductores no constituye un impedimento para la aplicación de la exención.

Por ello, la cuestión se centra en determinar si Comuto, S. A. tiene o no *conocimiento efectivo* sobre la información almacenada por los conductores⁸³⁷. La DCE matiza que un proveedor de servicios de la sociedad de la información no tendrá un conocimiento efectivo cuando su actividad sea «*meramente técnica, automática y pasiva, lo que implica que el prestador de servicios de la sociedad de la información no tiene conocimiento ni control de la información transmitida o almacenada*» (considerando 42 DCE), esto es, cuando actúa bajo un principio de neutralidad técnica. A dicho considerando alude la ya citada Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de 23 de marzo de 2010, que responde a las peticiones de decisión prejudicial presentadas en el marco de dos litigios sustanciados contra Google France, S. A. R. L. y Google, Inc., en relación con la presentación en Internet de enlaces promocionales en respuesta a palabras clave correspondientes a marcas, en la que declara precisamente que «*para comprobar si la responsabilidad del prestador del servicio de referenciación podría verse limitada con arreglo al artículo 14 de la Directiva 2000/31, es necesario examinar si el papel desempeñado por el prestador es neutro, es decir, si su comportamiento es meramente técnico, automático y pasivo, lo que implica que no tiene conocimiento ni control de la información que almacena*». En relación con dicho examen considera esencial el papel que las compañías desempeñan en la redacción del mensaje comercial que acompaña al enlace promocional o en el establecimiento o la selección de palabras clave para publicitar productos o servicios, extremos cuya valoración correspondía, sin embargo, al órgano judicial nacional (apdos. 114 y 118).

⁸³⁷ A dicha disyuntiva apunta también QUIJANO GONZÁLEZ, J., «Economía colaborativa. Aspectos conceptuales», cit., p. 19, quien afirma que las plataformas colaborativas cumplen una función de intermediación si se dedican a poner en contacto a los oferentes de bienes o servicios con los demandantes de los mismos, de manera que la relación jurídica se establece entre estos últimos con carácter exclusivo y autónomo.

La anterior doctrina es reiterada y matizada por la Gran Sala en la referida Sentencia de 12 de julio de 2011, que responde a la petición de decisión prejudicial presentada en el marco del litigio entre L'Oréal, S. A. y algunas de sus filiales, contra tres filiales de eBay, Inc. y varios particulares, en relación con la comercialización, sin el consentimiento de L'Oréal, de sus productos a través del mercado electrónico gestionado por *eBay*. El Tribunal de Justicia subraya que *«el mero hecho de que el operador de un mercado electrónico almacene en su servidor ofertas de venta, determine las condiciones de su servicio, sea remunerado por el mismo y dé información general a sus clientes no puede implicar que se le excluya de las exenciones de responsabilidad previstas por la Directiva 2000/31»* y que *«[c]uando, por el contrario, este operador presta una asistencia consistente, entre otras cosas, en optimizar la presentación de las ofertas de venta en cuestión o en promover tales ofertas, cabe considerar que no ha ocupado una posición neutra entre el cliente vendedor correspondiente y los potenciales compradores, sino que ha desempeñado un papel activo que le permite adquirir conocimiento o control de los datos relativos a esas ofertas»* (apdo. 116), razón por la cual tal operador no puede acogerse a la excepción de responsabilidad prevista por el artículo 14 DCE.

También merece destacarse la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 923/2019, de 27 de junio⁸³⁸, que resuelve el recurso de casación interpuesto por PC Irudia, S. L. contra la Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 1.ª) n.º 303/2016, de 14 de junio⁸³⁹, desestimatoria del recurso contencioso-administrativo interpuesto por dicha entidad contra la resolución de 22 de enero de 2014 de la Sección 2.ª de la Comisión de Propiedad Intelectual del Ministerio de Educación, Cultura y Deportes, que declaró que PC Irudia, S. L., a través de la página web *www.goear.com*, había vulnerado el derecho de propiedad intelectual que los socios de la Asociación de Gestión de Derechos Intelectuales ostentaban sobre una serie de obras musicales y, en consecuencia, ordenó la retirada de tales contenidos y prohibió volver a ofrecerlos en el futuro sin autorización. En línea con la doctrina del Tribunal de Justicia, el Alto Tribunal declara que para determinar si la actividad del prestador de servicios de la sociedad de la información tiene naturaleza *«meramente técnica, automática y pasiva»*, es necesario establecer que la

⁸³⁸ Roj: STS 2105/2019.

⁸³⁹ Roj: SAN 2647/2016.

empresa que explota el dominio de internet «*ni tiene conocimiento ni control de la información transmitida o almacenada*». Además, destaca que «*la exención del art. 16 LSSI no opera cuando el prestador de servicios colabora deliberadamente con los destinatarios de su servicio a fin de cometer actos ilegales*» (FJ 2.º).

De la prueba practicada en instancia deduce que la página web desempeña «*un papel activo en la determinación, presentación y mejora de los contenidos de fonogramas de canciones que ofrece*» y, en consecuencia, su actividad no puede subsumirse bajo el concepto de intermediario en su modalidad de alojador de contenidos de terceros. Entre los elementos tenidos en cuenta para alcanzar tal conclusión, el Tribunal refiere los siguientes: la página filtra que tan solo se puedan subir archivos musicales, ya que, al subir un fichero, el usuario tiene que rellenar un formulario (con el título de la canción, el artista, el álbum, el género y la descripción); dicha información es posteriormente tratada por la página, que genera etiquetas para poder relacionar unos artistas con otros, ofreciendo un resultado con conexiones con otros artistas u obras musicales del mismo artista, e incorpora valores añadidos, como, fotografías del artista o del álbum, letras de canciones, etc.; además, sugiere resultados y efectúa autocorrecciones para encontrar el nombre del artista, proporciona los resultados de artistas relacionados con alguna búsqueda realizada en el pasado, incorporando datos de una base propia, ajena a los datos subidos por el usuario; en fin, facilita la difusión de los contenidos, poniendo a disposición de sus usuarios una serie de aplicaciones para conectarse en *Facebook* y dispositivos móviles (FJ 3.º).

La aplicación de la doctrina del Tribunal de Justicia de la Unión Europea y de nuestro Tribunal Supremo al caso de *BlaBlaCar* exige examinar si el papel desempeñado por la plataforma en relación con la actividad de transporte es meramente «*técnico, automático y pasivo*», es decir, si esta no tiene conocimiento ni control de la información que los conductores suben y esta almacena. Pues bien, hay indicios de sobra para entender que no es así.

En este sentido, es destacable el hecho de que la información introducida por los conductores en la plataforma respecto del trayecto que van a realizar (el origen y destino, el número de plazas ofrecidas) es utilizada por la misma para recomendar los importes mínimo y máximo que pueden solicitar los conductores. De este modo, se pone de manifiesto el papel no neutral de la plataforma en relación con la información almacenada. Pero, además, la

recomendación del precio y el establecimiento de un tope mínimo y máximo al mismo constituyen *contenidos propios*, y no ajenos, esto es, facilitados por el mismo titular de la plataforma, Comuto, S. A., respecto de los que opera el régimen general de responsabilidad y no cabe su exención en base a aquel aplicable a las actividades de intermediación (art. 13.1 LSSI en relación con el art. 16.1 LSSI). Es más, la información que los conductores introducen en la plataforma referente a «*la naturaleza de los Trayectos ofrecidos*» y su «*frecuencia*» es tenida en cuenta por Comuto, S.A. para valorar la obtención de beneficios por parte del conductor y la posibilidad de suspender su cuenta o limitarle el acceso a la plataforma⁸⁴⁰, según ella misma afirmó en el litigio contra Confibus. En concreto, declaró que califica a los conductores con un código de colores (verde, mostaza y fucsia, a medida que sube el precio solicitado por plaza) para disuadirlos de exigir cantidades excesivamente elevadas (FJ 2.º Sentencia del Juzgado de lo Mercantil n.º 2 de Madrid n.º 30/2017, de 2 de febrero) y «*lleva un registro de viajes de cada usuario asociado a su perfil –número de viajes, periodicidad, aportaciones que fija, etc.*» (FJ 2.º Sentencia de apelación).

Cabe añadir que la plataforma asigna un nivel de experiencia a los conductores entre cinco preestablecidos («*principiante*», «*intermedio*», «*avanzado*», «*experto*» y «*embajador*»), en base a cuatro factores: la certificación del correo electrónico y del teléfono móvil; la información que el conductor ha completado en su perfil (foto de perfil y preferencias de viaje); el número de opiniones recibidas y el porcentaje de opiniones positivas entre ellas; y, la antigüedad en el sitio web. Además, supervisa la evolución del perfil con el tiempo y con la actividad en la web y exige a aquellos conductores que quieran alcanzar el nivel más alto dentro de la plataforma, el de «*embajador*», que hayan publicado la foto del perfil, certificado la dirección de correo electrónico y el teléfono móvil, seleccionado las preferencias de viaje, haber recibido al menos 12 opiniones positivas, que el porcentaje de opiniones positivas sea superior al 90% del total de opiniones recibidas y una antigüedad en la plataforma de 12 meses mínimo. Este proceso de evaluación y organización de los datos introducidos permite a Comuto, S. A. proporcionar información sobre el nivel alcanzado por cada conductor en concreto y la frecuencia de su

⁸⁴⁰ Punto 6 —«Objetivo no comercial y no empresarial de los Servicios y la Plataforma»— de las «Condiciones Generales de Uso».

actividad, publicando el número de viajes realizados e incluyendo declaraciones como «*Laura suele contestar en 3 horas*»⁸⁴¹.

Pues bien, los anteriores elementos demuestran que Comuto, S. A. monitoriza, evalúa y organiza la información que los conductores introducen en su servidor, circunstancia que no se corresponde con un comportamiento meramente «*técnico, automático y pasivo*» típico de un intermediario. La razón última de su labor en relación con la información almacenada por los conductores consiste en optimizarla a fin de promover las ofertas de transporte. Qué duda cabe que tendrá más atractivo un conductor que ha alcanzado el nivel de «embajador» o ha solicitado un importe calificado con el color verde por la plataforma y, por tanto, se presenta como más económico o adecuado, que otro «principiante» y que ha solicitado un importe marcado con color fucsia. Así, la actividad de *BlaBlaCar* parece encajar en el papel activo del prestador de servicios de la sociedad de la información que la Sentencia del Tribunal de Justicia de 12 de julio de 2011 en el asunto *L'Oréal vs. eBay* atribuyó a esta última precisamente en atención a la labor de promoción de las ofertas que realizaba y que fue determinante para descartar su calificación como intermediaria.

Esta postura se refuerza si se tiene en cuenta que *BlaBlaCar* interviene en la redacción del mensaje comercial que acompaña la prestación del servicio de transporte, circunstancia que, siguiendo la Sentencia del Tribunal de Justicia de 23 de marzo de 2010 en el asunto *Google France, S. A. R. L. y Google, Inc.*, también constituye un indicio de ausencia de neutralidad. Así, periódicamente lanza campañas para promocionar la oferta de transporte, bien sea con ocasión del puente de noviembre en 2019 («Escapada de puente, sin asientos vacíos») ⁸⁴², bien de las vacaciones de verano («Prefieras lo que prefieras, tienes 5 sitios por descubrir») ⁸⁴³ o haciendo

⁸⁴¹ https://www.blablacar.es/experience-level?_locale=es_ES.

⁸⁴² El contenido de la campaña decía lo siguiente: «¿Sabías que habrá 300.000 asientos vacíos publicados este puente de diciembre? Ya lo dice Greta Thunberg: “Nunca eres demasiado pequeño para marcar la diferencia”. Viajes como viajes, conduciendo tu coche o haciendo compañía en el asiento de atrás, hazlo en coche compartido. Juntos, podemos hacer un uso responsable del vehículo y ahorrar en emisiones de CO2 (gracias al uso del coche compartido se ahorraron más de 1.6 millones de toneladas de emisión de CO2). Hay cientos de personas haciendo el mismo trayecto que tú en la carretera».

⁸⁴³ El mensaje lanzado era: «¿Eres de los que piensan que un verano sin playa no es un verano o de los que prefiere huir de la civilización? ¿De los de estar todo el día vuelta y vuelta o de los de dártela? Según un estudio de una prestigiosa universidad americana... Es broma, no podemos resolver uno de los grandes dilemas de la humanidad, pero al menos te proponemos 10 planes diferentes para que, seas de quien seas, este año no hagas lo de siempre. Si las palas no son lo tuyo o te churrasas con mirar el sol, te proponemos 5 planes de montaña para que no tengas

recomendaciones relacionadas con el transporte durante la pandemia generada por el COVID-19⁸⁴⁴, entre muchos otros.

También apunta a la falta de una posición neutral respecto de los contenidos introducidos por los conductores el hecho de que el servicio de atención al cliente que *BlaBlaCar* mantiene está relacionado con la actividad de transporte, y no con el propio funcionamiento de la plataforma, según constata el magistrado del Juzgado de lo Mercantil n.º 2 de Madrid, en la Sentencia n.º 30/2017, de 2 de febrero, cuando afirma que la remuneración percibida por esta constituye un instrumento fundamental para que la actividad subyacente de transporte se planifique de forma óptima, y, entre otros, para que la plataforma pueda llevar a cabo su labor de atención a las posibles incidencias (FJ 4.º). Así lo explicó la propia *BlaBlaCar* con ocasión de la actualización de su método de cálculo de los gastos de gestión, que empezó a aplicarse a partir del 22 de julio de 2019: *[l]os Gastos de Gestión nos permiten garantizar día a día nuestro servicio, haciendo posible también que nuestro equipo de atención al usuario trabaje de forma permanente los 7 días de la semana*⁸⁴⁵.

Se ha señalado también que cuando una plataforma cobra una comisión por la conclusión del contrato y no por hacer público el servicio y los datos de contacto del proveedor del servicio (cobrando una tasa de registro en la plataforma, suscripción o publicidad) tiene más posibilidades de ser calificada como activa⁸⁴⁶. Esta circunstancia concurre en el caso de *BlaBlaCar*. En efecto, registrarse en la plataforma no conlleva coste alguno, sino que el viajero abona la comisión solo una vez perfeccionado el contrato de transporte, es decir, cuando ambas partes (conductor y viajero) han manifestado su consentimiento en tal sentido (art. 1.258 CC),

que madrugar para coger sitio en la orilla nunca más. ¿Chaqueta en verano? No es lo mío, ¡llévame a la playa! Viajes a donde viajes, hazlo de forma inteligente. Ahorra en el camino, pero también en emisiones de CO2. ¡Por ti y por el planeta! #SinAsientosVacíos».

⁸⁴⁴ Así, en marzo de 2020 recomendaba a sus usuarios evitar «viajar si no es necesario y no lo hagas a zonas de riesgo. No lo hagas si tienes síntomas. Si necesitas viajar, las autoridades nos recomiendan lavarnos las manos frecuentemente, toser y estornudar en nuestro codo y evitar el contacto físico con el resto de usuarios para reducir la expansión del virus. Aquí tienes más información sobre medidas de protección frente al nuevo coronavirus».

⁸⁴⁵ <https://blog.blablacar.es/blablalife/reinventing-travel/gastos-incluidos-busqueda>.

⁸⁴⁶ KOOLHOVEN, R., NEPELENBROEK, E.D.C. Y SANTAMARÍA ECHEVERRÍA, O.E., «Impulse paper on specific liability issues raised by the collaborative economy in the accommodation sector. Paris-Amsterdam-Barcelona», cit., p. 15; HATZOPOLOUS, V., *The Collaborative Economy and EU Law*, cit., p. 47.

que debe entenderse producido en el momento en que el viajero recibe la confirmación de la reserva y el número de teléfono del conductor, previo recibimiento del pago por Comuto, S. A.

En suma, los anteriores argumentos permiten concluir que *BlaBlaCar* no actúa de forma meramente técnica, automática y pasiva en relación con la información almacenada por los conductores, sino que, al contrario, tiene un conocimiento efectivo de la misma. Como consecuencia, no es un simple prestador de servicios de intermediación de información en red en la modalidad de alojamiento de datos⁸⁴⁷. Al no existir una situación de neutralidad frente a la información recibida, no puede ser de aplicación la exclusión de responsabilidad por las actividades de alojamiento previstas en la normativa de servicios de la sociedad de la información, sino el régimen de responsabilidad que, con carácter general, se aplica a los prestadores de servicios de la sociedad de la información (art. 13.1 LSSI). En efecto, a pesar de que pueda parecer paradójico que se someta a un régimen de responsabilidad más estricto al sujeto que asume obligaciones que persiguen hacer el servicio subyacente más seguro o conseguir que no se obtenga un lucro a través del mismo (aunque en determinados casos los conductores sí se lucran con el transporte), no debe perderse de vista que este modo de actuar forma parte de la estrategia comercial del prestador y puede resultar determinante para atraer a los clientes que desean precisamente aquellas prestaciones que ofrece⁸⁴⁸. Pero, además, la

⁸⁴⁷ Considera que *BlaBlaCar* ostenta un papel activo en la contratación del servicio de transporte, GRIMALDOS GARCÍA, M.ª I., «El contrato de intermediación entre las plataformas colaborativas y sus usuarios», en R. Alfonso Sánchez y J. Valero Torrijos (dirs.), *Retos jurídicos de la economía colaborativa en el contexto digital*, cit., pp. 363-385, en p. 369. Al contrario, apuntan a que la actividad de *BlaBlaCar* es de almacenamiento de datos, VELASCO SAN PEDRO, L. A., «Economía colaborativa», cit., p. 653; FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, P., *El Carpooling o viaje en coche compartido. Especial referencia a BlaBlaCar*, cit., p. 84; ARMENGOL I GASULL, O. Y OLMOS CASTRO, N., «El impacto de la economía colaborativa en el transporte interurbano: un análisis jurídico del *ride sharing*», cit., p. 337. Por su parte, BASTANTE GRANELL, V., «Carpooling: responsabilidad y cobertura de daños», *RC*, n.º 6, 2018, pp. 6-20, en p. 10, afirma que *BlaBlaCar* realiza «única y exclusivamente una actividad de intermediación», razón por la cual estaría exenta de cualquier responsabilidad en relación con la actividad de transporte. También parece apuntar a esta solución BROUSSOLLE, D., «Taxis contre smartphones. Le droit des transports à l'épreuve des VTC, du covoiturage et de l'autopartage», *La semaine juridique. Édition Générale*, n.º 6, 10 de febrero de 2014, pp. 242-245, en p. 245, cuando afirma que *BlaBlaCar* es, en primer lugar, un intermediario (*courtier*) que pone en contacto a las partes contratantes para que estas concluyan un contrato, y, de modo accesorio, un mandatario de los pasajeros de los que recibe y ejecuta los pagos.

⁸⁴⁸ BUSTO LAGO, J. M., «La responsabilidad civil de los prestadores de servicios de la sociedad de la información», cit., p. 613. Al contrario, la Comisión Europea en su «Agenda para la economía colaborativa», COM (2016) 356, pp. 8 y 9, parece inclinarse por una postura más laxa, al afirmar que el hecho de que, de forma voluntaria, las plataformas adopten mecanismos que ayuden a aumentar la confianza y ofrecer un servicio más competitivo «no debe significar automáticamente que la conducta de la plataforma colaborativa ya no es meramente técnica, automática y pasiva». No obstante, como es lógico la propia Comisión reconoce que «[l]a aplicabilidad de esta exención de responsabilidad dependerá de los elementos de hecho y de derecho relacionados con la actividad

recomendación del precio y el establecimiento de unos topes mínimo y máximo para el mismo constituyen *contenidos propios* de Comuto, S. A., respecto de los que opera el régimen general de responsabilidad y no el de las actividades de intermediación.

2.2.2. La responsabilidad de la plataforma por la conducta desleal por infracción de normas

Comuto, S. A. no es una prestadora de servicios de intermediación en su modalidad de alojamiento de datos, y, en consecuencia, no puede beneficiarse de una exención de responsabilidad en virtud del artículo 16 LSSI. Además, no solo aloja contenidos de los conductores, sino también propios. Por ello, debe analizarse si cabe imputarle responsabilidad en la conducta desleal por infracción de normas que materialmente llevan a cabo aquellos conductores que, bajo su cobertura, prestan servicios de transporte público discrecional de viajeros de ámbito interurbano sin disponer de un título administrativo habilitante para ello. El hecho que no se la pueda calificar como mera alojadora de datos⁸⁴⁹ y que aloje también contenidos propios no conlleva de forma automática su responsabilidad, sino que debe valorarse si participa en la conducta desleal bajo cualquiera de las formas previstas en el artículo 34.1 LCD, esto es, de autoría directa, mediata o colaboración.

realizada por la plataforma colaborativa». También en la Comunicación «Las plataformas en línea y el mercado único digital. Retos y oportunidades para Europa», 25 de mayo de 2016, COM (2016) 288 final, p. 10, explica que mantener el actual régimen de responsabilidad de los intermediarios es fundamental para el desarrollo de la economía digital de la Unión Europea.

⁸⁴⁹ En relación con un supuesto en el que se planteaba si la plataforma *Vlex* había lesionado el honor de una persona al publicar la sentencia en la que se relataba que fue víctima de una violación, la STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 668/2018, de 23 de noviembre (Roj: STS 3905/2018), declara que «[a] *Vlex Network S. L.*, en tanto proveedor de servicios de la sociedad de la información que no constituyen servicios de intermediación, le es aplicable el art. 13.1 LSSI» (FJ 3.5.º) y que «*Vlex Network S. L.* actuó diligentemente pues, cuando tuvo conocimiento del problema, inmediatamente lo solucionó e incluso lo comunicó al motor de búsqueda Google para que no pudiera enlazarse el texto de la sentencia mal anonimizada» (FJ 3.12.º), por tanto, no puede considerarse responsable «aplicando los criterios que para determinar la responsabilidad por las vulneraciones de los derechos fundamentales al honor, la intimidad y la propia imagen, establece la Ley Orgánica 1/1982 en los preceptos citados como infringidos en el recurso, y la jurisprudencia que los ha desarrollado» (FJ 3.13.º). Lo habían afirmado así, CAVANILLAS MÚGICA, S., «La responsabilidad de los proveedores de información en la Ley 34/2002, de Servicios de la Sociedad de la Información y de Comercio Electrónico», cit., p. 37; PEGUERA POCH, M., «Servicios de la sociedad de la información», cit., p. 159; CAMACHO CLAVIJO, S., «Régimen jurídico de los prestadores de servicios de la sociedad de la información», cit., p. 139. En contra, CHAPARRO MATAMOROS, P., «La responsabilidad de los prestadores de servicios de la sociedad de la información», cit., p. 114, quien considera que el prestador que no pueda acogerse a la exención, será, por tanto, responsable.

Pues bien, la responsabilidad de Comuto, S. A. se deriva tanto de los contenidos subidos a la plataforma por los conductores —ofertas de transporte ilícitas— como de los que ella misma elabora, en particular, al recomendar el precio de los trayectos y establecer unos límites mínimo y máximo al mismo. En efecto, los conductores pueden publicitar sus ofertas de transporte público a través de la plataforma precisamente porque esta lo permite y, además, lo incentiva. Es más, es la propia plataforma la que crea la apariencia de que no puede obtenerse una ganancia a través de la misma. A ello contribuye tanto el mecanismo de precios que *BlaBlaCar* establece, y especialmente el tope superior de la cantidad que los conductores pueden solicitar, como las demás medidas que adopta (p. ej., calificar a los conductores por un código de colores según el importe solicitado), estrategia comercial que genera confianza en los viajeros y consigue atraer para sí la demanda.

Las anteriores consideraciones permiten deducir la participación de Comuto, S. A. en concepto de colaboradora en la conducta desleal que los conductores llevan a cabo⁸⁵⁰. Al respecto, se ha entendido que la LCD aplica el criterio de la participación penal, al permitir que se dirija la acción contra quien, sin ser el autor directo del acto de competencia desleal, colabora en la realización del mismo⁸⁵¹. En particular, se trata de una cooperación necesaria en la realización de la conducta desleal. En este sentido, el Tribunal Supremo ha declarado que existe cooperación necesaria «cuando se colabora con el ejecutor directo aportando una conducta sin la cual el delito no se habría cometido (teoría de la *conditio sine qua non*), cuando se colabora mediante la aportación de algo que no es fácil obtener de otro modo (teoría de los bienes escasos) o cuando el que colabora puede impedir la comisión del delito retirando su concurso (teoría del dominio del hecho)» [FJ 57.º STS (Sala de lo Penal, Sección 1.ª) n.º 227/2014, de 21

⁸⁵⁰ Considera que, si se llega a la conclusión de que el transporte es público, debería valorarse la actuación de *BlaBlaCar* como colaboradora en la realización de un acto de competencia desleal por violación de normas (art. 34.1 LCD), MIRANDA SERRANO, L. M.ª, «Economía colaborativa y competencia desleal. ¿Deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por plataforma digitales?», cit., p. 163; ROBLES MARTÍN-LABORDA, A., «CONFEBUS contra BLABLACAR: ¿disparando (sólo) al pianista», en *Competencia y regulación*, 12 de febrero de 2017, disponible en <http://derechocompetencia.blogspot.com/2017/02/confebus-contrablalacar-disparando.html>, afirma sobre los conductores que «[si] lo hicieran en infracción de las normas que regulan el transporte terrestre, resultaría inevitable concluir que BLABLACAR estaría actuando como cooperador en la realización de un acto de competencia desleal».

⁸⁵¹ OTAMENDI RODRÍGUEZ-BETHENCOURT, J. J., *Comentarios a la Ley de Competencia Desleal*, cit., p. 291; MASSAGUER FUENTES, J., *Comentario a la Ley de Competencia Desleal*, cit., p. 568; BARONA VILAR, S., *Competencia desleal. Tutela jurisdiccional (especialmente proceso civil) y extrajurisdiccional*, t. 2, cit., p. 1.183; MAGDALENO CARMONA, A., «Legitimación pasiva», cit., p. 365.

de octubre]⁸⁵². En el ámbito concreto de la competencia desleal, la STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 963/2000, de 18 de octubre⁸⁵³, ha afirmado que la autora material ha podido realizar los actos desleales «*gracias a la información técnica y comercial aportada por los Señores Jose Francisco y Jaime*», lo que quiere decir que sin la concurrencia e ilícita actividad de éstos no hubiera existido la actuación ilícita» (FJ 5.º).

No cabe duda de que lo anterior es aplicable a Comuto, S. A., pues sin su concurso, los conductores no estarían en condiciones de llevar a cabo la conducta desleal, tanto porque la plataforma constituye el medio para ponerlos en contacto de forma eficaz con los viajeros, como también porque muchos de estos últimos no emprenderían siquiera un viaje en *BlaBlaCar* si no existieran los mecanismos que la compañía ha puesto en marcha para mitigar la desconfianza que suele surgir al viajar con desconocidos, además de la apariencia de legalidad que confiere a la actividad de transporte (sobre todo, mediante la recomendación de precios y el establecimiento de unos topes máximos a los mismos)⁸⁵⁴. En suma, la cooperación que brinda reviste tales características de eficacia, necesidad y transcendencia en orden a la consecución del resultado desleal, que debe aceptarse el carácter de *conditio sine qua non* de su intervención y, por tanto, su calificación como cooperadora necesaria.

Así, puesto que no existe litisconsorcio pasivo necesario entre los distintos partícipes en el acto desleal cuando la pretensión ejercitada en su contra es una declarativa de deslealtad o de cesación (art. 34.1 LCD en relación con el art. 32.1.1.ª y 2.ª LCD), el actor podrá optar por demandar a todos los partícipes o tan solo a alguno de ellos, aunque es evidente que sería mucho más efectivo dirigir la acción contra Comuto, S. A., que contra los conductores que prestan un transporte público a través de la plataforma. Por lo que respecta a una eventual acción de

⁸⁵² Roj: STS 4829/2014. En el mismo sentido, FJ 2.º STS (Sala de lo Penal, Sección 1.ª) s. n., de 8 de noviembre de 1986 (Roj: STS 6077/1986); FJ 2.º STS (Sala de lo Penal, Sección 1.ª) n.º 1159/2004, de 28 de octubre (Roj: STS 6939/2004); FJ 2.º STS (Sala de lo Penal, Sección 1.ª) n.º 891/2006, de 22 de septiembre (Roj: STS 5569/2006); FJ 10.º STS (Sala de lo Penal, Sección 1.ª) n.º 338/2020, de 19 de junio (Roj: STS 2013/2020), entre muchas otras.

⁸⁵³ Roj: STS 7465/2000.

⁸⁵⁴ Subrayan que el modo en el que los consumidores perciben una actividad influye en su comportamiento, OCDE, «Protecting consumers in peer platforms market: exploring the issue», 29 de marzo de 2016, DSTI/CP (2015)4/FINAL, pp. 1-31, en p. 18; AGENCIA EJECUTIVA DE CONSUMIDORES, SALUD Y ALIMENTACIÓN (Chafea) en nombre de la Dirección General de Justicia y Consumidores de la Comisión Europea, «Exploratory study of consumer issues in online peer-to-peer platform markets. Task 5 Report — Legal Analysis Report», cit., p. 113.

resarcimiento de daños y perjuicios (art. 34.1 LCD en relación con el art. 32.1.5.^a LCD), cuya acogida requiere que el demandado haya causado un daño a un patrimonio individual con culpa o negligencia (art. 1.902 CC), parece que son pocas las posibilidades de que prospere, no ya por la dificultad con la que toparía el reclamante (una compañía de transporte en autobús o en tren) a la hora de acreditar el daño por pérdida de clientela, sino, sobre todo, por las dudas que plantea la existencia de dolo o negligencia en Comuto, S. A. y en los conductores. En efecto, existen dos sentencias en España, una de instancia y otra de apelación, desestimando la pretensión de deslealtad deducida en relación con la actividad de la plataforma, por considerar que el transporte realizado por los conductores es uno privado particular, por lo que, ante una eventual reclamación indemnizatoria, podrían alegar que están actuando con buena fe, al haber avalado los tribunales la actuación tanto de los conductores como de la plataforma, considerándolas lícitas.

Por último, conviene destacar, al igual que lo hacíamos con respecto a *Uber* y *Cabify*, que es Comuto, S. A., en cuanto titular y gestora de la plataforma *BlaBlaCar* quien actúa como cooperadora necesaria y, en consecuencia, ostenta responsabilidad en la conducta desleal. Al contrario, la responsabilidad de otras sociedades del grupo no se puede presumir. En concreto, teniendo en cuenta que el objeto social registrado de Comuto Iberia, S. L es la realización de labores de promoción y *marketing* para entidades del grupo, parece que su responsabilidad en el ilícito desleal por infracción de normas deba descartarse.

3. La eventual infracción de la normativa tributaria

La infracción por parte de Comuto, S. A. y Comuto Iberia, S. L. de sus obligaciones tributarias referentes al impuesto sobre el valor añadido fue otra de las pretensiones deducidas en su contra por Confibus en la demanda declarativa de deslealtad interpuesta ante el Juzgado de lo Mercantil n.º 2 de Madrid. No obstante, dicha pretensión no fue siquiera valorada por el magistrado de instancia. Los motivos aducidos fueron dos: por una parte, la actora omitió incluir en el suplico de la demanda referencia alguna a dicha pretensión; y, por otra, se declaró incompetente para decidir sobre una materia fiscal, que consideró competencia exclusiva de la Agencia Tributaria. Mientras que el primer motivo no plantea dudas en aplicación del principio de justicia rogada (art. 216 LEC), no puede decirse lo mismo sobre el segundo.

Siguiendo el principio de no vinculación del juez de lo civil por la calificación de los hechos que hayan podido hacer las autoridades administrativas y la inexistencia de prejudicialidad en este ámbito, el juez que conoce de la demanda de competencia desleal puede decidir sobre la existencia o no de infracción legal, a los solos efectos de aplicación del artículo 15 LCD, para cuya valoración se ha sugerido que el demandante tendría que probar la existencia de la infracción de la norma como un *hecho*⁸⁵⁵. En otras palabras, Confibus debería haber probado, como un hecho más, que *BlaBlaCar* realiza una actividad infringiendo la normativa del impuesto sobre el valor añadido. Solo si el juzgador no considerase suficientemente probada la infracción o, en caso de duda, habría que esperar al pronunciamiento previo de la Agencia Tributaria⁸⁵⁶. A ello apunta también el Juzgado de lo Mercantil n.º 12 de Madrid en la Sentencia n.º 159/2017, de 13 de junio, en el litigio contra Maxi Mobility Spain, S. L., aunque en relación con la infracción de la normativa administrativa de transporte, que la Federación Profesional del Taxi de Madrid imputaba a *Cabify*. Frente a la alegación de Maxi Mobility Spain, S.L. de que la pretensión de la asociación del taxi debía ser automáticamente rechazada por el hecho de que ni las autoridades de transporte, ni las de defensa de la competencia le habían impuesto sanción alguna, el tribunal afirmó que la deslealtad por violación de normas no precisa, como requisito de procedibilidad, que la existencia de la infracción haya sido declarada previamente por una autoridad administrativa (FJ 3.º).

Además de la posible infracción por Comuto, S. A. de la normativa del impuesto sobre el valor añadido, también habría que tener en cuenta el eventual incumplimiento por parte de los conductores de su obligación de tributación en el impuesto sobre la renta de las personas físicas

⁸⁵⁵ En este sentido, ALFARO ÁGUILA-REAL, J., «Competencia desleal por infracción de normas», cit., p. 712; MASSAGUER FUENTES, J., *Comentario a la Ley de Competencia Desleal*, cit., p. 438; también, MAGDALENO CARMONA, A., «Procedimiento», en F. Martínez Sanz (dir.), *Comentario práctico a la Ley de Competencia Desleal*, cit., pp. 359-367, en p. 365 afirma que «el criterio que se impone es el de la acción ejercitada, siendo la Jurisdicción Civil la única competente cuando la base de la pretensión sean las normas de la LCD, con indiferencia de quién sea el demandado y, también, de que el Juez de lo Mercantil deba aplicar, a los solos efectos de este proceso, normas que tengan carácter administrativo o de otro orden jurisdiccional».

⁸⁵⁶ ALFARO ÁGUILA-REAL, J., «Competencia desleal por infracción de normas», cit., p. 712; en este sentido, la SAP Barcelona (Sección 15.ª) n.º 443/2005, de 26 de octubre, cit., sobre la base de la prueba pericial practicada, afirma que «no hay datos certeros para concluir que el grupo Exponovias ha defraudado sus deberes fiscales eludiendo impuestos» y que «con ser dudosa la cuestión, no estimamos bastante la conclusión pericial para imputar al grupo societario demandado la infracción de normas fiscales, máxime cuando la norma (art. 15.1 LCD) exige que la ventaja que de ella ha de obtenerse, para ser calificada de desleal la conducta, ha de ser significativa, lo que, en su caso, está por demostrar».

en caso de que el transporte que realizan pueda ser calificado como un rendimiento de la actividad económica, entendido como *«aquellos que, procediendo del trabajo personal y del capital conjuntamente, o de uno solo de estos factores, supongan por parte del contribuyente la ordenación por cuenta propia de medios de producción y de recursos humanos o de uno de ambos, con la finalidad de intervenir en la producción o distribución de bienes o servicios»* (art. 27.1 LIRPF)⁸⁵⁷. La duda que se plantea es si un conductor que, por ejemplo, realiza tan solo tres viajes al año, excediendo los costes del trayecto y prestando, por tanto, un transporte público a efectos de la LOTT y el ROTT, está procediendo a la ordenación por cuenta propia de medios de producción materiales y personales para intervenir en el mercado y queda, en consecuencia, sujeto a gravamen⁸⁵⁸.

Ahora bien, con independencia de cuál fuera la respuesta a los anteriores interrogantes, lo cierto es que, al igual que manifestábamos en el caso de Uber, B. V. y Maxi Mobility Spain, S. L., el éxito de una demanda por competencia desleal contra Comuto, S. A. y/o los conductores, basada en el incumplimiento de sus obligaciones tributarias, exige que se demuestre, además de dicho incumplimiento, que este es aprovechado por alguno de dichos sujetos para mejorar su posición concurrencial (art. 15.1 LCD), lo que no parece que sea el caso, pues el ahorro de costes que conlleva el fraude impositivo no implica, en principio, prevalerse en el mercado de una ventaja competitiva significativa.

⁸⁵⁷ Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio (BOE n.º 285, de 29 de noviembre de 2006).

⁸⁵⁸ MACHANCOSES GARCÍA, E., «Economía de plataforma en los servicios de transporte terrestre de pasajeros: Retos tributarios de la imposición directa sobre el usuario y la plataforma», cit., p. 16, considera desproporcionado calificar como rendimientos de actividades económicas, o ganancias patrimoniales, los ingresos ocasionales y de escaso valor económico que puede obtener un particular por la realización de un servicio de transporte en ocasiones puntuales.

**CAPÍTULO IV: LA DETERMINACIÓN DE PRECIOS EN EL TRANSPORTE
DISCRECIONAL DE VIAJEROS POR CARRETERA DESARROLLADO CON LA
INTERVENCIÓN DE PLATAFORMAS EN LÍNEA COMO ILÍCITO
CONCURRENCIAL**

SUMARIO: I. LA DETERMINACIÓN DE PRECIOS MEDIANTE ALGORITMOS COMO CONDUCTA COLUSORIA. —II. LA FIJACIÓN DE PRECIOS POR *UBER* Y *CABIFY*: 1. La aplicación de las normas de defensa de la competencia a la conducta de fijación de precios: 1.1. El concepto de empresa. 1.2. El supuesto general: las plataformas y los conductores como empresas no independientes. 1.3. La actividad de *Cabify* en Alicante, Barcelona, Benidorm, Valencia y Zaragoza: la matriz y sus filiales como empresas no independientes. 1.4. El mercado relevante en que operan *Uber* y *Cabify* y la consiguiente ausencia de posición de dominio. 2. La fijación de precios llevada a cabo por *Uber* y *Cabify* y su posible calificación como conducta colusoria. 2.1. Consideraciones previas. 2.2. El litigio contra Travis Kalanick. 2.3. La perspectiva europea: 2.3.1. Las alternativas: una colusión *hub and spoke* o una pluralidad de acuerdos verticales. 2.3.2. La fijación de precios como posible restricción accesorio o merecedora de una exención individual: 2.3.2.1. Consideraciones previas. 2.3.2.2. La fijación de precios como restricción accesorio: a. La doctrina de las restricciones accesorias. b. La aplicación de la doctrina de las restricciones accesorias a los acuerdos de fijación de precios de *Uber* y *Cabify*. 2.3.2.3. La exención individual. —III. LA DETERMINACIÓN DE PRECIOS POR *BLABLACAR* COMO CONDUCTA COLUSORIA: 1. La plataforma y los conductores como empresas independientes. 2. Los acuerdos de fijación de precios y sus efectos sobre la competencia: 2.1. La fijación de precios. 2.2. Los acuerdos de fijación de precios de *BlaBlaCar* como conductas *de minimis*.

I. LA DETERMINACIÓN DE PRECIOS MEDIANTE ALGORITMOS COMO CONDUCTA COLUSORIA

Los conductores y empresas de VTC que operan a través de *Uber* y *Cabify* no compiten entre ellos en precios, sino que aplican el mismo por idéntico servicio de transporte, en términos de distancia, duración y momento en el que el trayecto se realiza. Por su parte, los conductores registrados en *BlaBlaCar* sí compiten en precios, aunque la plataforma recomienda el precio de los trayectos y fija sus límites mínimo y máximo. En los tres casos la determinación de los precios se lleva a cabo empleando algoritmos⁸⁵⁹, esto es, sistemas que consisten en un «conjunto ordenado y finito de operaciones que permite hallar la solución a un problema»⁸⁶⁰, aunque lo cierto es que no existe un concepto unánime de algoritmo dentro de las Ciencias de la Computación⁸⁶¹.

⁸⁵⁹ La palabra «algoritmo» proviene del nombre del científico persa del siglo IX, Al-Khwarizmi, quien escribió el libro titulado *Kitab al jabr wa 'l-muqabala (Reglas de cálculo por reintegración y comparación)*, del que deriva la palabra «álgebra», que hace referencia al estudio sistemático de las ecuaciones lineales y cuadráticas. Cuando los tratados de Al-Khwarizmi fueron traducidos al latín, algunos traductores utilizaron el término «*algoritmi*» como versión latinizada del nombre del científico persa. Vid. KNUTH, D., *The Art of Computer Programming*, vol. 1. Fundamental Algorithms, Addison-Wesley, 3.ª ed., Reading (Massachusetts), 1997, pp. 1 y 2; AUTORITÉ DE LA CONCURRENCE Y BUNDESKARTELLAMT, «Algorithms and Competition», noviembre de 2019, pp. 1-88, en p. 3, disponible en https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Publikation/EN/Berichte/Algorithms_and_Competition_Working-Paper.pdf?__blob=publicationFile&v=5.

⁸⁶⁰ Primera acepción del término según el Diccionario de la Real Academia Española: <https://dle.rae.es/algoritmo>. Por su parte, CORMEN, T. H., «The Role of Algorithms in Computing», en T. H. Cormen, C. E. Leiserson, R. L. Rivest y C. Stein, *Introduction to Algorithms*, The MIT Press, 3.ª ed., Cambridge (Massachusetts) y Londres (Inglaterra), 2009, pp. 5-15, en p. 5, los define como «cualquier procedimiento computacional bien definido que utiliza determinados datos o conjuntos de datos de entrada para producir determinados datos o conjuntos de datos de salida. En consecuencia, un algoritmo es una secuencia de operaciones computacionales que transforma los datos de entrada en datos de salida» (traducción propia). De manera similar, AZUAJE PIRELA, M. C. Y FINOL GONZÁLEZ, D. E., «Big data, algoritmos y propiedad intelectual», *API*, n.º 2016, 2017, pp. 257-275, en p. 262, los conceptúan como «un conjunto finito, total o parcialmente ordenado, de pasos precisos que pueden ejecutarse mecánicamente en un tiempo finito». Por su parte, el informe público francés sobre la publicación en abierto de las resoluciones judiciales realizado por CADIET, L., «L'open data. Des décisions de justice. Mission d'étude et de préfiguration sur l'ouverture au public des décisions de justice», 9 de mayo de 2017, pp. 1-206, en p. 14, disponible en http://www.justice.gouv.fr/publication/open_data_rapport.pdf, define los algoritmos como «un conjunto finito de reglas y operaciones que permite obtener un resultado a partir de elementos suministrados en entrada. Dicho conjunto puede ser objeto de un proceso de ejecución automatizado» (traducción propia).

⁸⁶¹ OECD, «Algorithms and Collusion: Competition Policy in the Digital Age», 2017, pp. 1-72, en p. 8, disponible en <http://www.oecd.org/daf/competition/Algorithms-and-collusion-competition-policy-in-the-digital-age.pdf>.

Entre los distintos tipos de algoritmos, son precisamente aquellos que ejecutan una tarea de determinación de precios los que están recibiendo especial atención por parte de la Comisión Europea y de las distintas autoridades nacionales de competencia y organismos internacionales. Así lo demuestran, entre otras, la preocupación de la Comisión por los retos y oportunidades que presenta la toma de decisiones mediante algoritmos⁸⁶²; o la elaboración de una serie de estudios relacionados con este tema, como el «Biennial Report XXII: Competition 2018», en el que la *Monopolkommission* alemana recomienda que se investiguen sistemáticamente aquellos mercados que emplean algoritmos para la determinación de precios a fin de evaluar los posibles efectos adversos para la competencia⁸⁶³. Merece destacarse, asimismo, el estudio conjunto realizado por la *Autorité de la concurrence* francesa y el *Bundeskartellamt* sobre «Algorithms and Competition», en el que se abordan los potenciales riesgos que para la competencia entraña el uso de algoritmos, entre ellos, los de fijación de precios⁸⁶⁴. En fin, también la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) se ha mostrado preocupada por las posibilidades de colusión que el empleo de algoritmos de fijación de precios comporta⁸⁶⁵.

La atención puesta en los algoritmos de determinación de precios no puede extrañar si se tienen en cuenta dos aspectos.

(1) El primero, porque su utilización puede suponer una infracción de la prohibición de las prácticas colusorias tipificada en la Unión Europea en artículo 101 TFUE, que declara

⁸⁶² El proyecto «Algorithmic Awareness-Building», iniciado por la Comisión a propuesta del Parlamento Europeo, cuyos objetivos pueden ser consultados en <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/algorithmic-awareness-building>.

⁸⁶³ MONOPOLKOMMISSION, «Competition 2018. The Twenty-second Biennial Report by the Monopolies Commission (Monopolkommission) in accordance with Section 44 Paragraph 1 Sentence 1 of the German Act against Restraints of Competition (Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen – GWB)», 3 de julio de 2018, pp. 1-487, disponible solo en alemán en https://www.monopolkommission.de/images/HG22/HGXXII_Gesamt.pdf. El resumen en inglés puede ser consultado en https://www.monopolkommission.de/images/HG22/HGXXII_Summary.pdf. Asimismo, el capítulo referente a la fijación algorítmica de precios, «Algorithms and collusion Excerpt from Chapter I of the XXII. Biennial Report of the Monopolies Commission (“Competition 2018”) in accordance with Section 44 Paragraph 1 Sentence 1 of the German Act against Restraints of Competition», pp. 1-25, se encuentra en inglés en https://www.monopolkommission.de/images/HG22/Main_Report_XXII_Algorithms_and_Collusion.pdf.

⁸⁶⁴ AUTORITE DE LA CONCURRENCE Y BUNDESKARTELLAMT, «Algorithms and Competition», cit.

⁸⁶⁵ OECD, «Algorithms and Collusion: Competition Policy in the Digital Age», cit.; id. «Algorithmic Collusion: Problems and Counter-Measures - Note by A. Ezrachi & M. E. Stucke», 31 de mayo de 2017, pp. 1-35, disponible en <https://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DAF/COMP/WD%282017%2925&docLanguage=En>.

incompatibles con el mercado común y prohibidos «*los acuerdos entre empresas, las decisiones de asociaciones de empresas y las prácticas concertadas que puedan afectar al comercio entre los Estados miembros y que tengan por objeto o efecto impedir, restringir o falsear el juego de la competencia dentro del mercado común*» [art. 101.1.a) TFUE]; y, en el ámbito interno, en el artículo 1 LDC, que enuncia el mismo principio de prohibición referido a «*todo acuerdo, decisión y recomendación colectiva, o práctica concertada o conscientemente paralela*»⁸⁶⁶, que tenga por objeto, produzca o pueda producir el efecto de impedir, restringir o falsear la competencia en todo o parte del mercado nacional» [art. 1.1.a) LDC]⁸⁶⁷.

Así, cabe que los algoritmos se empleen solo para poner en práctica una conducta anticompetitiva que ya ha sido acordada con carácter previo a través de contactos directos entre las empresas implicadas. Asimismo, pueden ser configurados para actuar como agentes que predicen, monitorizan y ajustan los precios (u otros elementos que conforman la estrategia comercial) de una empresa a los de otra u otras. Una posibilidad distinta es que sean los propios algoritmos (pertenecientes a empresas diferentes) los que, a través de técnicas de aprendizaje profundo, entren en colusión, determinando cómo maximizar los beneficios, sin que haya ninguna evidencia de colusión e incluso simulando que hay competencia en el mercado (aunque esta posibilidad ha sido descrita más bien como de futuro o hipotética)⁸⁶⁸. En fin, también caben

⁸⁶⁶ VELASCO SAN PEDRO, L. A., «Acuerdos, decisiones colectivas y prácticas concertadas», en L. A. Velasco San Pedro (coord.), *Derecho Europeo de la Competencia. Antitrust e intervenciones públicas*, Lex Nova, Valladolid, 2005, pp. 53-101, en p. 67, señala que la expresión «*conscientemente paralelas*» que emplea el legislador español no es adecuada, pues puede haber prácticas concertadas sin paralelismo y, además, la simple consciencia en el paralelismo no es suficiente para acreditar la existencia de una práctica colusoria.

⁸⁶⁷ Las formas de colusión contempladas en los artículos 101.1.a) TFUE y 1.1.a) LDC comparten la misma naturaleza y se distinguen exclusivamente por su intensidad y forma en la que se manifiestan, como expresa la STJCE (Sala 6.ª) de 8 de julio de 1999, *Comisión contra Anic Partecipazioni SpA*, C-49/92 P, ECLI:EU:C:1999:356, en relación con los acuerdos y las prácticas concertadas: «*[l]a comparación entre este concepto de acuerdo y el de práctica concertada, contemplado en los apartados 118 a 125 de esta sentencia, demuestra que, desde un punto de vista subjetivo, ambos recogen formas de colusión que comparten la misma naturaleza y que sólo se distinguen por su intensidad y por las formas en las que se manifiestan*» (apdo. 131).

⁸⁶⁸ AUTORITÉ DE LA CONCURRENCE Y BUNDESKARTELLAMT, «Algorithms and Competition», cit., pp. 26 y 27; STUCKE, M. E. Y EZRACHI, A., «Artificial Intelligence&Collusion: When Computer Inhibit Competition», University of Tennessee Legal Studies Research Paper No 267, 8 de abril de 2015, pp. 1-38, en pp. 1-25, disponible en <https://ssrn.com/abstract=2591874>; id. *Virtual Competition. The Promise and Perils of the Algorithm-Driven Economy*, Harvard University Press, Cambridge (Massachusetts) y Londres (Inglaterra), 2016, pp. 35-37; id., «Sustainable and Unchallenged Algorithmic Tacit Collusion», *Northwestern Journal of Technology&Intellectual Property*, vol. 17, n.º 12, 2020, pp. 217-259, en pp. 219 y 220, disponible en <https://scholarlycommons.law.northwestern.edu/njtip/vol17/iss2/2/>, definen el primer escenario, en el que las personas se ponen de acuerdo para coludir y se sirven de un algoritmo para ponerlo en práctica, como el del

situaciones en las que varios competidores utilicen un mismo algoritmo, facilitado por un tercero, que determina de forma uniforme los precios que dichos competidores aplican (esto es, una estructura *hub and spoke*).

Las estructuras anticompetitivas *hub and spoke* resultan de interés, puesto que la existencia de este tipo de colusión se planteó en relación con la actividad de *Uber* en los Estados Unidos, como veremos más adelante. A dicha posibilidad apuntó también el Abogado General Sr. Maciej Szpunar en las Conclusiones presentadas el 11 de mayo de 2017 en el asunto *UberPop*, en las que afirmó que «el uso por los competidores del mismo algoritmo para calcular los precios no es ilegal en sí mismo, pero podría suscitar inquietudes en lo que atañe a la hub-and-spoke conspiracy cuando el poder de la plataforma aumenta» (nota a pie de página 23); y, del mismo modo, la *Monopolkommission* en su informe sobre competencia del año 2018 señaló que en el modelo actual de negocio de *Uber*, en el que los conductores actúan como empresarios independientes, la plataforma ejerce de *hub* y los conductores de *spokes*, aunque calificó como improbable la existencia de una restricción de la competencia, debido a que el transporte en taxi es sustitutivo de aquel en vehículos de arrendamiento con conductor y *Uber* no ostentaba una elevada cuota de mercado⁸⁶⁹.

Los orígenes del sistema *hub and spoke* se encuentran en la aviación comercial, como resultado de la liberalización del sector en los Estados Unidos en la década de los '70. Dicha liberalización motivó el desarrollo de un nuevo sistema de conexiones aéreas que permitió concentrar el tráfico aéreo en grandes aeropuertos o *hubs* que se encargan de enlazar los de

Mensajero (*Messenger*) [para dos ejemplos prácticos de este tipo de colusión, vid. LIÑAN HERNÁNDEZ, P., «Límites del Derecho de la competencia al uso de la inteligencia artificial en el comercio online. Primeros casos y perspectivas de futuro», en M. Á. Recuerda Girela (dir.), *Anuario de Derecho de la Competencia*, Civitas-Thomson Reuters, Cizur Menor, 2019, pp. 193-215, en pp. 203 y 204]; llaman al segundo escenario el Agente Predictor (*The Predictable Agent*) y al tercero el Ojo Digital o la Máquina Autónoma (*Digital Eye o Autonomous Machine*) y afirman que es el que más retos presenta para la competencia, pues puede crear la falsa impresión de un funcionamiento competitivo de los mercados: en fin, el cuarto escenario sería una colusión *Hub and Spoke*; Vid., asimismo, HATZOPOULOS, V., *The Collaborative Economy and EU Law*, cit., p. 127.

⁸⁶⁹ MONOPOLKOMMISSION, «Algorithms and collusion Excerpt from Chapter I of the XXII. Biennial Report of the Monopolies Commission ("Competition 2018") in accordance with Section 44 Paragraph 1 Sentence 1 of the German Act against Restraints of Competition», cit., pp. 8 y 9, apartados 192-194. A esta posibilidad se refieren también STUCKE, M. E. Y EZRACHI, A., «Artificial Intelligence&Collusion: When Computer Inhibit Competition», cit., pp. 14 y 15; HATZOPOULOS, V. Y ROMA, S., «Caring for Sharing? The Collaborative Economy under EU Law», *CMLR*, n.º 54, 2017, pp. 81-128, en p. 110; PETROVIĆ, S. Y JAKŠIĆ, T., «Regulation and Competition of Taxi Services», en J. Marin, S. Petrović, M. Mudrić y H. Lisićar (eds.), *Uber — Brave New Service of Unfair Competition. Legal Analysis of the Nature of Uber Services*, cit., pp. 153-180, en p. 177.

menor capacidad, *spokes*. Gráficamente se puede representar como una rueda de bicicleta en la que todo el tráfico se mueve a lo largo de los radios conectados con el centro a través de la llanta (*rim*)⁸⁷⁰. En Derecho antitrust devino un concepto conocido a partir del asunto *Toys «R» Us, Inc.*, en el que el *United States Seventh Circuit* falló que dicha compañía había concluido acuerdos verticales con sus proveedores, presionándoles para que no entablaran relaciones comerciales con otros mayoristas, a la vez que había organizado un acuerdo horizontal entre dichos proveedores⁸⁷¹. En el ámbito de las plataformas de transporte se trataría de sistemas en los que la colusión se articularía tanto a través de una serie de *acuerdos verticales* entre la plataforma (el *hub*) y cada uno de los conductores (los *spokes*), como mediante una *conducta horizontal* entre los conductores, que aceptarían solicitar a los viajeros el precio determinado por el algoritmo de la plataforma bajo el conocimiento de que los demás conductores también lo harán (el *rim*)⁸⁷².

(2) El segundo aspecto que justifica el interés manifestado por las distintas instituciones en la determinación algorítmica de precios tiene que ver con que, tradicionalmente, la fijación

⁸⁷⁰ GOETEYN, G., «Remedies in the Air Transport Sector», en D. Geradin (ed.), *Remedies in Network Industries: EC Competition Law vs. Sector-specific Regulation*, Intersentia, Antwerp-Oxford, 2004, pp. 223-253, en p. 224; también <http://ingenieriaaeroportuaria.blogs.upv.es/2013/06/28/hub-and-spoke/>.

⁸⁷¹ *United States Court of Appeals for the Seventh Circuit, Toys «R» Us, Inc v. FTC, No 98-4107, August 1, 2000*, disponible en <https://www.ftc.gov/sites/default/files/documents/cases/2000/08/toysrusvftc.shtm>. Con posterioridad, se ha aplicado, entre otras, en la sentencia del *United States Fourth Circuit, Dickinson v. Microsoft, No 01-2458, October 28, 2002*, disponible en <https://caselaw.findlaw.com/summary/opinion/us-4th-circuit/2002/10/28/113008.html>, y en la sentencia de la *United States Court of Appeals for the Second Circuit, United States v. Apple, No 13-3741, June 30, 2015*, disponible en <https://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/ca2/13-3741/13-3741-2015-06-30.html>.

⁸⁷² OECD, «Taxi, ride-sourcing and ride-sharing services — Background Note by the Secretariat», cit., p. 23; id., «Roundtable on Hub-and-Spoke Arrangements – Background Note by the Secretariat», 25 de noviembre de 2019, DAF/COMP(2019)14, pp. 1-54, en p. 5, disponible en [https://one.oecd.org/document/DAF/COMP\(2019\)14/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP(2019)14/en/pdf), define la colusión *hub and spoke* como «cualquier número de intercambios o acuerdos verticales entre operadores económicos que actúan en un nivel de la cadena de suministro (los *spokes*) y un socio comercial común que se encuentra en otro nivel de la cadena de suministro (el *hub*), que llevan a un intercambio de información indirecto y a la colusión entre los *spokes*» (traducción propia); también AUTORITÉ DE LA CONCURRENCE Y BUNDESKARTELLAMT, «Algorithms and Competition», cit., p. 31; PASSARO, N. A., «How *Meyer v. Uber* Could Demonstrate That Uber and the Sharing Economy Fit into Antitrust Law», *Michigan Business & Entrepreneurial Law Review*, vol. 7, n.º 2, 2018, pp. 259-282, en pp. 265 y 266, disponible en <https://repository.law.umich.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1072&context=mbelr>.

de precios ha sido considerada una de las restricciones más graves a la competencia, colusoria por su objeto⁸⁷³.

En efecto, la fijación de precios entre competidores ha sido calificada como una restricción por el objeto en la Comunicación de la Comisión «Directrices sobre la aplicabilidad del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a los acuerdos de cooperación horizontal»⁸⁷⁴, que contiene las orientaciones básicas para la aplicación del Reglamento (CEE) n.º 2821/71 del Consejo, de 20 de diciembre de 1971, relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado a ciertas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas (en adelante, Reglamento 2821/71)⁸⁷⁵, cuando afirma que «*los intercambios entre competidores de datos individualizados sobre los precios (...) deberían considerarse una restricción de la competencia por el objeto a tenor del artículo 101, apartado 1*» (apdo. 74).

A su vez, el Reglamento (UE) n.º 330/2010, de la Comisión, de 20 de abril de 2010, relativo a la aplicación del artículo 101, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas (en adelante, Reglamento 330/2010)⁸⁷⁶, prohíbe «*la restricción de la facultad del comprador de determinar el precio de venta*», aunque permite los precios recomendados e, incluso, la fijación de precios máximos, «*siempre y cuando éstos no equivalgan a un precio de venta fijo o mínimo como resultado de presiones o incentivos procedentes de cualquiera de las partes*» [art. 4.a)] y «*que la parte del mercado del proveedor no supere el 30 % del mercado de referencia en el que vende los bienes o servicios contractuales y que la parte del mercado del comprador no supere el 30 % del mercado de referencia en el que compra los servicios o bienes contractuales*» (art. 3.1)⁸⁷⁷.

⁸⁷³ En nuestra doctrina, se muestra crítico con la consideración de los acuerdos verticales de fijación de precios como restricciones por el objeto ALFARO ÁGUILA-REAL, J., «Autorizar lo que no está prohibido: una crítica a la regulación de los acuerdos verticales», *Gaceta jurídica de la Unión Europea y de la competencia*, n.º 229, 2004, pp. 51-67.

⁸⁷⁴ DOUE C 11, de 14 de enero de 2011.

⁸⁷⁵ DOCE L 285, de 29 de diciembre de 1971.

⁸⁷⁶ DOUE L 102, de 23 de abril de 2010.

⁸⁷⁷ Tanto el Reglamento 2821/71 como el Reglamento 330/2010 deben entenderse incorporados a la legislación española de competencia en virtud del artículo 1.4 LDC, que declara que «*[l]a prohibición del apartado 1 no se aplicará a los acuerdos, decisiones, o recomendaciones colectivas, o prácticas concertadas o conscientemente paralelas que cumplan las disposiciones establecidas en los Reglamentos Comunitarios relativos a la aplicación del apartado 3 del artículo 81 del Tratado CE a determinadas categorías de acuerdos, decisiones de asociaciones*

A diferencia de las restricciones por efecto, en las que la finalidad de la conducta no es una lesión a la competencia, pero en atención a la concertación y a las circunstancias concurrentes, se produce o puede producirse dicho perjuicio, las restricciones por objeto son conciertos de voluntades cuyos términos muestran la evidente finalidad de lesionar de modo directo la competencia, que se ve perjudicada por el propio contenido del pacto o, en palabras de la Comisión en su Comunicación «Directrices relativas a la aplicación del apartado 3 del artículo 81 del Tratado» (actual art. 101.3 TFUE)⁸⁷⁸, que «*por su propia naturaleza poseen el potencial de restringir la competencia*» (apdo. 21)⁸⁷⁹.

Una vez probado que el acuerdo tiene por objeto limitar la competencia, se considera incurso en la prohibición, sin necesidad de analizar sus efectos, actuales o potenciales, lo que será relevante únicamente a la hora de fijar la multa⁸⁸⁰. Al contrario, en las restricciones por

de empresa y prácticas concertadas, incluso cuando las correspondientes conductas no puedan afectar al comercio entre los Estados miembros de la UE».

⁸⁷⁸ DOUE C 101, de 27 de abril de 2004.

⁸⁷⁹ El concepto de restricción por el objeto debe interpretarse de manera restrictiva y sólo puede aplicarse a aquellos tipos de coordinación entre empresas «*que revelen un grado de nocividad para la competencia suficiente para que se pueda considerar innecesario el examen de sus efectos*». Vid. STJUE (Sala 3.ª) de 11 de septiembre de 2014, *Groupement des cartes bancaires*, C-67/13 P, ECLI:EU:C:2014:2204, apartado 58; STJUE (Sala 4.ª) de 26 de noviembre de 2015, *Maxima Latvija*, C-345/14, ECLI:EU:C:2015:784, apartado 18; STJUE (Sala 4.ª) de 30 de enero de 2020, *Generics*, C-307/18, ECLI:EU:C:2020:52, apartado 67; STJUE (Sala 5.ª) de 2 de abril de 2020, *Budapest Bank*, C-228/18, ECLI:EU:C:2020:265, apartado 54.

⁸⁸⁰ VELASCO SAN PEDRO, L. A., «Acuerdos, decisiones colectivas y prácticas concertadas», cit., p. 76; GALÁN CORONA, E., «Prohibición de las conductas colusorias (I): modelo y estructura de la prohibición», en J. A. García-Cruces (dir.), *Tratado de Derecho de la competencia y de la publicidad*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2014, pp. 61-122, en p. 93; COSTAS COMESAÑA, J., «Prohibición de acuerdos colusorios», en M.ª P. Bello Martín-Crespo, y F. Hernández Rodríguez (dirs.), *Derecho de la libre competencia comunitario y español*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2009, pp. 65-111, en p. 90; WHISH, R. Y BAILEY, D., *Competition Law*, Oxford University Press, Oxford, 9.ª ed., 2018, p. 119; DÍEZ ESTELLA, F. Y GUERRA FERNÁNDEZ, A., «Título I. De la defensa de la competencia. Capítulo I. De las conductas prohibidas», en J. Massaguer Fuentes, J. M. Sala Arquer, J. Folguera Crespo y A. Gutiérrez Hernández (dirs.), *Comentario a la Ley de Defensa de la Competencia*, cit., pp. 123-250, en pp. 130-136; BARRANTES DÍAZ, B. Y VÉRGEZ MUÑOZ, C., «Artículo 1. Conductas colusorias», en M. Odriozola Alen y B. Irissarry (coords.), *Derecho español de la competencia. Comentarios a la Ley 15/2007, Real Decreto 261/2008 y Ley 1/2002*, t. 1, Bosch, Barcelona, 2008, pp. 3-116, en p. 28. La aplicación de esta doctrina por la jurisprudencia puede verificarse, por ejemplo, en la STJCE de 13 de julio de 1966, *Consten S.à.R.L. y Grundig-Verkaufs-GmbH contra Comisión*, asuntos acumulados 56/64 y 58/64, ECLI:EU:C:1966:41; STJUE (Sala 3.ª) de 4 de junio de 2009, *T-Mobile Netherlands BV*, C-8/08, ECLI:EU:C:2009:343, apartado 29; STJUE (Sala 2.ª) de 19 de marzo de 2015, *Dole Food Company, Inc y Dole Fresh Fruit Europe contra Comisión Europea*, C-286/13 P, ECLI:EU:C:2015:184, apartado 115, que declara que «*algunos comportamientos colusorios, como los que llevan a la fijación horizontal de los precios por los cárteles, pueden considerarse hasta tal punto aptos para generar efectos negativos, en especial en los precios, la cantidad o la calidad de los productos o los servicios, que cabe estimar innecesaria la demostración de que tienen efectos concretos en el mercado a efectos de aplicar el artículo 81 CE (RCL 1999, 1205 ter), apartado 1*». También la Resolución de la CNMC de 1 de octubre de 2019, *Montaje y mantenimiento industrial*, Expediente S/DC/0612/17, pp. 1-229, en p. 154, disponible en

efecto es preciso llevar a cabo un examen minucioso de las repercusiones que la práctica puede tener sobre la competencia en el mercado de referencia y, a tal fin, es necesario comparar la estructura competitiva que se da en el mercado a raíz del acuerdo en cuestión y la que existiría en ausencia de dicho acuerdo (para apreciar su incidencia sobre los parámetros de la competencia, tales como el precio, la cantidad y la calidad de los productos o de los servicios). Así, no hay que detenerse en la valoración de la mera capacidad del acuerdo de afectar negativamente a la competencia en el mercado pertinente, sino que ha de determinarse «*si sus efectos netos en el mercado son positivos o negativos*»⁸⁸¹.

II. LA FIJACIÓN DE PRECIOS POR *UBER* Y *CABIFY*

1. La aplicación de las normas de defensa de la competencia a la conducta de fijación de precios

1.1. El concepto de empresa

El análisis de la existencia de una conducta colusoria en el modelo de negocio de *Uber* y *Cabify* —también en el de *BlaBlaCar*— depende de que los conductores y las sociedades gestoras de las plataformas constituyan *empresas* en el sentido de las normas antitrust. En efecto, son *las empresas* (y las asociaciones de empresas) las destinatarias de la prohibición de las prácticas colusorias, como se expresa de forma directa en el artículo 101 TFUE. Lo mismo cabe decir de la norma nacional, pues, aunque omite dicha palabra al prohibir las conductas colusorias (art. 1.1 LDC), sí alude a las empresas al hablar de los requisitos de excepción de las mismas

<https://www.cnmc.es/expedientes/sdc061217>, considera que «[e]n este tipo de conductas ni la ley ni la jurisprudencia exigen de la autoridad de competencia que acredite los efectos, pues las conductas que se consideran infracción por objeto tienen un potencial de distorsión de la competencia tal que se exime a las autoridades de competencia de probar que efectivamente han causado perjuicio, pues son conductas de las que se presume que objetivamente empeoran el bienestar de los consumidores y de la economía en general».

⁸⁸¹ STJCE de 30 de junio de 1966, *Société Technique Minière*, 56-65, ECLI:EU:C:1966:38; STJCE de 11 de diciembre de 1980, *L'Oréal*, 31/80, ECLI:EU:C:1980:289, apartado 19; STJCE de 12 de diciembre de 1995, *Oude Luttikhuis y otros*, C-399/93, ECLI:EU:C:1995:434, apartado 10; STJCE (Sala 5.ª) de 28 de mayo de 1998, *Deere contra Comisión*, C-7/95 P, ECLI:EU:C:1998:256, apartado 76; STJCE (Sala 5.ª) de 28 de mayo de 1998, *New Holland Ford contra Comisión*, C-8/95 P, ECLI:EU:C:1998:257, apartado 90; STJUE (Sala 5.ª) de 2 de abril de 2020, *Budapest Bank*, cit., apartado 55.

[art. 1.3.b) y c)] y también lo hace la Disposición adicional 4.^a, párrafo 1 LDC, que define el concepto de empresa⁸⁸².

Sin embargo, el Tratado no proporciona una noción de empresa, y, en consecuencia, constituye un concepto jurídico indeterminado, «*la precisión de cuyo alcance incumbe en último término al juez comunitario y cuya aplicación por la Administración está sujeta a un control jurisdiccional pleno*» [apdo. 144 Sentencia del Tribunal de Primera Instancia (Sala 3.^a ampliada) de 8 de julio de 2008 en el asunto *AC-Treuhand AG I*]⁸⁸³. Al respecto, es clave la Sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas (Sala 6.^a) de 23 de abril de 1991 en el asunto *Höfner y Elser*, en la que declara que el concepto de empresa engloba «*cualquier entidad que ejerza una actividad económica con independencia del estatuto jurídico de dicha entidad y de su modo de financiación*» (apdo. 21)⁸⁸⁴. Este concepto jurisprudencial es el que adopta también la Directiva (UE) 2019/1 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, encaminada a dotar a las autoridades de competencia de los Estados miembros de medios para aplicar más eficazmente las normas sobre competencia y garantizar el correcto funcionamiento del mercado interior⁸⁸⁵, según la cual constituye empresa a efectos de los artículos 101 y 102 TFUE, «*cualquier entidad que ejerza una actividad económica, con independencia de su estatuto jurídico y de su modo de financiación*» (art. 2.1.10). En definitiva, la noción de empresa incluye no sólo a las sociedades mercantiles y empresarios personas físicas, sino también a cualquier entidad pública o privada que ofrezca bienes o servicios en el mercado, incluidas las

⁸⁸² Igualmente, la prohibición del abuso de posición dominante se dirige expresamente a las empresas (art. 2.1 LDC). En este sentido, MASSAGUER FUENTES, J., «Introducción a la legislación española de defensa de la competencia (I)», cit., p. 101; GALÁN CORONA, E., «Prohibición de las conductas colusorias (I): modelo y estructura de la prohibición», cit., p. 74.

⁸⁸³ STPI (Sala 3.^a ampliada) de 8 de julio de 2008, *AC-Treuhand AG contra Comisión*, T-99/04, ECLI:EU:T:2008:256.

⁸⁸⁴ STJCE (Sala 6.^a) de 23 de abril de 1991, *Höfner y Elser contra Macrotron GmbH*, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161. En el mismo sentido, STJCE de 17 de febrero de 1993, *Poucet y Pistre*, asuntos acumulados C-159/91 y C-160/91, ECLI:EU:C:1993:63, apartado 17; STJCE de 16 de noviembre de 1995, *Fédération française des sociétés d'assurance y otros*, C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392, apartado 14; STJCE (Sala 6.^a) de 11 de diciembre de 1997, *Job Centre coop. arl.*, C-55/96, ECLI:EU:C:1997:603, apartado 21; STJCE (Sala 3.^a) de 14 de diciembre de 2006, *Confederación Española de Empresarios de Estaciones de Servicio y Compañía Española de Petróleos, S. A.*, C-217/05, ECLI:EU:C:2006:784, apartado 39.

⁸⁸⁵ *DOUE L 11*, de 14 de enero de 2019. La Directiva será incorporada al ordenamiento jurídico español mediante la modificación de la LDC y se encuentra todavía en fase de Anteproyecto de Ley: https://www.mineco.gob.es/stfls/mineco/ministerio/participacion_publica/audiencia/ficheros/ECO_Pol_AP_2020_0731_MAIN_APL_ECN.pdf.

personas naturales⁸⁸⁶. El concepto de empresa empleado en este contexto es amplio y su interpretación debe hacerse en clave funcional, esto es, en atención a la aptitud de la persona o entidad que ejerce una actividad económica para realizar las conductas anticompetitivas contempladas por la legislación antitrust⁸⁸⁷.

En el ámbito interno, la LCD sigue la jurisprudencia europea y recoge la misma noción de empresa, esto es, «*cualquier persona o entidad que ejerza una actividad económica, con independencia del estatuto jurídico de dicha entidad y de su modo de financiación*» (Disposición adicional 4.^a, párr. 1 LDC). Según se deduce de su definición, el concepto de empresa en el contexto del Derecho de defensa la competencia es más amplio que aquel empleado de manera general en el Derecho mercantil español, en particular en el Código de Comercio, que define a los comerciantes (o empresarios, con una terminología actualizada) como aquellos que «*teniendo capacidad legal para ejercer el comercio, se dedican a él habitualmente*» (art. 1.1 CCom), e incluye entre ellos, en todo caso, a «*[l]as compañías mercantiles o industriales que se constituyeren con arreglo a este Código*» (art. 1.2 CCom)⁸⁸⁸.

⁸⁸⁶ Por ejemplo, el inventor que otorga una licencia de patente sobre los productos resultantes de su trabajo ha sido considerado empresa por la Comisión en la Decisión de 2 de diciembre de 1975, *AOIP-Beyrard* (DOCE L 6, de 13 de enero de 1976), ya que, al otorgar una licencia sobre su patente, comercializa su invención (apdo. II.2). Por la misma razón, también fue considerado empresa el autor de una obra de arte que cede sus derechos de autor, según la Decisión de la Comisión de 26 de mayo de 1978, *RAI/UNITEL* (DOCE L 157, de 15 de junio de 1978) [apdo. IV.1.a)]. Para una ejemplificación más amplia, vid. VICENT CHULLÁ, F., *Introducción al Derecho mercantil*, vol. 2, Tirant lo Blanch, 23.^a ed., Valencia, 2012, p. 1.349.

⁸⁸⁷ MASSAGUER FUENTES, J., «Introducción a la legislación española de defensa de la competencia (I)», cit., p. 101; BROSETA PONT, M. Y MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual de Derecho mercantil*, vol. 1, Tecnos, 27.^a ed., Madrid, 2020, p. 174; WHISH, R. Y BAILEY, D., *Competition Law*, cit., p. 85; JONES, A. Y SUFRIN, B., *EU Competition Law. Text, Cases and Materials*, Oxford University Press, 6.^a ed., Oxford, 2016, p. 116; LIANOS, I., KORAH, V. Y SICILIANI, P., *Competition Law. Analysis, Cases & Materials*, Oxford University Press, Oxford (Gran Bretaña), 2019, pp. 276 y 277.

⁸⁸⁸ GONDRA ROMERO, J. M.^a, *Derecho Mercantil I*, UCM, Madrid, 1992, pp. 128, 129 y 143, explica que la ausencia de un concepto unitario de empresa en Derecho mercantil y Derecho de defensa de la competencia se debe a que este último enfoca la ordenación de la libertad económica individual desde la perspectiva del funcionamiento del sistema de mercado, de modo que el aspecto jurídico relevante para el concepto de empresa es que se trate de una actividad económica autónoma dirigida al mercado, sin que, sin embargo, revista importancia la organización de medios personales y materiales, como sí lo hace el Derecho mercantil tradicional. También señalan que el concepto de empresa en Derecho de la competencia no coincide con el empleado en Derecho mercantil, CALVO CARAVACA, A. L., *Derecho Antitrust Europeo*, t. 1, *Parte General. La Competencia*, Colex, Madrid, 2009, p. 179; ILLESCAS ORTIZ, R. Y ROBLES MARTÍN-LABORDA, A., «El campo de aplicación del Derecho de la Competencia. Los instrumentos jurídicos de la aplicación», en J. M. Beneyto Pérez y J. Maillo González-Orús (dirs.), *Tratado de Derecho de la Competencia*, t. 1, Bosch, 2.^a ed., Madrid, 2017, pp. 101-149, en p. 115; SALELLES CLIMENT, J. R., «Título V. Disposición Adicional cuarta. Definiciones», en J. Massaguer Fuentes, J. M. Sala Arquer, J. Folguera

Pues bien, tanto a nivel interno como de la Unión Europea, la noción de empresa a efectos antitrust gira en torno al concepto de *actividad económica* en el mercado. Su significado ha sido concretado por el Tribunal de Justicia, entre otras, en la Sentencia de 12 de septiembre de 2000 en el asunto *Pavlov*⁸⁸⁹, según la cual los servicios médicos especializados constituyen una actividad económica, pues consisten en «*ofrecer bienes o servicios en un determinado mercado*» (apdo. 75)⁸⁹⁰. Al contrario, no constituye una actividad económica aquella que «*por su naturaleza, las normas que la regulan y su objeto es ajena a la esfera de los intercambios económicos o se vincula al ejercicio de prerrogativas del poder público*», como ocurría en el caso de la actividad de regulación de la profesión de abogado llevada a cabo por el Colegio de abogados de los Países Bajos, sobre el que se pronunció el Tribunal de Luxemburgo en la Sentencia de 19 de febrero de 2002 en el asunto *Wouters*⁸⁹¹. En este sentido, la jurisprudencia de la Unión Europea viene considerando como actividades no económicas las que corresponden al desempeño de funciones de carácter exclusivamente social⁸⁹², se vinculan al ejercicio de prerrogativas características del poder público o la compra accesoria a una actividad no económica⁸⁹³.

Crespo y A. Gutiérrez Hernández (dirs.), *Comentario a la Ley de Defensa de la Competencia*, cit., pp. 1.855-1.965, en pp. 1.864-1.870.

⁸⁸⁹ STJCE de 12 de septiembre de 2000, *Pavel Pavlov y otros y Stichting Pensioenfonds Medische Specialisten*, C-180/98 a C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428.

⁸⁹⁰ Con anterioridad, también la STJCE de 16 de junio de 1987, *Comisión de las Comunidades Europeas contra República Italiana*, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283, había declarado que «*el Estado puede actuar ya sea ejerciendo la autoridad pública ya sea ejerciendo actividades económicas de carácter industrial o comercial consistentes en ofrecer bienes y servicios en el mercado*» (apdo. 7). En el mismo sentido, la STJCE de 18 de junio de 1998, *Comisión de las Comunidades Europeas contra República Italiana*, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, apartado 36.

⁸⁹¹ STJCE de 19 de febrero de 2002, *Wouters contra Alemania Raad van der Nederlandsche Orde van Advocaten*, C-309/99, ECLI:EU:C:2002:98, apartados 57 y 58. De manera similar, la STJUE (Sala 2.ª) de 28 de febrero de 2013, *Ordem dos Técnicos Oficiais de Contas contra Autoridade da Concorrência*, C-1/12, ECLI:EU:C:2013:127, llegó a la conclusión de que el Colegio de expertos contables de Portugal (*Ordem dos Técnicos Oficiais de Contas*) ejerce una actividad económica y, por tanto, debe ser considerado una asociación de empresas a efectos del artículo 101.1 TFUE, ya que influye directamente en los intercambios económicos en el mercado de la formación obligatoria de los expertos contables (apdo. 42) y, además, el incumplimiento por el experto contable de la obligación de seguir una formación supone sanciones disciplinarias como la suspensión por un período máximo de tres años o la expulsión de este colegio profesional (apdo. 43).

⁸⁹² Analiza las condiciones en que la negociación de los convenios colectivos constituye una actividad no económica MASSAGUER FUENTES, J., «Convenios colectivos y Derecho de la competencia: un estudio de los criterios generales sobre el sometimiento de los convenios colectivos a la prohibición de acuerdos restrictivos», *RSR* (edición en línea), n.º 1, abril de 2018, Sección Doctrina, pp. 1-27.

⁸⁹³ Para una explicación y ejemplificación casuística, vid. WHISH, R. Y BAILEY, D., *Competition Law*, cit., p. 87-90; CALVO CARAVACA, A. L., *Derecho Antitrust Europeo*, cit., pp. 178-203.

Además de la obligatoria prestación de una actividad económica en el mercado, el concepto de empresa requiere la necesaria autonomía en el ejercicio de tal actividad, esto es, la aptitud para determinar de forma *independiente* su actuación en el mercado, lo que conlleva la equiparación del concepto de empresa con aquel de operador económico independiente⁸⁹⁴. En consecuencia, se niega la condición de empresas a sujetos que, aunque ostentan independencia jurídica, carecen de autonomía a la hora de actuar⁸⁹⁵. Entre otros, este es el caso de las sociedades pertenecientes a un mismo grupo cuando no actúan con independencia en relación con la conducta en cuestión, cuyo análisis ha sido abordado en torno a la *doctrina de la unidad económica* o de *la unidad de grupo* (*single economic entity* en terminología anglosajona). En particular, se consideran excluidos de la aplicación de la prohibición de las prácticas colusorias los acuerdos alcanzados entre la matriz y alguna o algunas de sus filiales cuando estas últimas no ostentan independencia para determinar de forma autónoma su comportamiento en el mercado, sino que dicho comportamiento puede ser controlado por la matriz, que forma con su o sus filiales una única empresa en sentido económico. Así, en sus relaciones internas, la matriz y la filial o filiales pueden invocar el llamado «*privilegio del grupo*», que consiste en que, al considerarse el grupo de empresas como un único sujeto, no existirá una pluralidad de voluntades independientes entre las sociedades que lo componen, de modo que los pactos que se celebren entre las distintas sociedades del grupo no pueden constituir prácticas colusorias⁸⁹⁶.

⁸⁹⁴ WHISH, R. Y BAILEY, D., *Competition Law*, cit., pp. 635 y 636; BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, A., *Apuntes de Derecho Mercantil*, cit., p. 304; VELASCO SAN PEDRO, L. A., «Acuerdos, decisiones colectivas y prácticas concertadas», cit., pp. 59 y 60; BUENDÍA SIERRA, J. L., *Exclusive Rights and State Monopolies under EC Law. Article 86 (former article 90) of the EC Treaty*, Oxford University Press, Oxford, 1999, p. 32; BARRANTES DÍAZ, B. Y VÉRGEZ MUÑOZ, C., «Artículo I. Conductas colusorias», cit., p. 16; GARCÍA CACHAFEIRO, F., «Fundamentos del derecho a la libre competencia», en M.^a P. Bello Martín-Crespo y F. Hernández Rodríguez (coords.), *Derecho de la libre competencia comunitario y español*, cit., pp. 37-64, en p. 57; COSTAS COMESAÑA, J., «Prohibición de acuerdos colusorios», cit., pp. 83 y 84; DÍEZ ESTELLA, F. Y GUERRA FERNÁNDEZ, A., «Título I. De la defensa de la competencia. Capítulo I. De las conductas prohibidas», cit., pp. 97-103; GALÁN CORONA, E., «Prohibición de prácticas colusorias (I): visión general», en J. M. Beneyto Pérez y J. Mailló González-Orús (dirs.), *Tratado de Derecho de la Competencia*, cit., pp. 235-283, en p. 242; ARAUJO BOYD, M., «Prohibición de prácticas colusorias (IV): Acuerdos verticales», en J. M.^a Beneyto Pérez y J. Mailló González-Orús (dirs.), *Tratado de Derecho de la Competencia*, cit., pp. 393-428, en pp. 399-401.

⁸⁹⁵ Entre otras, STJCE de 14 de julio de 1972, *ICI contra Comisión*, 48/69, ECLI:EU:C:1972:70, apartado 140; STJCE (Sala 4.^a) de 12 de julio de 1984, *Hydrotherm*, 170/83, ECLI:EU:C:1984:271, apartado 11; y STJCE (Sala 3.^a) de 14 de diciembre de 2006, *Confederación Española de Empresarios de Estaciones de Servicio contra Compañía Española de Petróleos*, cit., apartados 40 y 41.

⁸⁹⁶ RUIZ PERIS, J. I., *El privilegio del grupo*, Tirant lo Blanch, Valencia, 1999, pp. 92 y 93; VELASCO SAN PEDRO, L. A., «Acuerdos, decisiones colectivas y prácticas concertadas», cit., p. 60; MASSAGUER FUENTES, J., «Introducción a la legislación española de defensa de la competencia (I)», cit., p. 102; ALONSO SOTO, R., «La

La aplicación del concepto de empresa a la conducta de fijación de precios por *Uber* y *Cabify* exige distinguir dos supuestos. El primero, incluye la totalidad de la actividad de *Uber* y, en cuanto a *Cabify*, aquella desarrollada en los territorios en los que no ha cedido el uso de la aplicación y/o sitio web y de la marca «*Cabify*» a *Prestige&Limousine, S. L.* y *Miurchi Car, S. L.* En este supuesto, que llamaremos «general», las transportistas contractuales son *Uber, B. V.* y *Maxi Mobility Spain, S. L.*, gestoras de las plataformas *Uber* y *Cabify*, respectivamente. El segundo supuesto se refiere a la actividad de *Cabify* en Barcelona, Alicante, Benidorm, Valencia y Zaragoza, donde *Maxi Mobility Spain, S. L.* ha cedido el uso de la aplicación y/o sitio web y de la marca «*Cabify*» a las sociedades *Prestige&Limousine, S. L.* (caso de Barcelona) y *Miurchi Car, S. L.* (resto de ciudades), siendo, en consecuencia, estas últimas las transportistas contractuales. Los interrogantes que plantean cada uno de los modelos son distintos: en el primer caso se suscita la duda de si los conductores son operadores económicos independientes con respecto a *Uber, B. V.* y *Maxi Mobility Spain, S. L.*; por su parte, en el segundo, hay que determinar si *Prestige&Limousine, S. L.* y *Miurchi Car, S. L.*, sociedades pertenecientes al grupo *Cabify*⁸⁹⁷, son independientes frente a *Maxi Mobility Spain, S. L.*

responsabilidad de la sociedad matriz por las prácticas anticompetitivas realizadas por sus filiales», en D. Pérez Millán y S. Solernou Sanz (coords.) *Liber amicorum prof. José María Gondra Romero*, Marcial Pons, Madrid, 2012, pp. 109-118, en p. 111; GALÁN CORONA, E., «Prohibición de las conductas colusorias (I): modelo y estructura de la prohibición», cit., pp. 70, 71 y 77-79; DÍEZ ESTELLA, F. Y PÉREZ FERNÁNDEZ, P., «Responsabilidad antitrust de la matriz por los actos de la filial: ¿enajenación mental transitoria o aberración jurídica permanente en la Comisión Europea y la jurisprudencia comunitaria?», *Revista CEF Legal*, n.º 153, octubre de 2013, pp. 7-44, en p. 15; id., «Título I. De la defensa de la competencia. Capítulo I. De las conductas prohibidas», cit., pp. 101-103; GIRGADO PERANDONES, P., «Grupos de empresas y Derecho antitrust: la aplicación de las normas anticolusorias en las relaciones intragrupo», Marcial Pons, Barcelona, 2007, pp. 17-22; GUTIÉRREZ GILSANZ, J., «La responsabilidad de la matriz por las infracciones del Derecho de la competencia cometidas por sus filiales», *RDM*, n.º 292, abril-junio de 2014, pp. 251-296, en pp. 252-269; WHISH, R. Y BAILEY, D., *Competition Law*, cit., pp. 93 y 94; JONES, A., «The Boundaries of an Undertaking in EU Competition Law», *ECJ*, 2012, vol. 8, n.º 2, pp. 301-331, en pp. 307 y 308; ODUDU, O. Y BAILEY, D., «The single economic entity doctrine in EU competition law», *CMLR*, vol. 51, n.º 6, 2014, pp. 1.721-1.175, en pp. 1.723, 1.724, 1.726-1.733; DUBOUIS, L. Y BLUMANN, C., *Droit matériel de l'Union Européene*, cit., p. 543.

⁸⁹⁷ La «Política de privacidad de *Miurchi Car, S. L.* (Valencia)», disponible en [https://cabify.com/terms-of-service/valencia_tos/Pol%C3%ADtica%20de%20Privacidad%20Miurchi%20Car%20SL%20\(Valencia\).pdf](https://cabify.com/terms-of-service/valencia_tos/Pol%C3%ADtica%20de%20Privacidad%20Miurchi%20Car%20SL%20(Valencia).pdf), recoge que *Miurchi Car, S. L.* forma parte del grupo *Cabify*, junto con otras 24 sociedades. A las 25 sociedades habría que añadir, asimismo, a *Prestige&Limousine, S. L.*, como, de hecho, lo hace la «Política de privacidad de *Prestige&Limousine, S. L.* (Cataluña)», accesible en https://cabify.com/terms-of-service/barcelona_tos/Pol%C3%ADtica%20de%20Privacidad%20Prestige&Limousine%20%28Catalu%C3%B1a%29.pdf.

1.2. El supuesto general: las plataformas y los conductores como empresas no independientes

Tanto Uber, B. V. como Maxi Mobility Spain, S. L. constituyen empresas a efectos de las normas de competencia, pues en su condición de transportistas contractuales desarrollan una actividad económica independiente en el mercado, esto es, de transporte discrecional de viajeros por carretera en vehículo de turismo⁸⁹⁸. No obstante, no cabe decir lo mismo sobre los conductores que materialmente llevan a cabo el transporte. El motivo es que no realizan dicha actividad con independencia, como exige el concepto de empresa. En efecto, la calificación como laboral del vínculo que une a estas sociedades con los conductores, tanto en los supuestos en los que estos actúan en la práctica como autónomos, como en aquellos en los que formalmente son trabajadores por cuenta ajena en sociedades titulares de autorizaciones VTC⁸⁹⁹, impide que se les pueda considerar empresas independientes⁹⁰⁰. Al contrario, como trabajadores de Uber, B. V. y Maxi Mobility Spain, S. L., los conductores quedan integrados en el ámbito de organización y dirección de estas compañías (art. 1.1 ET⁹⁰¹).

⁸⁹⁸ Como señala CALVO CARAVACA, A. L., *Derecho Antitrust Europeo*, cit., p. 188, lo más frecuente es que las empresas a efectos del Derecho de defensa de la competencia sean sociedades de Derecho privado. Por su parte, PETROVIĆ, S. Y JAKŠIĆ, T., «Regulation and Competition of Taxi Services», cit., p. 177, afirman que *Uber* es una empresa en el sentido de los artículos 101 y 102 TFUE.

⁸⁹⁹ Estos aspectos han sido analizados en el Capítulo II, epígrafe III.3.3.2.

⁹⁰⁰ MASSAGUER FUENTES, J., «Introducción a la legislación española de defensa de la competencia (I)», cit., pp. 101-103; GALÁN CORONA, E., «La empresa como destinataria de las normas de defensa de la competencia», *ADI*, n.º 2, 1975, pp. 291-346, en p. 312; WHISH, R. Y BAILEY, D., *Competition Law*, cit., pp. 90 y 91; LIANOS, I., KORAH, V. Y SICILIANI, P., *Competition Law. Analysis, Cases & Materials*, cit., p. 306; LIANOS, I., COUNTOURIS, N. Y DE STEFANO, V., «Rethinking the Competition Law/ Labour Law Interaction. Promoting a Fairer Labour Market», cit., pp. 10 y 11; DUBOIS, L. Y BLUMANN, C., *Droit matériel de l'Union Européenne*, cit., p. 543; JONES A. Y SUFRIN, B., *EU Competition Law. Text, Cases and Materials*, cit., p. 125. Por su parte, afirman que no se aplicarían las normas de defensa de la competencia a la relación entre *Uber* y los conductores si estos son considerados trabajadores de la compañía, ALFARO ÁGUILA-REAL, J., «Uber y el Derecho antimonopolio», cit.; NOWAG, J., ¿«The UBER-Cartel? UBER between Labour and Competition Law», *Lund Student EU Law Review*, vol. 3, 2016, pp. 95-104, en p. 98; id., «When Sharing Platforms Fix Sellers' Prices», 8 de agosto de 2018, pp. 1-27, en pp. 9-11, disponible en https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3217193; HATZOPOLOUS, V., *The Collaborative Economy and EU Law*, cit., p. 129; BITTON, D., PEARL, D. Y SHAW, P., «Let me ride: no short-cuts in the antitrust analysis of ride hailing», *Competition: The Journal of the CLA Antitrust, UCL and Privacy Section*, vol. 29, n.º 2, 2019, pp. 20-33, en p. 21; DUNNE, N., «Competition Law (and its Limits) in the Sharing Economy», en N. M. Davison, M. Finck y J. J. Infranca (dirs.), *The Cambridge Handbook of the Law of the Sharing Economy*, cit., pp. 91-107, en p. 99.

⁹⁰¹ Dispone que: «[e]sta ley será de aplicación a los trabajadores que voluntariamente presten sus servicios retribuidos por cuenta ajena y dentro del ámbito de organización y dirección de otra persona, física o jurídica, denominada empleador o empresario».

Ya la Sentencia del Tribunal de Justicia de 16 de septiembre de 1999, en el asunto *Jean Claude Becu y otros*⁹⁰², declaró que el hecho de que los trabajadores se encuentren integrados en las empresas que los contratan, conlleva que formen una unidad económica con las mismas y, en consecuencia, no se les puede considerar empresas en el sentido del Derecho de la competencia (apdo. 26)⁹⁰³. También el Abogado General, Sr. F. G. Jacobs, en sus Conclusiones de 28 de enero de 1999 en el asunto *Albany International B. V. contra Stichting Bedrijfspensioenfonds Textielindustrie*⁹⁰⁴ lo expresó de manera clara, cuando afirmó que «[e]l trabajo por cuenta ajena es, por su propia naturaleza, lo opuesto al ejercicio independiente de una actividad económica o comercial. Normalmente, los trabajadores por cuenta ajena no asumen el riesgo comercial directo de una determinada transacción. Están sujetos a las órdenes de su empresario. No ofrecen sus servicios a distintos clientes, sino que trabajan para un único empresario. Por estas razones, existe una diferencia funcional significativa entre un trabajador y una empresa que presta servicios. Esa diferencia tiene su reflejo en su estatuto jurídico especial en distintos ámbitos del Derecho comunitario o nacional» (apdo. 215)⁹⁰⁵.

⁹⁰² STJUE (Sala 6.ª) de 16 de septiembre de 1999, *Jean Claude Becu y otros*, C-22/98, ECLI:EU:C:1999:419. Con anterioridad, había apuntado que los trabajadores forman «una unidad económica» con la empresa que les emplea, en la STJCE de 16 de diciembre de 1975, *Suiker Unie y otros contra Comisión*, asuntos acumulados 40/73 a 48/73, 50/73, 54/73 a 56/73, 111/73, 113/73 y 114/73, ECLI:EU:C:1975:174, apartado 539.

⁹⁰³ No obstante, TOWNLEY, C., «The concept of an “Undertaking”: The Boundaries of the Corporation: a Discussion of Agency, Employees and Subsidiaries», en G. Amato y C. Ehlermann (eds.), *EC Competition Law: a Critical Assessment*, Hart Publishing, Oxford, 2007, pp. 3-23, en pp. 15 y 23, disponible en <https://ssrn.com/abstract=1358649>, sugiere que los empleados deberían ser considerados empresas independientes cuando actúan en contra de los intereses de su principal.

⁹⁰⁴ Conclusiones del Abogado General, Sr. F. G. Jacobs, de 28 de enero de 1999, *Albany International B. V. contra Stichting Bedrijfspensioenfonds Textielindustrie*, C-67/96, asuntos acumulados C-115/97, C-116/97 y C-117/97 y asunto C-219/97, ECLI:EU:C:1999:28.

⁹⁰⁵ Por el contrario, el concepto de trabajador autónomo en Derecho laboral queda incluido dentro de la amplia noción de empresa que adopta el Derecho de la competencia. En la definición del trabajador autónomo como la persona física que realiza «de forma habitual, personal, directa, por cuenta propia y fuera del ámbito de dirección y organización de otra persona, una actividad económica o profesional a título lucrativo» (art. 1.1 LETA) concurren las dos notas determinantes del concepto de empresa del Derecho de defensa de la competencia, esto es, la prestación de una actividad económica en el mercado, como la independencia en el ejercicio de dicha actividad. Así lo ha declarado el Tribunal de Justicia, por ejemplo, en la STJUE (Sala 1.ª) de 4 de diciembre de 2014, *FNV Kunsten Informatie en Media contra Staat der Nederlanden*, C-413/13, ECLI:EU:C:2014:2411, argumentando que los autónomos son, en principio, empresas a efectos del artículo 101.1 TFUE, dado que, «a cambio de una remuneración, ofrecen sus servicios en un determinado mercado» y que «respecto de sus comitentes, ejercen su actividad como operadores económicos independientes» (apdo. 27). También quedaría incluido en el ámbito de aplicación del Derecho de la competencia el trabajador autónomo económicamente dependiente (TRADE), definido como el sujeto que realiza «una actividad económica o profesional a título lucrativo y de forma habitual, personal, directa y predominante para una persona física o jurídica, denominada cliente, del que dependen económicamente por percibir de él, al menos, el 75 por ciento de sus ingresos por rendimientos de trabajo y de

Además, el hecho de que los conductores no sean reconocidos como trabajadores en la práctica actual de *Uber* y *Cabify* carece de relevancia en relación con su calificación o no como empresas según las normas de competencia, pues «[c]omo ocurre con el concepto mismo de empresa, deberá estarse a la realidad de la prestación y a sus características concretas, no a la forma jurídica que adopte» [apdo. 55 de las conclusiones del Abogado General, de 25 de marzo de 1999, en el asunto *Jean Claude Becu y otros*⁹⁰⁶]. Ello se debe a que la mera calificación formal de los conductores como autónomos con arreglo al Derecho laboral no implica que tengan la condición de empresas conforme al Derecho de defensa de la competencia cuando en realidad su independencia disimula una relación laboral. Tampoco cabe entender que existen empresas independientes en aquellos supuestos en los que los trabajadores actúan como empleados por cuenta ajena en compañías titulares de autorizaciones VTC, es decir, estas últimas, por una parte, y *Uber, B. V.* o *Maxi Mobility Spain, S. L.*, por otra. La razón es que los conductores no forman una unidad económica con las sociedades titulares de las autorizaciones, sino con las gestoras de las plataformas (*Uber, B. V.* y *Maxi Mobility Spain, S. L.*), bajo cuya dirección y organización actúan, al igual que los conductores formalmente autónomos. A la misma conclusión se llega si se tiene en cuenta que, al ser las compañías gestoras de las plataformas las transportistas contractuales y los conductores los transportistas de hecho, es a las primeras a quienes corresponde determinar los términos y condiciones del contrato de transporte por carretera celebrado con los viajeros, entre ellos, el precio, y no a los conductores,

actividades económicas o profesionales» (art. 11.1 LETA), quien, si bien depende económicamente del empresario o cliente que lo contrata, actúa fuera de su ámbito de dirección y organización y tiene autonomía en el ejercicio de sus funciones.

⁹⁰⁶ Conclusiones del Abogado General, Sr. Dámaso Ruiz-Jarabo Colomer, de 25 de marzo de 1999, *Jean Claude Becu y otros*, C-22/98, ECLI:EU:C:1998:133, en las que afirma, además, que incluso «[l]a calificación que realicen los ordenamientos jurídicos nacionales sólo debe valer como un indicio más que se ha de tener en cuenta por el juez comunitario. De forma similar, tampoco son decisivas las calificaciones negativas procedentes del derecho nacional. Es decir, una entidad que ejerce una actividad económica no deja de constituir una empresa, para lo que aquí interesa, porque así lo prescriba el derecho interno. Significa esto que no basta que en un determinado ordenamiento se califique una relación jurídica como de contrato de trabajo para excluirla de la aplicación de las normas comunitarias relativas a las empresas» (apdo. 55). En el mismo sentido, la STJCE de 13 de enero de 2004, *Allonby*, C-256/01, ECLI:EU:C:2004:18, declara que «[l]a calificación formal de trabajador por cuenta propia con arreglo al Derecho nacional no excluye que una persona deba ser calificada de trabajador a efectos del artículo 141 CE, apartado 1, si su independencia sólo es ficticia, disimulando así una relación laboral a efectos del mencionado artículo» (apdo. 71). A ello apunta también GONZÁLEZ CASTILLA, F., «Prácticas restrictivas de la competencia en la economía colaborativa: las plataformas digitales en busca de puerto seguro para su modelo de negocio», *Rdc* (edición en línea), n.º 23, julio-diciembre de 2018, 1 de julio de 2018, pp. 1-38, en p. 8.

circunstancia que excluye el análisis de la determinación del precio como posible acuerdo colusorio⁹⁰⁷. En consecuencia, los artículos 101 TFUE y 1 LDC no se aplican a la relación entre *Uber* y *Cabify* y los conductores.

En coherencia con lo anterior, resulta criticable que la CNMC no haya incidido en la naturaleza del vínculo entre las plataformas y los conductores, tarea, sin duda, políticamente sensible⁹⁰⁸, en la Resolución de 28 de mayo de 2020⁹⁰⁹, en la que, entre otras cuestiones, tuvo que pronunciarse sobre si *Uber* y *Cabify*, junto con las empresas de VTC con las que colaboran, habían incurrido en una conducta de fijación de precios contraria a los artículos 101 TFUE y 1 LDC⁹¹⁰. La autoridad de competencia parte de la equivocada —en nuestro criterio— calificación de la actividad de las plataformas como «*de intermediación*» (y no como de auténticas

⁹⁰⁷ A ello apunta en relación con *Uber*, ALFARO ÁGUILA-REAL, J., «Uber y el Derecho antimonopolio», cit.; por su parte, PETROVIĆ, S. Y JAKŠIĆ, T., «Regulation and Competition of Taxi Services», cit., p. 177, en lo que a *Uber* respecta, señalan que si los conductores son considerados empresas independientes, entonces la relación contractual entre estos y *Uber* puede ser analizada a la luz del artículo 101 TFUE.

⁹⁰⁸ Lo señala con respecto a las autoridades nacionales de competencia, en general, NOWAG, J., «When Sharing Platforms Fix Sellers' Prices», cit., p. 9.

⁹⁰⁹ Resolución CNMC de 28 de mayo de 2020, *Uber/Cabify/Unauto*, Expediente S/0637/18, disponible en https://www.cnmc.es/sites/default/files/2980772_11.pdf. También en la Resolución CNMC de 6 de octubre de 2018, *UBER*, Expediente S/DC0616/17, disponible en https://www.cnmc.es/sites/default/files/2173742_10.pdf, en la que tuvo que pronunciarse sobre la eventual vulneración de la LCD, en este caso, de una oferta de Uber Systems Spain, S. L., sitúa la actividad de *Uber* en el mercado de los «servicios de intermediación a través de APP de trayectos de taxi y VTC» (FJ 4.2.º).

⁹¹⁰ La Resolución se pronuncia también sobre otras dos conductas, que declara lícitas: (1) la campaña realizada por *Uber* y *Cabify* bajo el nombre «En el futuro cabemos todos», que implicaba la realización de servicios gratuitos durante 12 horas en la jornada del 26 de septiembre de 2018, limitados a un único servicio por usuario. Afirma que no puede haber infracción del artículo 3 LDC, referente al falseamiento de la libre competencia por actos desleales, en relación con el artículo 17 LCD, que tipifica la venta a pérdida, ya que la campaña no encaja en ninguno de los supuestos en que la venta realizada bajo coste puede reputarse desleal. En efecto, del mensaje comercial de la oferta resulta evidente su carácter promocional y puntual, por lo que no pudo conducir al consumidor a la conclusión de que el precio en cuestión era indicativo del nivel de precios de los demás servicios ofrecidos. También se puede descartar el efecto de descrédito de los competidores en los casos de venta promocional o reacción a la oferta de un competidor, que pueda ser advertido fácilmente por los consumidores, como es este caso. Por último, no hay indicios de la existencia de intención predatoria, sino que, al contrario, la aplicación de descuentos similares constituye una práctica habitual entre los competidores en el mercado afectado. Sobre la venta a pérdida, vid. PALAU RAMÍREZ, F., «La venta a pérdida en la nueva Ley de ordenación del comercio minorista: ¿hacia una nueva etapa en su aplicación?», en F. Cachafeiro García, R. García Pérez y M. A. López-Suárez (coords.), *Derecho de la competencia y gran distribución*, Thomson Reuters Aranzadi, Pamplona, 2016, pp. 93-124; y, (2) un supuesto trato de favor ofrecido a *Uber* en el festival de música Madcool, consistente en el aprovechamiento de un carril preferencial y un parking exclusivo que le fueron reservados por su condición de patrocinadora del evento. La Sala considera que no existen indicios de infracción del artículo 3 LDC, debido al carácter puntual de la oferta, circunscrita a un festival y un día concretos, a las cuotas de los diferentes operadores en el mercado y a que se trata de una ventaja competencial disfrutada por *Uber* justificable por su condición diferenciada de patrocinador del evento.

transportistas contractuales) y se limita a afirmar que estas «no contratan conductores de manera directa, sino que ofrecen sus servicios a las diferentes empresas de VTC», sin indagar, no obstante, en si la actividad de los conductores se subordina en realidad a la voluntad de las plataformas, y no a la de las empresas titulares de VTC, que formalmente los contratan [además de referirse en todo momento, de forma errónea, a Uber Systems Spain, S. L., y no a Uber, B. V., gestora de la plataforma, cuando el Juzgado de lo Mercantil n.º 12 de Madrid en la ya citada Sentencia n.º 159/2017, de 13 de junio de 2017⁹¹¹, declaró la falta de legitimación pasiva de Uber Systems Spain, S. L. en una demanda por competencia desleal, por no ser «quien ha creado la plataforma de internet que gestiona los servicios prestados, tampoco Uber SS es una empresa que ha creado y gestiona la aplicación informática que se descarga en las tabletas, ordenadores y teléfonos móviles» (FJ 3.º, pto. 12.4º; en el mismo sentido, FJ 5.º, pto. 19.4º)].

En concreto, la CNMC tenía que pronunciarse sobre «la presunta fijación de precios de cada una de las plataformas considerada como instrumento de agrupación de prestadores de servicios independientes» (pto. Segundo.3 de los Fundamentos de Derecho), es decir, si existía una conducta anticompetitiva del tipo *hub and spoke*. En poco más de una página resuelve y declara el carácter lícito de la conducta de fijación de precios. Fundamenta su decisión absoluta en que las plataformas determinan de manera independiente (y distinta) los precios; persiguen intereses propios y no comparten sus beneficios o pérdidas con las empresas de VTC; *Uber* y *Cabify* no exigen exclusividad a los conductores, que, además de utilizar los servicios de la plataforma, pueden operar libremente con clientes finales ajenos, como tampoco lo hace *MyTaxi* en los contratos con los titulares de licencias de taxis; y muchas compañías de VTC operan de manera simultánea con distintos servicios de intermediación, que también ofrecen sus servicios a taxis. Parece que se ha querido forzar una solución (que no exista restricción de la competencia), pero sin analizar la relación jurídica entre las partes desde el punto de vista de la normativa laboral y de ordenación del transporte.

⁹¹¹ Vid. Capítulo III, epígrafe III.1.1.

1.3. La actividad de *Cabify* en Alicante, Barcelona, Benidorm, Valencia y Zaragoza: la matriz y sus filiales como empresas no independientes

Prestige&Limousine, S. L. (en Barcelona) y Miurchi Car, S. L. (en Alicante, Benidorm, Valencia y Zaragoza) prestan el servicio de arrendamiento de vehículos con conductor utilizando conductores de sus respectivas flotas, es decir, empleados de ellas. Al igual que los conductores que prestan servicios para Uber, B. V. y Maxi Mobility Spain, S. L., tampoco los empleados por Prestige&Limousine, S. L. y Miurchi Car, S. L. constituyen empresas independientes, pues forman una unidad económica con las sociedades que los emplean. Es más, a diferencia de los conductores de Uber, B. V. y Maxi Mobility Spain, S. L., que no están empleados *de facto* por estas compañías, sino que actúan como autónomos o empleados de empresas titulares de autorizaciones VTC, en el caso de los conductores de Prestige&Limousine, S. L. y Miurchi Car, S. L. forma y fondo coinciden, pues están vinculados a las sociedades mediante un contrato de trabajo.

Sin embargo, cabe preguntarse si Prestige&Limousine, S. L. y Miurchi Car, S. L., filiales de Maxi Mobility Spain, S. L., son independientes de su matriz, o si, al contrario, dicha independencia es meramente jurídica y, en la práctica, forman una única unidad económica. La respuesta es relevante, pues Prestige&Limousine, S. L. y Miurchi Car, S. L. aplican los precios que el algoritmo de Maxi Mobility Spain, S. L. calcula. Por tanto, en caso de entenderse que la matriz y cada una de sus filiales son empresas independientes en el sentido de las normas de competencia, la fijación de precios podría constituir una práctica colusoria. Dicho de otro modo: si Maxi Mobility Spain, S. L. ha cedido el uso de su negocio a Prestige&Limousine, S. L. y Miurchi Car, S. L., respectivamente, y, en consecuencia, estas deben ser consideradas las transportistas contractuales, también deberían ser ellas mismas las que fijasen los precios de los transportes y no Maxi Mobility Spain, S. L.

La valoración de la independencia de las dos filiales respecto de su matriz ha de realizarse en base a la referida doctrina de la unidad económica o de la unidad de grupo, que excluye de la prohibición de las prácticas colusorias los acuerdos alcanzados entre la matriz y alguna o algunas de sus filiales cuando estas últimas no ostentan independencia para determinar de forma autónoma su comportamiento en el mercado.

Las primeras resoluciones en asuntos en los que se aplicó dicha doctrina entendieron que, para que los acuerdos entre una sociedad matriz y sus filiales quedasen excluidos de la prohibición de las prácticas colusorias, debían implicar un reparto de tareas entre las sociedades del mismo grupo empresarial. Así resultó de la Decisión de la Comisión de 18 de julio de 1969 en el asunto *Christiani&Nielsen*⁹¹², que se encuentra en los orígenes de la doctrina de la unidad de grupo. En ella se declaró inaplicable el artículo 85.1 TCE (actual art. 101.1 TFUE) al acuerdo de reparto de mercados alcanzado entre la matriz *Christiani & Nielsen Copenhagen* y su filial *Christiani&Nielsen La Haye* porque esta última no actuaba de forma autónoma en el mercado desde un punto de vista económico, en atención a una serie de razones: la filial había sido creada para ejecutar en mejores condiciones la actividad del grupo en territorio neerlandés; la filial, participada al 100% por la matriz, y esta última, no pueden considerarse empresas competidoras; la matriz ostentaba el derecho a nombrar a los directivos de la filial y a darles instrucciones, que la filial estaba obligada a seguir; y entre las dos sociedades había intercambio de información, patentes, *know-how* y colaboración permanente. En suma, el acuerdo constituía tan solo un reparto de las tareas a realizar dentro de una misma entidad económica (considerando II). Dicha interpretación fue confirmada por el Tribunal de Justicia en resoluciones posteriores, entre ellas, en la Sentencia de 31 de octubre de 1974 en el asunto *Centrafarm B. V. and Adriaan de Peijper contra Sterling Drug Inc.*, en la que precisó que «*el artículo 85 no se refiere a los acuerdos o prácticas concertadas entre empresas que pertenecen al mismo grupo en concepto de sociedad matriz y filial, cuando las empresas constituyen una unidad económica dentro de la cual la filial no goza de autonomía real para determinar su línea de actuación en el mercado, y cuando estos acuerdos o prácticas tienen por objeto efectuar un reparto interno de funciones entre las empresas*» (apdo. 32)⁹¹³.

⁹¹² JOCE L 165, de 5 de julio de 1969; en el mismo sentido, la Decisión de la Comisión de 30 de junio de 1970, *Kodak*, apartados 11-14 (JOCE L 147, de 7 de julio de 1970). Vid. CALVO CARAVACA, A. L., *Derecho Antitrust Europeo*, cit., p. 213.

⁹¹³ STJCE de 31 de octubre de 1974, *Centrafarm B. V. y Adriaan de Peijper contra Sterling Drug Inc.*, 14/74, ECLI:EU:C:1974:114; en el mismo sentido, STJCE (Sala 6.ª) de 4 de mayo de 1988, *Corinne Bodson S. A. contra Pompes funèbres des régions libérées*, 30/87, ECLI:EU:C:1988:225, apartado 4. También la STJCE de 25 de noviembre de 1971, *Béguelin Import Co. contra S. A. G. L. Import Export*, 22/71, ECLI:EU:C:1971:113, que no lo expresa directamente, aunque sí lo hace el Abogado General, Sr. Alain Dutheillet de Lamothe, en sus conclusiones en el asunto, presentadas el 28 de octubre de 1971, ECLI:EU:C:1971:103, en p. 252, cuando afirma que «*lo anterior no constituye en realidad un acuerdo entre empresas, sino una reorganización interna de la empresa matriz*».

Un punto de inflexión en la anterior doctrina de la unidad económica lo marcó la Sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 12 de enero de 1995 en el asunto *Viho contra Comisión*⁹¹⁴. En la misma, el Tribunal prescindió de analizar si los acuerdos de distribución alcanzados en el seno del grupo internacional de sociedades Parker, entre la matriz y sus filiales, tenían por objeto un reparto de las tareas dentro del grupo. Después de considerar acreditado que el grupo Parker constituía una «*unidad económica en la que las filiales no pueden determinar de manera autónoma su comportamiento en el mercado*» (apdo. 49) —porque Parker poseía el 100 % del capital de sus filiales; las actividades de venta y de marketing de las filiales estaban dirigidas por un equipo regional designado por la sociedad matriz, que controlaba los objetivos de venta, los márgenes brutos, los costes de venta, el flujo de caja y las existencias, y también determinaba la gama de productos en venta, controlaba la actividad publicitaria e impartía directrices respecto a los precios y descuentos (apdo. 48)— declaró que era «*superflua la alegación de la demandante según la cual los citados acuerdos infringen el apartado 1 del artículo 85 por ir más allá del mero reparto de funciones interno dentro del grupo*», pues «*de sus propios términos resulta que el apartado 1 del artículo 85 no contempla los comportamientos que son, en realidad, obra de una unidad económica*» (apdo. 54).

Con todo, la doctrina de la unidad económica no sólo ha sido aplicada para excluir de la prohibición de las prácticas colusorias los acuerdos entre la sociedad madre y su filial o filiales, sino que también tiene relevancia a efectos de la multa que la Comisión o la CNMC pueden imponer por infracción de los artículos 101.1 TFUE y 1.1 LDC, en el sentido de que, si la matriz y la filial forman una única entidad económica, el importe de dicha multa y los límites al mismo se calcularán sobre el volumen de negocios del grupo y no solo de la filial que ha cometido la infracción [art. 23.2 del Reglamento (CE) n.º 1/2003, del Consejo, de 16 de diciembre de 2002

⁹¹⁴ STPI (Sala 1.ª) de 12 de enero de 1995, *Viho contra Comisión*, T-102/92, ECLI:EU:T:1995:3. En este pronunciamiento se basan las «Directrices sobre la aplicabilidad del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a los acuerdos de cooperación horizontal», cit., cuando afirman que «*las compañías que formen parte de una misma “empresa” a tenor del artículo 101, apartado 1, no son competidoras a efectos de las presentes directrices. El artículo 101 solamente se aplica a los acuerdos entre empresas independientes. Cuando una empresa ejerce una influencia decisiva sobre otra empresa, forman una única entidad económica y, por lo tanto, forman parte de la misma empresa*» y que lo anterior «*es también aplicable a las empresas hermanas, es decir, las empresas sobre las que ejerce una influencia decisiva la misma sociedad matriz. Por lo tanto, no se considera que sean competidoras incluso aunque operen en los mismos mercados de productos y geográfico de referencia*» (apdo. 1.1.11).

relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 81 y 82 del Tratado⁹¹⁵ (en adelante, Reglamento 1/2003) y art. 61.2 en relación con el art. 63.1 LDC].

Los pronunciamientos relacionados con este tema permiten extraer importantes conclusiones respecto de cuándo cabe entender que la matriz y la filial o filiales forman una unidad económica y, por tanto, una única empresa. Es clásica la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala 3.^a) de 10 de septiembre de 2009 en el asunto *Akzo Nobel contra Comisión*⁹¹⁶, que declara que puede imputarse a la matriz el comportamiento de la filial cuando esta última no determina de manera autónoma su conducta en el mercado, sino que aplica las instrucciones que la matriz le imparte «*teniendo en cuenta concretamente los vínculos económicos organizativos y jurídicos que unen a esas dos entidades jurídicas*» (apdo. 58). Además, establece el Tribunal una presunción *iuris tantum* de que, cuando una sociedad matriz posee el 100% o un porcentaje muy elevado⁹¹⁷ del capital social de su filial ejerce una influencia decisiva sobre el comportamiento de la misma y, en consecuencia, «*constituyen una sola empresa con arreglo al artículo 81 CE*». Corresponde a la matriz desvirtuar dicha presunción, aportando «*todo elemento relativo a los vínculos organizativos, económicos y jurídicos entre ella y su filial que puedan demostrar que no integran una única entidad económica*» (apdos. 62, 63 y 65)⁹¹⁸, pero la autoridad de competencia está obligada a justificar por qué los argumentos invocados por la matriz no son suficientes para refutar la presunción⁹¹⁹, es decir, debe motivar su resolución, ya

⁹¹⁵ DOCE L 1, de 4 de enero de 2003.

⁹¹⁶ STJUE (Sala 3.^a) de 10 de septiembre de 2009, *Akzo Nobel contra Comisión*, C-97/08 P, ECLI:EU:C:2009:536.

⁹¹⁷ Se ha aceptado también que la presunción opera cuando la matriz posee un 98% del capital social de la filial [STJUE (Sala 2.^a) de 29 de septiembre de 2011, *Elf Aquitaine S. A. contra Comisión*, C-521/09 P, ECLI:EU:C:2011:620] e incluso el 73,3375 % [STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.^a) s. n., de 18 de enero de 2016, Roj: STS 66/2016, FJ 8.º], pero no cuando ostenta el 60% [STGUE (Sala 4.^a) de 6 de marzo de 2012, *FLS Plast A/S contra Comisión*, T-64/06, ECLI:EU:T:2012:102, apartado 36; STGUE (Sala 3.^a) de 12 de diciembre de 2012, *I. garantovaná a.s. contra Comisión*, T-392/09, ECLI:EU:T:2012:674, apdos. 15-57].

⁹¹⁸ Esta doctrina tuvo sus orígenes en la STJCE (Sala 5.^a) de 16 de noviembre de 2000, *Stora Kopparbergs Bergslags AB contra Comisión*, C-286/98 P, ECLI:EU:C:2000:630, apartado 29, que también afirmó la existencia de una presunción *iuris tantum* de influencia decisiva de la matriz sobre la filial participada al 100%. No obstante, se planteaban todavía dudas sobre si esa iba a ser la postura del Tribunal de Justicia, ya que tanto la Comisión como el Tribunal de Primera Instancia y el Tribunal de Justicia se refirieron no solo a la posesión del 100% del capital de las filiales, sino también a otras circunstancias, como el hecho de que la matriz no hubiera negado su capacidad para determinar la política comercial de la filial y la representación común de ambas durante el procedimiento administrativo. Vid. GUTIÉRREZ GILSANZ, J., «La responsabilidad de la matriz por las infracciones del Derecho de la competencia cometidas por sus filiales», cit., p. 256.

⁹¹⁹ LAGUNA DE PAZ, J. C., «El principio de responsabilidad personal en las sanciones administrativas», *RAP*, n.º 211, 2020, pp. 37-69, en p. 58, afirma que la exigencia de motivación constituye la principal garantía de las partes

que la motivación constituye un requisito esencial de forma de las resoluciones sancionadoras, cuyo incumplimiento o cumplimiento defectuoso determina su invalidez⁹²⁰.

En la Sentencia de 20 de enero de 2011 en el asunto *General Química y otros contra Comisión*⁹²¹, el Tribunal de Justicia incide en que es precisamente el hecho de que dos sociedades formen una única unidad económica el que permite sancionar a la matriz por el comportamiento de la filial: «*la circunstancia que permite que la Comisión imponga una multa a una sociedad matriz no consiste ni en el hecho de que esta matriz haya incitado a su filial a cometer una infracción de las normas de la Unión en materia de competencia ni en el hecho de que la matriz tenga una implicación directa en la infracción cometida por su filial, sino en el hecho de que estas dos sociedades constituyan una misma unidad económica y, en consecuencia, formen una única empresa en el sentido del artículo 81 CE*» (apdo. 102). Ahora bien, aunque la existencia de la presunción *iuris tantum* ha sido criticada en la doctrina⁹²², por

ante el juego de la presunción, pues es un requisito de forma esencial, cuyo incumplimiento determinaría la invalidez de la resolución sancionadora. También CALLOL, COCA&ASOCIADOS., «La responsabilidad de la sociedad matriz por las prácticas anticompetitivas de sus filiales: la presunción *iuris tantum*», *Diario La Ley* (edición en línea), n.º 8984, Sección Tribuna, 22 de mayo de 2017, pp. 1-6, en p. 2.

⁹²⁰ En la STJUE (Sala 2.ª) de 29 de septiembre de 2011, *Elf Aquitaine S. A. contra Comisión*, cit., el Tribunal de Justicia insistió en la obligación de la Comisión de rebatir las alegaciones exculpativas que, en su defensa, hubiera realizado la matriz: «*la Comisión está en todo caso obligada –so pena de que dicha presunción se convierta, de hecho, en irrefutable– a exponer de manera adecuada a dichos destinatarios las razones por las que los elementos de hecho y de Derecho invocados no han sido suficientes para refutar dicha presunción. La obligación de la Comisión de motivar sus decisiones sobre este punto resulta en particular del carácter iuris tantum de dicha presunción, cuya refutación requiere que los interesados presenten una prueba acerca de los vínculos económicos, organizativos y jurídicos entre las sociedades de que se trate*» (apdo. 153). La STGUE (Sala 6.ª ampliada) de 16 de junio de 2011, *Edison SpA contra Comisión*, T-196/06, ECLI:EU:T:2011:281, anuló la decisión de la Comisión respecto de dos de las sancionadas, precisamente porque «*no adoptó una postura detallada sobre las pruebas aportadas por la demandante con el fin de destruir la presunción (...) y, por lo tanto, no motivó de modo jurídicamente suficiente su conclusión sobre la imputación de la infracción de que se trata a la demandante*» (apdo. 87).

⁹²¹ STJUE (Sala 1.ª) de 20 de enero de 2011, *General Química y otros contra Comisión*, C-90/09 P, ECLI:EU:C:2011:21.

⁹²² ALFARO ÁGUILA-REAL, J., «Kokkot sobre la responsabilidad de la matriz por las infracciones de Derecho de la Competencia de la filial: las insuficiencias del Derecho Europeo», en *Almacén de Derecho*, 20 de julio de 2012, disponible en <https://derechomercantiles pana.blogspot.com/2012/07/kokkot-sobre-la-responsabilidad-de-la.html>, señala que «*tener el 100 % del capital de una sociedad permite deducir en abstracto que la matriz puede decidir la política de la filial. Pero no permite deducir que la matriz participó de cualquier manera (“ejerció una influencia decisiva”) en la conducta ilícita concreta de la filial*» y que lo que la matriz tendría que demostrar no es que no interviene en el comportamiento de su filial en el mercado, sino que «*no intervino en el comportamiento ilícito de su filial en el mercado*»; ALFARO ÁGUILA-REAL, J. Y LIÑÁN HERNÁNDEZ, P., «Crítica a la jurisprudencia europea sobre imputación a la sociedad matriz de las infracciones de competencia cometidas por sus filiales», *REDE*, n.º 43, 2012, pp. 229-250, en p. 244; DÍEZ ESTELLA, F. Y PÉREZ FERNÁNDEZ, P., «Responsabilidad antitrust de la matriz por los actos de la filial: ¿enajenación mental transitoria o aberración jurídica permanente en la Comisión Europea

entender que solo es refutable en la teoría, pero no en la práctica, lo cierto es que el Tribunal de Justicia ha rechazado tales críticas⁹²³.

En el ámbito interno, la LDC recoge de forma expresa que «la actuación de una empresa es también imputable a las empresas o personas que la controlan, excepto cuando su comportamiento económico no venga determinado por alguna de ellas» (art. 61.2 LDC), precepto interpretado por las autoridades de competencia y órganos judiciales nacionales en línea con los pronunciamientos de los Tribunales europeos⁹²⁴. Es muy clara la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 1053/2018, de 19 de

y la jurisprudencia comunitaria?», cit., en p. 25, señalan que «*la imputación a la matriz no se basa en cuestiones de conducta —lo que ha hecho o no ha hecho— sino estructurales —el hecho de ser propietaria de las acciones de la sociedad infractora*»; GUTIÉRREZ GILSANZ, J., «La responsabilidad de la matriz por las infracciones del Derecho de la competencia cometidas por sus filiales», cit., p. 266; REBOLLO PUIG, M., «Tribulaciones sobre los responsables de las infracciones contra la competencia», en L. M.ª Miranda Serrano y J. Costas Comesaña (dirs.), *Derecho de la competencia. Desafíos y cuestiones de actualidad*, cit., pp. 361-393, en p. 370; por su parte, ESCUDERO, A., «Capítulo 13. Multas a empresas: imputabilidad de las matrices y determinación del importe de las sanciones», en J. M.ª Beneyto Pérez y J. Mailló González-Orús (dirs.), *La lucha contra los Cártels en España*, Thomson Reuters, Cizur Menor, 2015, pp. 523-567, en p. 528, señala que la presunción es muy difícil de rebatir en la práctica, aunque la filial podría probar su autonomía, por ejemplo, si acredita que es ella misma quien toma las decisiones sobre la puesta en el mercado de los productos o sobre los cambios de precios a través de «*reglas de funcionamiento interno, actas de los Comités de Dirección o Consejo de Administración, etc.*» (Resolución CNMC de 21 de enero de 2010, en el expediente S/0084/08 Fabricantes de gel); LAMADRID DE PABLO, A. Y BALCELLS CARTAGENA, A., «Capítulo 11. La prueba de los cártels en derecho español», en J. M.ª Beneyto Pérez y J. Mailló González-Orús (dirs.), *La lucha contra los Cártels en España*, cit., pp. 419-483, en pp. 474 y 475, consideran que sería conveniente que se explicitara el tipo de pruebas necesarias para acreditar la autonomía de una filial, pues, de lo contrario, existe el riesgo de que el amplio margen de apreciación del que las autoridades de competencia disfrutan en tal punto derive en decisiones subjetivas que tornen la presunción en irrefutable; también JONES, A., «The Boundaries of an Undertaking in EU Competition Law», cit., p. 315; ODUDU, O. Y BAILEY, D., «The single economic entity doctrine in EU competition law», cit., pp. 1751 y 1752. En cambio, LAGUNA DE PAZ, J. C., «El principio de responsabilidad personal en las sanciones administrativas», cit., pp. 57 y 58, parece opinar lo contrario, pues afirma que «*si cabe prueba en contrario (por ejemplo, por ser un inversor financiero, por tener una participación puramente temporal o por no tener la capacidad jurídica de dirigir la actuación de la filial)*» y señala como, de hecho, en algunas ocasiones, los tribunales han anulado decisiones administrativas por entender que la filial había actuado de forma autónoma. También parecen considerar que la presunción no es irrefutable, CALLOL, COCA&ASOCIADOS., «La responsabilidad de la sociedad matriz por las prácticas anticompetitivas de sus filiales: la presunción *iuris tantum*», cit., p. 2.

⁹²³ Por ejemplo, en la STJUE (Sala 3.ª) de 3 de mayo de 2012, *Legris Industries SA contra Comisión*, C-289/11 P, ECLI:EU:C:2012:270, señala el Tribunal que «*el hecho de que sea difícil aportar la prueba en contrario necesaria para refutar una presunción no implica, en sí mismo, que ésta sea irrefutable, sobre todo cuando son las entidades contra las que opera la presunción quienes están en mejores condiciones para buscar dicha prueba en su propia esfera de actividades*» (apdo. 53). En el mismo sentido, STJUE (Sala 2.ª) de 29 de septiembre de 2011, *Elf Aquitaine S. A. contra Comisión*, cit., apartado 70.

⁹²⁴ La Resolución CNC de 24 de junio de 2011, *Bombas de fluidos*, Expediente S/0185/09, disponible en <https://www.cnmc.es/sites/default/files/50352.pdf>, declaró que «*[e]l precepto español es un reflejo de la doctrina comunitaria, que permite imputar la responsabilidad a la sociedad matriz aunque no haya participado directamente en el acuerdo*» (FJ 7.º).

junio⁹²⁵, que desestima el recurso de casación interpuesto por Centauro, S. L. (la matriz) y Centauro Rent a Car, S. L. (la filial) contra la Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 6.ª) n.º 100/2016, de 16 de marzo⁹²⁶, que las declaraba responsables de participar en un cartel de fijación de precios y de condiciones comerciales en varias Comunidades Autónomas durante mayo de 2005 y octubre de 2011, imponiéndoles, en consecuencia, una multa de 5.567.940 euros. El Alto Tribunal confirma la resolución de instancia, «[n]o sólo porque es la ley la que prevé la presunción de imputabilidad a quienes controlan una sociedad, sino porque resulta por completo lógico y razonable que cuando una sociedad matriz posee el 100% del capital de una filial, sea ella a quien corresponde acreditar que la filial actúa de manera autónoma y que, por consiguiente, no se pueden imputar a la matriz las conductas infractoras de la filial. La ausencia de prueba en tal sentido por parte de la matriz Centauro S. L. trae como consecuencia la plena efectividad de la referida presunción legal, que no resulta desvirtuada por los argumentos expuestos por las sociedades recurrentes en casación: que Centauro S. L. es una mera sociedad holding a la que no se le puede atribuir responsabilidad automática sobre sus filiales, que ambas sociedades tienen órganos decisorios distintos o la mera afirmación apodíctica de que Centauro disponía de la más amplia autonomía frente a Centauro, S. L.» (FJ 2.º).

Pues bien, la aplicación de la descrita doctrina de la unidad económica a la relación entre Maxi Mobility Spain, S. L. y sus filiales, Prestige&Limousine, S. L. y Miurchi Car, S. L., permite concluir que la matriz forma una unidad económica con cada una de ellas, es decir, una única empresa a efectos de las normas de defensa de la competencia. No parece que las filiales determinen de forma autónoma su actuación en el mercado, sino que, al contrario, actúan bajo el control de Maxi Mobility Spain, S. L. En efecto, el control que Maxi Mobility Spain, S. L. ostenta sobre ambas filiales puede presumirse *iuris tantum*, pues es titular de 100% del capital social de aquellas⁹²⁷. Además, otros indicios sugieren que existe una unidad económica entre

⁹²⁵ Roj: STS 2235/2018. En el mismo sentido, la STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 162/2012, de 29 de marzo (Roj: STS 2629/2012), comentada por LÓPEZ MIÑO, A., «Resolución de contrato como denegación abusiva de suministro y responsabilidad de la empresa matriz por actos anticompetitivos de su filial. Sentencia de 29 de marzo de 2012 (RJ 2012,8003)», *CCJC*, n.º 92, mayo-agosto de 2013, pp. 57-70.

⁹²⁶ JUR 2016\72494.

⁹²⁷ En relación con Prestige&Limousine, S. L., vid. *BORME* n.º 32, de 15 de febrero de 2019. Por su parte, Miurchi Car, S. L. fue creada el 31 de enero de 2018, fecha en la que contaba con un socio único, esto es, la sociedad Costa

Maxi Mobility Spain, S. L. y cada una de sus filiales. En concreto, D. Juan Ignacio García Braschi es, a la vez, administrador único de Prestige&Limousine, S. L. y Miurchi Car, S. L.⁹²⁸ y director financiero de *Cabify* desde 2013⁹²⁹. Asimismo, las filiales comparten domicilio social con la matriz⁹³⁰.

Por otra parte, en el caso de Prestige&Limousine, S. L. al menos, el modo de relacionarse con la prensa también indica que existe una unidad de dirección entre ambas sociedades, como lo pusieron de manifiesto las declaraciones realizadas por el Sr. Juan de Antonio, fundador y director ejecutivo de *Cabify*, cuando, con ocasión del cambio de modelo de negocio en Barcelona, afirmó que «[l]a empresa es consciente de que este modelo no es el mejor para una ciudad y una comunidad que son símbolos de innovación y progreso, pero está dispuesta a cargar con el elevado e injustificado coste de adaptar su modelo de negocio para cubrir las necesidades de los usuarios en Catalunya. Este nuevo modelo implica renunciar a la operativa general de *Cabify* de gestión del servicio como agencia de viajes, que no impone al usuario restricción alguna al tiempo de precontratación previo, y que se adapta mucho mejor, tanto a la demanda y necesidades de los usuarios, como al derecho a la libertad de empresa reconocido por la Constitución española y el Derecho de la Unión Europea»⁹³¹. Así, el fundador y director ejecutivo del grupo *Cabify* se dirige ante la opinión pública en nombre de Prestige&Limousine, S. L. y Maxi Mobility Spain, S. L., como interlocutor apto para hacerlo, señal de que las dos compañías persiguen una estrategia comercial común⁹³², que también pone de manifiesto la

Fleming S. Coop. Mad. (*BORME* n.º 105, de 4 de junio de 2018). Posteriormente, fue transformada en sociedad de responsabilidad limitada y red denominada Costa Fleming Car, S. L. el 9 de julio de 2019 (*BORME* n.º 129, de 9 de julio de 2019). En fin, en diciembre de 2020, registró su declaración de unipersonalidad, siendo su socio único Maxi Mobility Spain, S. L. (*BORME* n.º 232, de 2 de diciembre de 2020).

⁹²⁸ Siguiendo el *BORME* n.º 163, de 24 de agosto de 2018, el 16 de agosto de 2018, Miurchi Car, S. L. cambió de administrador único, dejando de serlo Costa Fleming S. Coop. Mad., que fue sustituida por D. Juan Ignacio García Braschi.

⁹²⁹ Así resulta del propio perfil de *LinkedIn* de D. Juan Ignacio García Braschi: <https://www.linkedin.com/in/juan-garc%C3%ADa-braschi-0079982/?originalSubdomain=es> (información consultada el 10 de septiembre de 2020) y lo recoge también la prensa: <https://www.eventoselpais.com/nomoney2017/ponentes/juan-ignacio-garcia-braschi/>.

⁹³⁰ Calle Pradillo, n.º 42, de Madrid.

⁹³¹ <https://gacetadelturismo.com/transporte-terrestre/cabify-vuelve-a-barcelona-tras-adequar-su-modelo-de-negocio/>; <https://www.elperiodico.com/es/economia/20190306/cabify-vuelve-barcelona-7339604>.

⁹³² Al criterio de la independencia en la estrategia comercial seguida por la filial con respecto a la matriz para entender que la primera es independiente de la segunda alude GIRGADO PERANDONES, P., «Grupos de empresas y Derecho antitrust: la aplicación de las normas anticolidatorias en las relaciones intragrupo», cit., p. 83.

ausencia de separación entre la matriz y su filial. En consecuencia, la conducta mediante la que Prestige&Limousine, S. L. y Miurchi Car, S. L. aplican a los trayectos el precio que determina Maxi Mobility Spain, S. L. no cae en el ámbito de la prohibición de prácticas colusorias (art. 101 TFUE y art. 1 LDC)⁹³³.

1.4. El mercado relevante en que operan *Uber* y *Cabify* y la consiguiente ausencia de posición de dominio

El mercado relevante o de referencia en que actúan *Uber* y *Cabify* debe determinarse en atención a dos dimensiones: el mercado de servicios de referencia, que comprende «*la totalidad de los productos y servicios que los consumidores consideren intercambiables o sustituibles en razón de sus características, su precio o el uso que se prevea hacer de ellos*», y el mercado geográfico de referencia, esto es, «*la zona en la que las empresas afectadas desarrollan actividades (...) de prestación de los servicios de referencia, en la que las condiciones de competencia son suficientemente homogéneas y que puede distinguirse de otras zonas geográficas próximas debido, en particular, a que las condiciones de competencia en ella prevalecientes son sensiblemente distintas a aquéllas*» (apdos. 7 y 8 de la «Comunicación relativa a la definición de mercado de referencia»⁹³⁴).

Así lo hace la CNMC en la antes referida Resolución de 28 de mayo de 2020, en la que declara que el modelo de negocio de las plataformas constituye un mercado bilateral o de dos caras (*two sided markets*)⁹³⁵, que se caracteriza por (1) tener dos o más grupos de usuarios; (2)

⁹³³ Adviértase, sin embargo, que estos modelos de negocio suelen ser bastante cambiantes, bien sea por cuestiones de organización interna del grupo, bien por la voluntad de adaptarse a cambios legislativos. El hecho de que Maxi Mobility Spain, S. L. forme una unidad económica con sus filiales Prestige&Limousine, S. L. y Miurchi Car, S. L. al momento de escribirse estas líneas, no impide que las filiales puedan dejar de estar bajo el control de la matriz en un futuro y, en consecuencia, constituir empresas independientes.

⁹³⁴ COMISIÓN EUROPEA, «Comunicación relativa a la definición de mercado de referencia a efectos de la normativa comunitaria en materia de competencia», 97/C 372/03 (DOCE C 372, de 9 de diciembre de 1997).

⁹³⁵ El término fue acuñado por ROCHET, J. Y TIROLE, J., «Platform competition in two-sided markets», *JEEA*, vol. 1, junio de 2003, pp. 990-1.029, en pp. 990 y 991, quienes explican que la definición y las características de los mercados bilaterales se aplican, asimismo, a los mercados multilaterales, es decir, aquellos con más de dos lados (*multisided markets*), como ocurre, por ejemplo, en el caso del motor de búsquedas de Google, que pone en contacto a tres grupos de usuarios: los que realizan búsquedas, los anunciantes, y aquellos que quieren que su página web sea encontrada, y, por tanto, representa un mercado trilateral; por los mismos autores, «Two-Sided Markets: A Progress Report», *The RAND Journal of Economics*, vol. 37, n.º 3, 2006, pp. 645-667, en pp. 645-648. A la teoría económica de los mercados bilaterales alude también la COMISIÓN EUROPEA, «Public consultation on the regulatory

que se necesitan mutuamente; (3) y no pueden por sí mismos obtener el valor que su interacción les proporcionaría; de modo que (4) confían en el catalizador (la plataforma) para generar ese valor creando transacciones entre ellos. En consecuencia, la función principal de los mercados bilaterales consiste en crear un espacio de encuentro y facilitar las interacciones entre los miembros de los dos grupos, reduciendo los costes de transacción⁹³⁶. Según la autoridad de competencia, el mercado de dos caras generado por *Uber* y *Cabify* está formado por los prestadores de servicios de VTC, en una de las caras, y, los viajeros, en la otra. En concreto, el mercado relevante de servicios es el de la «*intermediación en la contratación de trayectos en taxi y VTC a través de app*» y el mercado geográfico relevante, el de cada Comunidad Autónoma donde operan las plataformas. La CNMC afirma que, si bien, desde la perspectiva de las plataformas, la aplicación es la misma para todas las ciudades, pudiendo, por tanto, considerarse que el mercado es de ámbito nacional, sin embargo, la conducta analizada se realiza en las grandes ciudades en las que las plataformas operan: Madrid, Barcelona, Málaga y Sevilla y alrededores, en el caso de *Uber*, y Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Málaga y Alicante, en el de *Cabify*. En definitiva, el ámbito geográfico relevante es el autonómico.

Sin embargo, la definición del mercado de referencia realizada por la CNMC no parece acertada y ello se debe a la equivocada calificación de la actividad de las plataformas como de intermediación y, por tanto, a la consideración de estas y de los prestadores de servicios de transporte (la resolución se refiere solo a las empresas de VTC, y no a los conductores autónomos) como empresas independientes, según se ha explicado *supra*. En cambio, si se entiende que tanto *Uber*, B. V. como *Maxi Mobility Spain*, S. L. son auténticas transportistas

environment for platforms, online intermediaries, data and cloud computing and the collaborative economy», cit., p. 5, en la que define las plataformas que intervienen en la economía colaborativa como «*empresas que operan en mercados bilaterales o multilaterales, que utilizan internet para hacer posibles interacciones entre dos o más grupos de usuarios distintos pero interdependientes, de forma que se genere valor para al menos uno de los grupos*» (la traducción se toma de MONTERO PASCUAL, J. J., «La regulación de la economía colaborativa», cit., p. 88). No obstante, la mayoría de los encuestados cuestionaron la definición propuesta en la consulta, según se explica en COMISIÓN EUROPEA, «Synopsis Report on the Public Consultation on the Regulatory Environment for Platforms, Online Intermediaries and the Collaborative Economy», 26 de enero de 2016, pp. 1-27, en p. 6, disponible en <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/news/results-public-consultation-regulatory-environment-platforms-online-intermediaries-data-and>. Vid. también HOUSE OF LORDS, SELECT COMMITTEE ON EUROPEAN UNION, «Online Platforms and the Digital Single Market», HL Paper 129, 20 de abril de 2016, pp. 1-128, en p. 19, disponible en <https://publications.parliament.uk/pa/ld201516/ldselect/ldcom/129/129.pdf>.

⁹³⁶ EVANS, D. S. Y SCHMALENSEE, R., «The Industrial Organization of Markets with Two-Sided Platforms», cit., p. 152; id. «The Antitrust Analysis of Multi-Sided Platforms Business», NBER, Working Paper 18783, febrero de 2013, p. 7, disponible en <https://www.nber.org/papers/w18783>.

contractuales y forman una unidad económica con los conductores y las empresas de VTC, la conclusión que se alcanza sobre el mercado relevante en el que las plataformas actúan es diferente.

En efecto, en lo que concierne al *mercado de servicios de referencia*, las plataformas no ponen en contacto a dos grupos distintos de usuarios, conductores o empresas de VTC y viajeros, para que se pueda hablar de un mercado con dos caras, sino que prestan ellas mismas el servicio de transporte, en cuanto transportistas contractuales. Por consiguiente, su actividad se sitúa en el plano del mercado tradicional, unidireccional, solo modernizado por la condición digital de las prestadoras del servicio⁹³⁷.

Así, el mercado relevante de servicios es el del transporte discrecional de viajeros en vehículo de turismo. Forman parte del mismo, por resultar sustituibles desde el punto de vista del viajero en base a sus características, precio y uso, tanto la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor que ambas plataformas llevan a cabo y respecto de la que actúan como competidoras, como la de taxi⁹³⁸. Esta afirmación es válida al menos en lo que respecta al

⁹³⁷ Lo señala con carácter general, ALFONSO SÁNCHEZ, R., «Economía colaborativa y derecho *antitrust*», cit., p. 41; ROBLES MARTÍN-LABORDA, A., «Posición de dominio, mercado relevante y regulación de las plataformas colaborativas», en *Competencia y regulación*, 20 de noviembre de 2016, disponible en <http://derechocompetencia.blogspot.com/2016/11/posicion-de-dominio-mercado-relevante-y.html>. Por su parte, para PETROVIĆ, S. Y JAKŠIĆ, T., «Regulation and Competition of Taxi Services», cit., p. 162, la calificación del servicio que *Uber* provee como de transporte implica que deba ser considerado un participante y competidor en el mercado del taxi. A su vez, MEYER, J. Y MEYER, R., «Sorry, but Uber Isn't Conspiring to Fix Ridesharing Prices», 8 de abril de 2016, disponible en <https://www.manhattan-institute.org/html/sorry-uber-isnt-conspiring-fix-ridesharing-prices-8744.html>, opinan que el mercado relevante es el de los servicios de transporte en general y no el de las aplicaciones en línea para servicios de *ridesharing*.

⁹³⁸ La MONOPOLKOMMISSION, «Algorithms and collusion Excerpt from Chapter I of the XXII. Biennial Report of the Monopolies Commission ("Competition 2018") in accordance with Section 44 Paragraph 1 Sentence 1 of the German Act against Restraints of Competition», cit., p. 9, sostiene que el transporte en taxi actúa como sustituto del transporte en vehículos de arrendamiento con conductor (apdo. 193). Por su parte, PASSARO, N. A., «How *Meyer v. Uber* Could Demonstrate That Uber and the Sharing Economy Fit into Antitrust Law», cit., pp. 277 y 278, señala que la caída del precio de las licencias de taxi en muchas ciudades como efecto directo de la entrada en el mercado de *Uber* demuestra que compiten por los mismos consumidores. Al contrario, ALBERT LÓPEZ-IBOR, R., BIAZZI SOLOMONOFF, R. Y CABRILLO RODRÍGUEZ, F., «Taxi Driver 3.0. Un análisis económico del mercado y las formas de regulación del transporte urbano de pasajeros», cit., pp. 82 y 83, afirman que «los servicios de *Uber* parecen ser fundamentalmente sustitutivos, pero también, y en un porcentaje considerable, servicios complementarios al transporte convencional», aunque los datos que analizan para alcanzar tal conclusión corresponden a estadísticas elaboradas sobre la ciudad de Nueva York para los años 2014 y 2015. Al parecer, la situación de los taxistas ha empeorado desde entonces, pues ya en 2019 el sector se declaraba en ruina, lo que apuntaría a que los servicios son sustitutivos: https://elpais.com/economia/2019/10/03/actualidad/1570099916_335353.html; <https://www.rtve.es/alcanta/videos/modo-digital/taxistas-nueva-york-ruina-competencia-uber-lyft/5427304/>.

segmento de la contratación previa, en el que el arrendamiento de vehículos con conductor y el taxi compiten directamente, mientras que la contratación en la vía pública y en paradas está reservada en exclusiva a este último (art. 182.1, párr. 3.º ROTT). No obstante, el hecho de que las plataformas casen la oferta con la demanda de forma casi instantánea y que los tiempos de espera para que un viajero sea recogido sean mínimos (de unos cinco minutos, según *Uber*) difumina la distinción entre reserva previa y contratación en la calle o en paradas y podría considerarse que las plataformas y los prestadores de servicios de taxi también compiten en estos dos segmentos. En fin, las alternativas de transporte público (sea este metro, autobús o tranvía) no parece que constituyan servicios sustitutivos del arrendamiento de vehículos con conductor porque sus características —transporte colectivo, no a demanda, sometido a horarios, precios más bajos que los de un trayecto en VTC, la necesidad de que el viajero se desplace a la correspondiente estación— hacen que sea difícil que se consideren intercambiables por los viajeros.

Por lo que respecta al *mercado geográfico de referencia*, en su determinación no es relevante que el servicio de transporte se contrate por medios electrónicos y que las plataformas operen a nivel mundial. Al contrario, lo importante es el ámbito geográfico del transporte, pues en él tendrá lugar la sustitución de los servicios de *Uber* y *Cabify* por el de otros operadores. En este sentido, las características específicas del mercado del transporte discrecional de viajeros en cada Estado miembro y dentro de estos, en ocasiones, en cada territorio en concreto, implican que el mercado geográfico relevante comprenda una parte o todo el territorio de un Estado miembro⁹³⁹.

En España, en virtud del régimen transitorio en vigor conforme a la Disposición transitoria única del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, las autorizaciones VTC, al amparo de las que actúan los conductores que realizan el transporte en *Uber* y *Cabify*, habilitan para prestar servicios en todo el territorio nacional, aunque al menos el 80% de los servicios deben realizarse en la Comunidad Autónoma de domicilio de la autorización, en virtud de la «regla de habitualidad» o «regla 80/20» (art. 91.2 LOTT en relación con el art. 182.5 ROTT)⁹⁴⁰. Sin

⁹³⁹ PETROVIĆ, S. Y JAKŠIĆ, T., «Regulation and Competition of Taxi Services», cit., p. 177.

⁹⁴⁰ Una vez finalizado el período transitorio que establece la Disposición transitoria única del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, el ámbito territorial de las autorizaciones VTC pasa a ser interurbano, debiendo

embargo, en la práctica la gran mayoría de estos servicios se realiza en el ámbito urbano. Es más, *Uber* y *Cabify* solo están presentes en las grandes ciudades y no en todos los territorios de una Comunidad Autónoma (*Uber* opera en A Coruña, Cádiz, Córdoba, Granada, Jerez, Madrid, Málaga y Sevilla; y *Cabify* en Alicante, A Coruña, Barcelona, Benidorm, Madrid, Málaga, Murcia, Santander, Sevilla, Valencia y Zaragoza). Parece ser que el mercado geográfico de referencia debe ser local o, como mucho autonómico, pues desde el punto de vista de la sustituibilidad de la demanda, esto es, de las «*fuentes alternativas reales de suministro a las que pueden recurrir los clientes de las empresas de que se trate, tanto por lo que se refiere a productos o servicios como a la situación geográfica de los suministradores*» (apdo. 13 «Comunicación relativa a la definición de mercado de referencia»), el transporte en *Uber* o *Cabify* es local o, a lo sumo, autonómico. A modo de ejemplo, cuando un viajero sito en Valencia solicita un transporte a través de *Cabify*, no será un vehículo domiciliado en Alicante el que acuda a realizar el servicio, salvo los supuestos excepcionales de prestación del servicio fuera del territorio de domicilio de la autorización («regla 80/20»), como puede ocurrir con ocasión de la celebración de grandes eventos cuando las plataformas suelen desplazar de forma masiva conductores a dichos lugares.

En cuanto a la cuota de mercado de cada una de las plataformas en el mercado de servicios y geográfico de referencia, no existe información pública sobre el número de trayectos que se realizan a través de ellas en cómputo diario, mensual o anual, imprescindible para su cálculo. No obstante, un dato significativo que permite intuir que estas no ostentan poder de mercado es el número de autorizaciones VTC y licencias de taxi existentes, que el Ministerio de Fomento publica con carácter mensual⁹⁴¹.

En concreto, la Comunidad Autónoma con más autorizaciones VTC es la Comunidad de Madrid. Existen 8.309 autorizaciones VTC, mientras que el número de licencias de taxi es de

iniciarse el servicio en el territorio de la Comunidad Autónoma en la que se encuentre domiciliada la autorización, a excepción de la recogida de viajeros en puertos y aeropuertos situados en una Comunidad Autónoma distinta de la del domicilio de la autorización y del aumento coyuntural de la demanda en un determinado territorio con carácter temporal (art. único Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre). De este modo, si no se producen nuevos cambios legislativos, este aspecto deberá ser tenido en cuenta para determinar el mercado de servicios y geográfico de referencia en el que se desarrollan los servicios de *Uber* y *Cabify*.

⁹⁴¹ Los datos han sido actualizados por el Ministerio de Fomento el 4 de enero de 2021, disponible en https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/estadistica_tt/webturi.pdf.

15.704. Todas estas licencias se concentran en la provincia de Madrid, aunque no hay datos oficiales sobre su distribución entre las distintas localidades. De lo anterior, y aunque sea en un análisis aproximado, se extrae que el taxi ostenta el 65% del número total de autorizaciones para realizar transporte en el mercado de referencia en el que *Uber* y *Cabify* actúan (de transporte discrecional de viajeros en vehículos de turismo), mientras que el transporte en VTC solo el 35%. En la provincia de Barcelona, por su parte, hay 2.326 autorizaciones VTC y 11.880 licencias de taxi; por tanto, las primeras cubren un 16% del total de autorizaciones y las segundas el 84% restante. En la provincia de Valencia existen 162 autorizaciones VTC y 3.085 licencias de taxi, de modo que las autorizaciones VTC solo representan el 5% del total de autorizaciones, mientras que las de taxi el 95%. Además, al referirse estos datos a las provincias, habría que restar aquellas licencias de taxi que no prestan servicios en las áreas metropolitanas de Madrid, Barcelona y Valencia, donde *Uber* y *Cabify* operan. También hay que tener en cuenta que algunas autorizaciones se emplean por operadores tradicionales de servicios de VTC y no se dedican al transporte en *Uber* y *Cabify*. En fin, de las autorizaciones VTC existentes algunas estarán dedicadas al transporte en *Uber* y otras en *Cabify*, y, en consecuencia, el número de las que utiliza cada plataforma es todavía menor. Tampoco puede descartarse que algunos de los conductores trabajen actualmente para ambas plataformas, pues ninguna exige exclusividad. Sin embargo, esto es posible solo en las ciudades donde prestan servicios tanto *Uber* como *Cabify*, esto es, en A Coruña, Madrid, Málaga y Sevilla.

Teniendo en cuenta el reducido número de autorizaciones VTC en comparación con el de licencias de taxi y a pesar de que *Uber* y *Cabify*, en principio, son más eficientes que el servicio tradicional de taxi (aunque el sector cuenta cada vez más con plataformas propias para prestar el servicio, que aumentan la eficiencia en su contratación y prestación), no parece que ostenten una posición de dominio en el mercado del transporte discrecional de viajeros en vehículos de turismo en aquellas localidades en las que operan. Debe añadirse que no es previsible que puedan obtener más autorizaciones VTC por impedirlo la aplicación de la «regla 1/30», según la cual procede denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones VTC cuando la relación entre su número y el de las licencias de taxi domiciliadas en una Comunidad Autónoma sea superior a una de aquéllas por cada treinta de estas (art. 48.3 LOTT), como ocurre a fecha presente. Además, ya se han concedido en su mayoría en vía judicial aquellas referentes al periodo

liberalizado comprendido entre julio de 2013 y diciembre de 2015⁹⁴². De hecho, una vez transcurrido el periodo transitorio establecido por la Disposición transitoria única del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, durante el que las autorizaciones VTC pueden seguir prestando transportes urbanos (en principio, finaliza el 30 de septiembre de 2022, salvo las excepciones contemplados en la norma), estas solo habilitarán para prestar trayectos interurbanos, es decir, que excedan del término de un único municipio⁹⁴³.

En consecuencia, su comportamiento no queda sujeto a la prohibición de abuso de una posición de dominio (art. 102 TFUE y art. 2 LDC), además de que tampoco se ha señalado ninguna conducta que pueda considerarse como abusiva en el marco de dichos preceptos.

2. La fijación de precios llevada a cabo por *Uber* y *Cabify* y su posible calificación como conducta colusoria

2.1. Consideraciones previas

Como se ha expuesto, la fijación de precios por *Uber* y *Cabify* no constituye una conducta colusoria. No obstante, la naturaleza del vínculo entre las plataformas y los conductores no ha sido objeto de pronunciamiento judicial en España y, en los países en los que sí lo ha sido, no ha recibido una respuesta unánime. De hecho, precisamente lo que se está debatiendo es la independencia de los conductores en el ejercicio de la actividad de transporte, cuestión de la que depende su calificación como empresas en el contexto de las normas de competencia y, por consiguiente, la valoración de la fijación de precios de *Uber* y *Cabify* como posible acuerdo restrictivo de la competencia. Es más, como se ha señalado, su análisis ha sido llevado a cabo por la CNMC, aunque con una argumentación tan parca que no permite extraer grandes conclusiones; y también, esta vez más en detalle, por el tribunal arbitral que resolvió la demanda interpuesta por Spencer Meyer contra Travis Kalanick, socio fundador y director ejecutivo de la compañía en aquel momento, mediante el laudo de 20 de febrero de 2020⁹⁴⁴. De hecho, por

⁹⁴² Vid. Capítulo I, epígrafe II.4.5.

⁹⁴³ Vid. Capítulo I, epígrafe II.4.7.

⁹⁴⁴ *American Arbitration Association, Case No 01-18-0002, 1956, February 20, 2020*, disponible en <https://www.courtlistener.com/recap/gov.uscourts.nysd.451250/gov.uscourts.nysd.451250.182.16.pdf>. El laudo arbitral fue impugnado por Meyer, quien alegó que la resolución había sido dictada con «*manifiesta parcialidad*»,

el momento esta es la única resolución sobre la determinación de precios por las plataformas de transporte vinculadas a la llamada «economía colaborativa», razón por la cual es necesario su estudio.

El análisis de la fijación de precios por las plataformas como posible acuerdo colusorio solo es posible si se cumplen dos condiciones cumulativas: la primera, que las plataformas y los conductores formalmente autónomos o las empresas de VTC sean de verdad empresas independientes, es decir, que los conductores no actúen bajo el poder de dirección de Uber, B. V. y Maxi Mobility Spain, S. L., sino por su propia cuenta, en el caso de los conductores autónomos, o bajo la dirección real de las empresas de VTC, cuando son empleados por estas; la segunda, que *Uber* y *Cabify* no sean transportistas contractuales sino intermediarios en el transporte (como ocurre, p. ej., en el caso de los intermediarios en el transporte en taxi, que no fijan el precio y demás condiciones de desarrollo de la prestación de transporte). Los transportistas contractuales han de ser los propios conductores autónomos o las empresas de VTC, pues es al transportista contractual a quien corresponde fijar los términos y condiciones de la prestación de transporte, entre ellos, el precio. Dicho de otro modo, incluso si los conductores no son empleados de las plataformas, sino que resulta que son los transportistas efectivos y aquellas las transportistas contractuales, tampoco habría posible práctica colusoria de fijación de precios, pues quienes contratarían en dicho caso con los viajeros y, por tanto, impondrían legítimamente el precio de los transportes, serían Uber, B. V. y Maxi Mobility Spain, S. L.

2.2. El litigio contra Travis Kalanick

En diciembre de 2015, Spencer Meyer, usuario-viajero de los servicios de *Uber*, interpuso una demanda ante los tribunales del Estado de Nueva York, no contra la compañía gestora de la plataforma en los Estados Unidos, esto es, Uber USA, LLC⁹⁴⁵ o contra la matriz Uber

y desestimada dicha impugnación por el *United States District Court Southern District of New York, Meyer v. Kalanick, 15 Civ. 9796, August 3, 2020*, disponible en <https://casetext.com/case/meyer-v-kalanick-10>.

⁹⁴⁵ Punto 1. «Contractual Relationship» de los términos y condiciones de uso de la plataforma en los EE. UU., disponible en <https://www.uber.com/legal/es-es/document/?name=general-terms-of-use&country=united-states&lang=en>.

Technologies, Inc., sino contra el socio y director ejecutivo de la compañía, Travis Kalanick⁹⁴⁶. La demanda versaba sobre el concreto sistema de *surge pricing*, esto es, las subidas del precio del transporte por la plataforma durante los picos de demanda. Es decir, no se cuestionó el sistema de fijación de precios de *Uber* en su conjunto. Con carácter principal, el demandante afirmó que la utilización de un mismo algoritmo por todos los conductores para determinar los precios del transporte durante los incrementos de demanda, además de una conducta vertical ilícita, constituía asimismo una concertación horizontal, entre competidores y, por tanto, existía una colusión *hub and spoke*. La colusión se orquestaba tanto a través de conductas verticales entre el *hub* (la plataforma) y cada *spoke* (los conductores), como mediante una conducta horizontal entre los *spokes*, que consistía en adherirse a los términos del *hub* bajo el convencimiento de que los demás *spokes* estaban haciendo lo mismo (*rim*). Con carácter subsidiario, Spencer Meyer alegó también la existencia de una simple colusión vertical entre la plataforma y cada uno de los conductores.

Por lo que respecta a la colusión vertical, el demandante Spencer Meyer argumentó que se había llevado a cabo a través de los distintos acuerdos entre Kalanick, en su condición de director ejecutivo de la compañía, y cada conductor, bajo el compromiso consistente en utilizar el algoritmo de *Uber* para fijar el precio. En cuanto a la colusión horizontal, alegó que Kalanick, quien ocasionalmente prestaba servicios de transporte con fines de promoción —siendo, por tanto, él mismo, conductor de *Uber*— había conspirado con otros conductores para solicitar a los viajeros el precio supracompetitivo fijado por el algoritmo de *Uber* durante los picos de demanda, restringiendo de este modo la competencia entre conductores e infringiendo con ello la Sección 1.^a de la *Sherman Antitrust Act* de 1980⁹⁴⁷, que declara ilegal todo contrato, combinación en forma de trust o de otra forma, o conspiración, que restrinja el comercio o la industria entre varios Estados o con naciones extranjeras. Además, el actor señaló que los

⁹⁴⁶ *United States Court of Appeals for the Second Circuit, Meyer v. Uber Technologies Inc, No 16-2750, Case 1:15-cv-09796-JSR, August 17, 2017*, disponible en <https://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/ca2/16-2750/16-2750-2017-08-17.html>. Ocurre, además, que el litigio contra Travis Kalanick recayó en el mismo tribunal que había fallado sobre la existencia de una colusión *hub and spoke* entre Apple, Inc. y cinco editoriales de Estados Unidos para fijar precios, precedente que vinculaba al tribunal en el asunto contra Kalanick (*United States Court of Appeals for the Second Circuit, United States v. Apple*, cit.). Vid. NOWAG, J., ¿«The UBER-Cartel? UBER between Labour and Competition Law», cit., pp. 100-103; STEINBAUM, M., «Uber's Antitrust Problem», 11 de mayo de 2016, disponible en <https://prospect.org/labor/uber-s-antitrust-problem/>.

⁹⁴⁷ Disponible en <https://www.ourdocuments.gov/doc.php?flash=false&doc=51&page=transcript>.

conductores habían tenido muchas oportunidades para entrar en contacto y reforzar su compromiso con la conducta anticompetitiva, ya que *Uber* celebraba reuniones con conductores potenciales cuando decidía implementar sus servicios en un nuevo territorio y organizaba distintos eventos, como el picnic celebrado en septiembre de 2015 en Oregón, en el que participaron más de 150 conductores, junto con sus familias. En particular, apuntó que, en septiembre de 2014, *Uber*, y también Travis Kalanick, en cuanto director ejecutivo de la compañía, había consentido subir las tarifas después de negociaciones con los conductores⁹⁴⁸.

Por su parte, la defensa alegó que la explicación más plausible para la conducta de los conductores era su decisión unilateral de contratar con *Uber*, debido a los beneficios que dicho acuerdo les aportaba, como, por ejemplo, el hecho de que la plataforma casa oferta con demanda y les ofrece un sistema para procesar los pagos. No obstante, el juez Rakoff estimó que los argumentos de Meyer eran plausibles —lo que, obviamente, no implicaba que fueran también ciertos— por lo que admitió a trámite la demanda⁹⁴⁹. Sin embargo, Travis Kalanick recurrió su admisión a trámite y al final la resolución del litigio no correspondió al orden jurisdiccional, como había fallado en un primer momento el juez de instancia, sino al arbitral, conforme disponían los términos de utilización de la plataforma⁹⁵⁰. En efecto, el tribunal de apelación consideró fundada su petición⁹⁵¹ y devolvió el asunto al juez de instancia para que determinara si la posibilidad del demandado de someterse a arbitraje estaba precluida por no haber sido

⁹⁴⁸ STUCKE, M. E. Y EZRACHI, A., «Artificial Intelligence&Collusion: When Computer Inhibit Competition», cit., p. 15, sugieren que debería analizarse la estructura del algoritmo de *Uber* para determinar si está diseñado para facilitar la colusión entre los conductores para poder hablar entonces de sistema *hub and spoke*.

⁹⁴⁹ *United States District Court for the Southern District of New York, Mayer v. Kalanick, 15 Civ. 9796, March 31, 2016*, disponible en https://govshare.gov/il/he/gov_security/files/docs/Meyer%20v.%20Kalanick_%20174%20F.%20Supp.%203d%20817.pdf.

⁹⁵⁰ Punto 2 de los mismos, «Arbitration Agreement», que puede ser consultado en la página web de la compañía: <https://www.uber.com/es-US/legal/terms/us/>. De modo similar, en España, el punto 6 de los términos y condiciones de utilización de la plataforma, «Legislación aplicable; Arbitraje», establecen que «[c]ualquier disputa, conflicto, reclamación o controversia, del tipo que sea, que resulte de las presentes Condiciones o que sea en gran parte en relación con las mismas, incluyendo las relativas a su validez, interpretación y exigibilidad (cualquier “Disputa”), deberá someterse forzosamente a procedimientos de mediación».

⁹⁵¹ <https://www.reuters.com/article/us-uber-decision/uber-wins-u-s-court-appeal-to-push-price-fixing-case-to-arbitration-idUSKCN1AX1MU> y <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-08-17/uber-wins-appeal-in-new-york-lawsuit-arbitration-battle>.

invocada en un primer momento y por haber contestado la demanda y participado en una vista⁹⁵². Pues bien, siguiendo la opinión de la apelación, la resolución de 5 de marzo de 2018 del juez Rakoff encomendó la decisión del litigio a arbitraje⁹⁵³. En fin, el ya mencionado laudo de 20 de febrero de 2020 declaró que el modelo de negocio de *Uber* no estaba organizado en base a una colusión *hub and spoke* y que, al contrario, entre la plataforma y los conductores solo había relaciones verticales —aunque, a diferencia de lo planteado en sede judicial, en el arbitraje, Mayer invocó exclusivamente la existencia de una colusión *hub and spoke*, y no de una vertical— pero no horizontales entre estos últimos. Las razones aducidas fueron que los conductores generalmente no conocen el nombre y la identidad de los demás conductores; los conductores que están prestando servicios durante los picos de demanda pueden ser diferentes de un día a otro o de un momento del día a otro; asimismo, pueden estar activos en varias plataformas a la vez y, además, prestar servicios tradicionales de transporte; por último, no hay un club de los conductores o una lista con los miembros pertenecientes a un grupo de conductores, ni reuniones periódicas.

2.3. La perspectiva europea

2.3.1. Las alternativas: una colusión *hub and spoke* o una pluralidad de acuerdos verticales

A diferencia de los Estados Unidos, en la Unión Europea no existen por el momento resoluciones judiciales o de las autoridades de competencia que se pronuncien sobre auténticas colusiones *hub and spoke*⁹⁵⁴, a pesar de que la Comisión Europea alude a los sistemas colusorios

⁹⁵² En lo que concierne al Derecho español, la LEC es clara al respecto: la falta de jurisdicción se debe alegar mediante la interposición de la declinatoria (art. 49 LEC), antes de que el demandado personado en juicio haya hecho «cualquier gestión que no sea la de proponer en forma la declinatoria» (art. 56.2 LEC), pues en caso contrario se entendería producida su sumisión tácita.

⁹⁵³ *United States District Court for the Southern District of New York, Mayer v. Kalanick, 15 Civ. 9796, March 5, 2018*, disponible en <https://www.sdneyblog.com/files/2018/03/15-Civ.-09796-2018.03.05-Opinino-Compelling-Arbitration.pdf>.

⁹⁵⁴ La OCDE, «Roundtable on Hub-and-Spoke Arrangements – Background Note by the Secretariat», cit., pp. 17 y 18, señala que, si bien los Estados Unidos tienen una larga tradición de supuestos *hub and spoke* analizados por la jurisprudencia, en Europa tan solo Gran Bretaña y Estonia han calificado como *hub and spoke* algunos casos de colusión, mientras que no existen precedentes en la Unión Europea. Vid. también AA. VV., «Hubs, spokes, middlemen and signalling», 15 de marzo de 2016, disponible en

del tipo *hub and spoke* tanto en la Directrices Verticales, cuando afirma que los acuerdos de gestión por categoría⁹⁵⁵ pueden «facilitar la colusión entre proveedores debido a las mayores oportunidades de intercambiar información sensible del mercado a través de los minoristas» (apdo. 212) y que el mantenimiento de un precio de reventa (MPR) «puede, en términos más generales, relajar la competencia entre fabricantes o minoristas, en especial cuando los fabricantes utilizan a los mismos distribuidores para distribuir sus productos y el MPR es aplicado por todos o por muchos de ellos» (apdo. 224), como, sobre todo, en las Directrices Horizontales, en las que declara que el intercambio de información reviste diferentes formas, entre ellas, aquella de «compartir los datos de forma indirecta a través de un organismo común (por ejemplo, una asociación comercial) o de un tercero, como una organización de investigación de mercado o a través de los proveedores de las empresas o de los minoristas» (apdo. 55)⁹⁵⁶.

No obstante, la Sentencia de Tribunal de Justicia (Sala 5.ª) de 21 de enero de 2016 en el asunto *Eturas U. A. B. y otros*⁹⁵⁷, que responde a la petición de pronunciamiento prejudicial planteada por el *Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas* (Tribunal Supremo de lo contencioso-administrativo de Lituania), puede servir de precedente porque tuvo que pronunciarse sobre un supuesto de coordinación de precios entre competidores llevado a cabo a través de un algoritmo, sin que hubiera habido contacto entre los mismos. En concreto, varias agencias de viajes, que utilizaban el sistema de reservas en línea E-TURAS⁹⁵⁸, facilitado por la

<https://www.dlapiper.com/es/spain/insights/publications/2016/03/hubs-spokes-middlemen-and-signalling/>. Para una explicación de algunos de los supuestos *hub and spoke* analizados en Gran Bretaña, vid. JONES A. Y SUFRIN, B., *EU Competition Law. Text, Cases and Materials*, cit., p. 161; LIANOS, I., KORAH, V. Y SICILIANI, P., *Competition Law. Analysis, Cases&Materials*, cit., pp. 457-466.

⁹⁵⁵ Los acuerdos de gestión por categoría son acuerdos por los cuales el distribuidor confía al proveedor (el «capitán de categoría») la comercialización de una categoría de productos, incluyendo en general no sólo productos del proveedor, sino también productos de sus competidores (apdo. 209).

⁹⁵⁶ Vid. OCDE, «Roundtable on Hub-and-Spoke Arrangements – Background Note by the Secretariat», cit., p. 20; FIGUEROA REGUEIRO, P., «The limits of permissible communications with competitors — a comparative approach under US, EU and UK Law», en M. Á. Recuerda Girela (dir.), *Anuario de Derecho de la Competencia*, 2019, cit., pp. 467-485, en p. 476.

⁹⁵⁷ STJUE (Sala 5.ª) de 21 de enero de 2016, *Eturas U. A. B. y otros*, C-74/14, ECLI:EU:C:2016:42.

⁹⁵⁸ E-TURAS «es un sistema común de reservas de viajes en línea. Permite a las agencias de viajes, que han adquirido por contrato una licencia de explotación a Eturas, poner a la venta viajes a través de su sitio Internet, con un formato de presentación de reservas uniforme y determinado por Eturas. El contrato de licencia antes mencionado no contiene ninguna cláusula que permita al administrador del referido programa modificar los precios fijados por las agencias de viajes que utilizan el citado sistema por los servicios que venden. Cada agencia de viajes posee en el programa E-TURAS una cuenta electrónica personal a la que se puede conectar utilizando

sociedad Eturas U. A. B. (administradora y titular de derechos exclusivos sobre el mismo), fueron informadas por medio de un mensaje electrónico personal de que esta había introducido una restricción técnica en su sistema a fin de que el descuento que podían ofrecer a sus clientes no fuera superior al 3% (apdo. 12). El Tribunal de Justicia analizó si dicha actuación podía constituir una práctica concertada en el sentido del artículo 101.1 TFUE, esto es, «una forma de coordinación entre las empresas mediante la cual estas, sin haber llegado nunca a la realización de un acuerdo propiamente dicho, sustituyen conscientemente los riesgos de la competencia por una cooperación práctica entre ellas» (apdo. 60 Directrices horizontales).

Como se sabe, la existencia de una práctica concertada requiere la concurrencia de tres elementos: el primero se refiere a la presencia de alguna forma de concertación (elemento subjetivo); el segundo consiste en un comportamiento en el mercado que siga a la concertación (elemento material), es decir, a diferencia de la colusión más evidente mediante un acuerdo, que solo requiere que su objeto sea anticompetitivo, aunque todavía no se hayan manifestado efectos de este tipo en el mercado, la existencia de una práctica concertada exige que se haya producido un efecto anticompetitivo real⁹⁵⁹; en fin, es necesario que se dé una relación de causalidad entre la concertación y el comportamiento en el mercado (nexo causal) (apdo. 42)⁹⁶⁰.

En cuanto al elemento subjetivo, el Tribunal de Justicia ha aceptado que la concertación puede presumirse en determinados supuestos⁹⁶¹, esto es, inferirse «de diversas coincidencias y

una contraseña que se le atribuye en el momento de la firma del contrato de licencia. En esta cuenta las agencias de viajes acceden a una mensajería específica del sistema de reservas E-TURAS, que funciona como una mensajería electrónica. Los mensajes enviados a través de esta mensajería se leen, pues, como mensajes electrónicos y, en consecuencia, su destinatario para leerlos, debe abrirlos previamente» [ptos. 6 y 7 STJUE (Sala 5.ª) de 21 de enero de 2016, Eturas U. A. B. y otros, cit.].

⁹⁵⁹ VELASCO SAN PEDRO, L. A., «Acuerdos, decisiones colectivas y prácticas concertadas», cit., p. 69; GALÁN CORONA, E., «Prohibición de prácticas colusorias (I): visión general», cit., p. 246; WHISH, R. Y BAILEY, D., *Competition Law*, cit., p. 118; JONES A. Y SUFRIN, B., *EU Competition Law. Text, Cases and Materials*, cit., p. 154; LIANOS, I., KORAH, V. Y SICILIANI, P., *Competition Law. Analysis, Cases&Materials*, cit., p. 412.

⁹⁶⁰ En el mismo sentido, STJUE (Sala 2.ª) de 19 de marzo de 2015, *Dole Food Company, Inc y Dole Fresh Fruit Europe contra Comisión Europea*, cit., apartado 126; STJUE (Sala 3.ª) de 4 de junio de 2009, *T-Mobile Netherlands y otros*, cit., apartado 51; STJCE (Sala 6.ª) de 8 de julio de 1999, *Hüls AG*, C-199/92 P, ECLI:EU:C:1999:358, apartado 161. También en el ámbito interno, la Resolución TDC de 6 de marzo de 1992, Expediente 306/91, disponible en https://www.cnmec.es/sites/default/files/72688_8.pdf, define las prácticas concertadas como «aquellas actuaciones que, alterando o restringiendo la situación de competencia en un mercado, implican un paralelismo de conducta consciente entre agentes económicos, normalmente competidores, y suponen cierta cooperación o coordinación entre ellos» (FJ 5.º).

⁹⁶¹ VELASCO SAN PEDRO, L. A., «Acuerdos, decisiones colectivas y prácticas concertadas», cit., p. 68; RODRIGO LAVILLA, J. Y SANCHO Y MARTÍNEZ-PARDO, L., «Capítulo II. Acuerdos entre empresas, decisiones de asociación

de indicios que, considerados en su conjunto, pueden constituir, a falta de una explicación coherente, la prueba de una infracción de las normas sobre competencia» (apdo. 36)⁹⁶². En este sentido, en el asunto *Eturas U. A. B. y otros* declaró que la presunción de inocencia no se opone a que el órgano nacional presuma que el envío de un único mensaje pueda, «a la luz de otros indicios objetivos y concordantes, fundamentar la presunción de que las agencias de viajes afectadas en el litigio principal tenían conocimiento de su contenido a partir de la fecha del envío de dicho mensaje, siempre que esas agencias tengan la posibilidad de destruirlo» (apdo. 40), por ejemplo, demostrando que no lo recibieron (apdo. 41), que se distanciaron públicamente de dicha práctica o que la denunciaron a las autoridades administrativas (apdo. 46).

Ahora bien, lo que no cabía era inferir la participación de las agencias de viajes en la concertación exclusivamente en base a la restricción técnica introducida en el sistema de reservas, sino que debía demostrarse mediante «*otros indicios objetivos y concordantes*» que estas habían aprobado tácitamente la limitación de los descuentos (apdo. 45). Con todo, la valoración de la existencia y suficiencia de dichos «*indicios objetivos y concordantes*» para acreditar que los destinatarios del mensaje enviado por Eturas U. A. B. tenían o debían tener necesariamente conocimiento de su contenido, debe realizarse conforme al Derecho nacional (apdo. 34). Así, el Tribunal Supremo de lo contencioso-administrativo de Lituania, distinguió tres categorías de agencias de viajes —las que conocían la restricción introducida por Eturas y no hicieron nada; las que la conocían y se opusieron a la restricción impuesta; y, aquellas respecto de las que la Comisión de la Competencia de Lituania no había reunido suficientes

de empresas y prácticas concertadas», en D. Loma-Osorio (coord.), *Tratado de Derecho de la Competencia*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2013, pp. 88-170, en p. 128; LIÑAN HERNÁNDEZ, P., «Límites del Derecho de la competencia al uso de la inteligencia artificial en el comercio online. Primeros casos y perspectivas de futuro», cit., p. 201. En relación con la prueba indiciaria en la colusión *hub and spoke*, vid. ORBACH, B., «Hub-and-Spoke Conspiracies», *Arizona Legal Studies Discussion Paper* 15 de abril de 2016, n.º 16-11, pp. 1-15, en pp. 3 y 4, disponible en <https://ssrn.com/abstract=2765476>; OECD, «Roundtable on Hub-and-Spoke Arrangements – Background Note by the Secretariat», cit., p. 18; id., «Hub-and-spoke arrangements – Note by the United States», cit., p. 3, donde se señala que la jurisprudencia estadounidense ha admitido como prueba circunstancial, entre otras, las siguientes: los *spokes* actuaban contra su propio interés adoptando medidas que llevarían a una disminución de las ventas y había comunicaciones entre el *hub* y los *spokes* sobre las intenciones de otros *spokes* (*United States Court of Appeals for the Seventh Circuit, Toys «R» Us, Inc v. FTC*, cit.); los *spokes* conocían los acuerdos entre el *hub* y otros *spokes* y esperaban reciprocidad (la *United States Court of Appeals for the Second Circuit, United States v. Apple*, cit.); y comunicaciones entre los *spokes* (*United States Supreme Court, United States v. General Motors Corp.*, April 28, 1966, disponible en <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/384/127/>).

⁹⁶² En el mismo sentido, STJUE (Sala 5.ª) de 17 de septiembre de 2015, *Total Marketing Services SA contra Comisión*, C-634/13 P, ECLI:EU:C:2015:614, apartado 26 y jurisprudencia en ella citada.

pruebas para demostrar que sabían de la existencia de la restricción— y declaró que solo la primera categoría había incurrido en una práctica horizontal colusoria⁹⁶³.

En cuanto al elemento material y al nexo causal (segundo y tercer elementos), una vez demostrada la existencia de concertación, se presume que las empresas que han participado en la misma y se mantienen activas en el mercado, han tenido en cuenta la información intercambiada con sus competidores para determinar su comportamiento en dicho mercado (la llamada presunción *Anic*)⁹⁶⁴ y corresponde a dichas empresas la carga de destruir dicha presunción, demostrando que la concertación no ha dado lugar a una conducta en el mercado, por ejemplo, porque han aplicado sistemáticamente un descuento que excede de la limitación en cuestión (apdo. 49).

Pues bien, precisamente en base a una práctica concertada entre competidores cabría plantear la existencia de un sistema *hub and spoke* en los modelos de negocio de *Uber* y *Cabify*⁹⁶⁵.

En concreto, la colusión vertical se materializaría a través de la aceptación por los conductores de los términos y condiciones de uso de las plataformas antes de recibir pedidos de viajes y que forman parte del contrato que suscriben con las gestoras de las plataformas, *Uber*, *B. V.* y *Maxi Mobility Spain, S. L.* Así se recoge en las condiciones de uso de *Uber*, en las que se estipula que «[p]ara asociarse con *Uber*, los conductores deben revisar y aceptar los términos y condiciones de *Uber*. El App para socios exige el cumplimiento de este requisito antes de que puedas recibir pedidos de viajes»⁹⁶⁶. Por su parte, las condiciones de uso de *Cabify*

⁹⁶³ <https://www.lvat.lt/en/news/sacl-has-rendered-a-decision-in-the-travel-agencies-case/390>.

⁹⁶⁴ El Tribunal de Justicia (Sala 6.^a) en la Sentencia de 8 de julio de 1999, *Hüls AG*, cit., dice literalmente que «puede presumirse, salvo prueba en contrario, que corresponde aportar a los operadores interesados, que las empresas que participan en la concertación y que permanecen activas en el mercado toman en consideración la información intercambiada con sus competidores, a fin de determinar su comportamiento en dicho mercado. Máxime cuando la concertación se produzca regularmente a lo largo de un período dilatado, como en el caso de autos, conforme a las apreciaciones realizadas por el Tribunal de Primera Instancia» (apdo. 121).

⁹⁶⁵ STUCKE, M. E. Y EZRACHI, A., «Artificial Intelligence&Collusion: When Computer Inhibit Competition», cit., p. 14; HATZOPOLOUS, V., *The Collaborative Economy and EU Law*, cit., p. 130. En el mismo sentido, pero con carácter general, LIÑAN HERNÁNDEZ, P., «Límites del Derecho de la competencia al uso de la inteligencia artificial en el comercio online. Primeros casos y perspectivas de futuro», cit., p. 207, señala que «el problema de los casos *hub and spoke* y su tratamiento en el Derecho de la competencia se inserta en el más amplio de la difícil identificación de algunas prácticas concertadas».

⁹⁶⁶ <https://help.uber.com/h/44cf1f0e-27ca-4919-9621-f1321a0381c1>.

para conductores solo pueden ser consultadas por quien esté dado de alta como tal, aunque puede presumirse que el uso por parte de los conductores de la plataforma requiere la aceptación de las mismas, en las que se incluyen las condiciones de tarificación de los trayectos.

En consecuencia, cada conductor que se adhiere a los términos y condiciones de utilización de las plataformas accede a actuar siguiendo los parámetros de prestación del servicio que estas imponen⁹⁶⁷. Con ello se descarta que la determinación de precios sea fruto de la conducta unilateral de la plataforma, esto es, sin la participación expresa o tácita de los conductores.

Puede decirse que este es un problema clásico en el análisis de las restricciones verticales: distinguir si cierta medida potencialmente anticompetitiva es resultado de una concertación entre operadores o, por el contrario, hay una imposición unilateral, en cuyo caso no está incluida en el ámbito de aplicación de los artículos 101.1 TFUE y 1.1 LDC⁹⁶⁸. Siguiendo constante jurisprudencia a partir de la Sentencia del Tribunal de Primera Instancia (hoy Tribunal General) de 26 de octubre de 2000 en el asunto *Bayer AG contra Comisión de las Comunidades Europeas*⁹⁶⁹, para demostrar que el comportamiento aparentemente unilateral de una parte, adoptado en el marco de las relaciones contractuales con la otra, ha dado lugar a un acuerdo prohibido entre empresas, es necesario acreditar la existencia de una aquiescencia, expresa o tácita, por parte de ésta última a la actitud adoptada por la primera (apdo. 72). Y dicha aquiescencia o consentimiento puede desprenderse tanto de las cláusulas del contrato de que se trate, como del comportamiento de las partes y, en particular, de la existencia de un

⁹⁶⁷ ANDERSON, M. Y HUFFMAN, M., «The Sharing Economy meets The Sherman Act: is Uber a Firm, a Cartel, or something in between?», cit., p. 901.

⁹⁶⁸ WHISH, R. Y BAILEY, D., *Competition Law*, cit., p. 109; ARAUJO BOYD, M., «Prohibición de prácticas colusorias (IV): Acuerdos verticales», cit., p. 398. En el mismo sentido, la STPI (Sala 2.ª) de 7 de julio de 1994, *Dunlop Slazenger International Ltd contra Comisión de las Comunidades Europeas*, T-43/92, ECLI:EU:T:1994:79, entre otras, establece que las decisiones unilaterales son ajenas a la prohibición del artículo 101 TFUE: «esta prohibición general de reexportar los productos de la demandante objeto de contrato no puede ser atribuida a una actuación unilateral de esta última, a la cual no le sería aplicable, por consiguiente, el apartado 1 del artículo 85 del Tratado, que sólo se refiere a los acuerdos, las decisiones de asociaciones de empresas y las prácticas concertadas» (apdo. 54).

⁹⁶⁹ STPI (Sala 5.ª ampliada) de 26 de octubre de 2000, *Bayer AG contra Comisión de las Comunidades Europeas*, T-41/96, ECLI:EU:T:2000:242; en el mismo sentido, la STJCE (Pleno) de 6 de enero de 2004, *Bundesverband der Arzneimittel-Importeure eV contra European Federation of Pharmaceutical Industries' Associations*, asuntos acumulados C-2/2001 P y C-3/2001 P, ECLI:EU:C:2004:2.

consentimiento tácito a la conducta aparentemente unilateral de la otra parte⁹⁷⁰. En el caso que nos ocupa, la aquiescencia se materializaría mediante la aceptación por los conductores de los términos y condiciones de uso de las plataformas, sin que el hecho de que se trate de términos y condiciones estandarizados sea óbice para que estemos ante un acuerdo en el sentido del artículo 101.1 TFUE (y art. 1.1 LDC), ya que lo decisivo es su objeto o efecto anticompetitivo, mientras que es irrelevante si su contenido ha sido o no negociado individualmente⁹⁷¹.

En cuanto a la colusión horizontal entre los conductores y las empresas titulares de autorizaciones VTC, su existencia solo puede inferirse en base a una práctica concertada. Es decir, ante la ausencia de un convenio entre las partes, no se puede hablar de «acuerdo» en el sentido del artículo 101.1 TFUE, sino de *«una forma de coordinación entre empresas que, sin llegar a que se celebre un convenio propiamente dicho, sustituye los riesgos de la competencia por una cooperación práctica entre ellas»*⁹⁷².

Pues bien, a pesar de que los conductores y las empresas de VCT siguen un comportamiento paralelo en el mercado (segundo elemento, material) en el sentido de que aplican las tarifas calculadas por los respectivos algoritmos de *Uber* y *Cabify*, idénticas en términos de distancia, tiempo y momento en el que el trayecto se realiza, no queda claro si lo hacen en base a una concertación horizontal (primer elemento, subjetivo), ni, en consecuencia, si su comportamiento es fruto de la colusión entre ellos (tercer elemento, nexo causal) o simplemente debido a los acuerdos verticales con las plataformas. Dicho de otro modo, los conductores deben hacer algo más que aceptar los términos y condiciones de uso de las plataformas, esto es, deben entender y consentir tácitamente que dichos términos y condiciones tienen consecuencias más allá de su relación con el operador de la plataforma⁹⁷³. Y dicho

⁹⁷⁰ STJCE (Sala 3.ª) de 13 de julio de 2006, *Comisión de las Comunidades Europeas contra Volkswagen AG*, C-74/04 P, ECLI:EU:C:2006:460, apartado 39.

⁹⁷¹ VELASCO SAN PEDRO, L. A., «Acuerdos, decisiones colectivas y prácticas concertadas», cit., pp. 63 y 64, quien señala, no obstante, que el diferente protagonismo de las partes en la conclusión del acuerdo, debe tener relevancia a la hora de determinar la sanción a imponer a cada parte, atendiendo al grado de autoría y culpabilidad que se le atribuya; WHISH, R. Y BAILEY, D., *Competition Law*, cit., p. 102.

⁹⁷² STJCE de 14 de julio de 1972, *Ici contra Comisión*, cit., apartado 64. En el mismo sentido, VELASCO SAN PEDRO, L. A., «Acuerdos, decisiones colectivas y prácticas concertadas», cit., p. 67; RODRIGO LAVILLA, J. Y SANCHO Y MARTÍNEZ-PARDO, L., «Capítulo II. Acuerdos entre empresas, decisiones de asociación de empresas y prácticas concertadas», cit., pp. 126 y 128; WHISH, R. Y BAILEY, D., *Competition Law*, cit., pp. 116 y 117.

⁹⁷³ DUNNE, N., «Competition Law (and its Limits) in the Sharing Economy», en N. M. Davison, M. Finck y J. J. Infranca, *The Cambridge Handbook of the Law of the Sharing Economy*, cit., pp. 91-107, en p. 101; seguido por

consentimiento tácito no puede presumirse del mero hecho de que utilicen el mismo algoritmo proporcionado por las plataformas, sino que deben concurrir también «*otros indicios objetivos y concordantes*» que sustenten la existencia de colusión entre los competidores (apdos. 40 y 45 de la Sentencia en el asunto *Eturas*).

Sin embargo, no parece que dichos indicios «*objetivos y concordantes*» se den en el supuesto de las plataformas de transporte, como, de hecho, puso de manifiesto la resolución arbitral que desestimó la demanda de Spencer Meyer contra Travis Kalanick. Así, aunque el procedimiento arbitral versó exclusivamente sobre el sistema de *surge pricing*, los argumentos que justificaron el fallo son, en esencia, trasladables al modelo de fijación de precios de *Uber* y *Cabify* en general. En este sentido, también en España los conductores desconocen la identidad de los otros, no consta que existan o hayan existido contactos entre los mismos o entre las sociedades titulares de autorizaciones VTC, más allá de los cursos de formación sobre el funcionamiento de la aplicación antes de empezar a prestar servicios de transporte (en línea o presencial en el caso de *UberX* y en línea en el de *Cabify Lite*)⁹⁷⁴, que, además, no sabemos si son colectivos o individuales y si los conductores tienen la posibilidad de interactuar entre ellos. Además, resulta inverosímil que exista una concurrencia de voluntades entre miles de conductores y empresas de VTC en España, que probablemente nunca han entrado en contacto, para seguir los precios fijados algorítmicamente⁹⁷⁵. En definitiva, ausente cualquier indicio que sustente la existencia de concertación entre los competidores, la explicación más plausible y

GONZÁLEZ CASTILLA, F., «Prácticas restrictivas de la competencia en la economía colaborativa: las plataformas digitales en busca de puerto seguro para su modelo de negocio», cit., p. 12; id., *La economía colaborativa ante el derecho de la competencia. Una introducción al análisis antitrust y regulatorio de las plataformas*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2019, p. 146.

⁹⁷⁴ AGENCIA EJECUTIVA DE CONSUMIDORES, SALUD Y ALIMENTACIÓN (CHAFEA) en nombre de la Dirección General de Justicia y Consumidores de la Comisión Europea, «Exploratory study of consumer issues in online peer-to-peer platform markets, Task 4 — Uber — Case study report», cit., pp. 14-22; <https://cabify.com/es/drivers>.

⁹⁷⁵ PASSARO, N. A., «How *Meyer v. Uber* Could Demonstrate That Uber and the Sharing Economy Fit into Antitrust Law», cit., p. 278; BITTON, D., PEARL, D. Y SHAW, P., «Let me ride: no short-cuts in the antitrust analysis of ride hailing», cit., pp. 25 y 26, explican que en mayo de 2019 unos cincuenta conductores de *Uber* en Washington, D.C. decidieron burlar el algoritmo de la compañía apagando sus móviles justo antes de que varios vuelos aterrizaran en el *Reagan National Airport*, para disminuir la oferta y conseguir que los precios subieran. A tal fin, dos de los conductores permanecieron conectados a la aplicación para monitorizar la subida de precios y avisar a los demás conductores para que volvieran a conectarse a la aplicación una vez los precios hubieran alcanzado cierto umbral. Según los autores, dicha práctica demuestra que la fijación de precios por *Uber*, tal como está diseñada, no es suficiente para conseguir que los conductores coludan entre ellos, sino que son necesarias acciones adicionales por parte de estos.

razonable⁹⁷⁶ al hecho de que apliquen las mismas tarifas es que lo hacen en base a los acuerdos verticales alcanzados con las sociedades gestoras de las plataformas mediante la aceptación de los términos y condiciones de uso de las mismas⁹⁷⁷.

En consecuencia, la fijación de precios por *Uber* y *Cabify* a los conductores y sociedades de VTC constituiría una pluralidad de acuerdos verticales de fijación de precios, pero no una colusión *hub and spoke*. Dichos acuerdos deberían ser calificados como colusorios por su objeto, pues revelan «un grado de nocividad para la competencia suficiente para que se pueda considerar innecesario el examen de sus efectos»⁹⁷⁸. Resulta relevante el hecho de que la colusión vertical da lugar a un alineamiento horizontal de comportamientos en torno a un factor tan esencial para la competencia como lo es el precio. Es decir, aunque no parece que haya coordinación entre los conductores para que la conducta pueda ser calificada como cooperación horizontal, dicho efecto se produce en la práctica y ha de ser tenido en cuenta a la hora de calificar la conducta como restrictiva por su objeto.

⁹⁷⁶ El Tribunal de Justicia ha aceptado que determinado comportamiento sea constitutivo de una práctica concertada cuando, a la vista de las circunstancias concurrentes, no quepa otra explicación plausible y razonable que la de ser fruto de una concertación. Sin embargo, solo puede estimarse la existencia de la práctica, si la concertación constituye la única explicación probable y que no quepan otras justificaciones. En este sentido, la STJCE (Sala 5.^a) de 31 de marzo de 1993, *Ahlström Osakeyhtiö y otros contra Comisión*, asuntos acumulados C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85, C-125/85 a C-129/85, ECLI:EU:C:1993:120, declara que «en el presente caso, la explicación del paralelismo de comportamiento por la existencia de una concertación no es la única plausible (...). En consecuencia, el paralelismo de comportamiento observado por la Comisión no puede constituir la prueba de la existencia de la concertación» (apdo. 126). Vid. VELASCO SAN PEDRO, L. A., «Acuerdos, decisiones colectivas y prácticas concertadas», cit., p. 68; GALÁN CORONA, E., «Prohibición de prácticas colusorias (I): visión general», cit., p. 255.

⁹⁷⁷ En el mismo sentido, HATZOPOLOUS, V., *The Collaborative Economy and EU Law*, cit., p. 129.

⁹⁷⁸ STJUE (Sala 3.^a) de 11 de septiembre de 2014, *Groupement des cartes bancaires*, cit., apartado 58; STJUE (Sala 4.^a) de 26 de noviembre de 2015, *Maxima Latvija*, cit., apartado 18; STJUE (Sala 4.^a) de 30 de enero de 2020, *Generics*, cit., apartado 67; STJUE (Sala 5.^a) de 2 de abril de 2020, *Budapest Bank*, cit., apartado 54.

2.3.2. La fijación de precios como posible restricción accesoria o merecedora de una exención individual

2.3.2.1. Consideraciones previas

En el supuesto de que las plataformas, por una parte, y los conductores y las empresas de VTC, por otra, pudieran calificarse como empresas independientes y, además, estos últimos fueran los transportistas contractuales y las primeras intermediarias en el transporte (pero no transportistas contractuales), de modo que existiría un acuerdo vertical de fijación de precios, serían dos las posibles vías para evitar una declaración de ilicitud: en primer término, cabría plantearse si la fijación de precios constituye una restricción accesoria⁹⁷⁹; en segundo término, habría que valorar si resultaría aplicable una exención individual en virtud del artículo 101.3 TFUE (y art. 1.3 LDC).

La diferencia entre ambas opciones reside en el objetivo diferente que persiguen. Así, el artículo 101.3 TFUE contempla los supuestos en que una conducta que merece ser calificada como anticompetitiva debido a sus efectos negativos sobre la competencia y a la que se le aplica, por ello, el principio de prohibición del artículo 101.1 TFUE, puede, no obstante, beneficiarse de una exención individual por resultar indispensable para la mejora de la producción o la distribución o el fomento del progreso técnico o económico, reserve a los usuarios una participación equitativa en el beneficio que resulte y no ofrezca a las empresas participantes la

⁹⁷⁹ Apuntan a que la fijación de precios por *Uber* podría constituir una restricción accesoria, GONZÁLEZ CASTILLA, F., «Prácticas restrictivas de la competencia en la economía colaborativa: las plataformas digitales en busca de puerto seguro para su modelo de negocio», cit., p. 22; id., *La economía colaborativa ante el derecho de la competencia. Una introducción al análisis antitrust y regulatorio de las plataformas*, cit., pp. 170 y 171; ANDERSON, M. Y HUFFMAN, M., «The Sharing Economy meets The Sherman Act: is Uber a Firm, a Cartel, or something in between?», cit., pp. 911-914; PASSARO, N. A., «How *Meyer v. Uber* Could Demonstrate That Uber and the Sharing Economy Fit into Antitrust Law», cit., pp. 269 y 270; DUNNE, N., «Competition Law (and its Limits) in the Sharing Economy», cit., p. 101; BITTON, D., PEARL, D. Y SHAW, P., «Let me ride: no short-cuts in the antitrust analysis of ride hailing», cit., pp. 28 y 29. También parece sugerirlo, aunque no lo indica de forma expresa ROBLES MARTÍN-LABORDA, A., «Posición de dominio, mercado relevante y regulación de las plataformas colaborativas», cit., cuando afirma que «es posible considerar que, en estos casos, el intermediario es una verdadera plataforma que se limita a resolver un problema de acción colectiva: piénsese que los conductores de UBER no serían competidores entre sí a falta de UBER, y no podrían operar en el mercado si UBER no estandarizara la prestación que realizan y el precio que cobran».

posibilidad de eliminar la competencia respecto de una parte sustancial de los productos o servicios de que se trate. En cambio, la doctrina de las restricciones accesorias excluye del artículo 101.1 TFUE aquellas restricciones insertas en una operación o actividad principal lícita sin las que dicho negocio principal no podría realizarse⁹⁸⁰. En consecuencia, esta última considera no incluidas en el artículo 101.1 TFUE determinadas restricciones a la competencia por ser accesorias, sin que sea necesario acudir al artículo 101.3 TFUE, que, por su parte, contiene una excepción de ilicitud a los acuerdos restrictivos de la competencia, que solo opera una vez constatado que el acuerdo cae dentro del ámbito del artículo 101.1 TFUE. Dicho en otros términos, la doctrina de las restricciones accesorias consiste en una valoración *ex ante* de la restricción, a diferencia del recurso a la exención del artículo 101.3 TFUE, que representa una valoración *ex post*⁹⁸¹.

2.3.2.2. La fijación de precios como restricción accesoria

a. La doctrina de las restricciones accesorias

La doctrina de las restricciones accesorias, de origen norteamericano (*ancillary restraints doctrine*)⁹⁸², entiende que, en el marco de un negocio jurídico lícito, deben considerarse autorizadas aquellas restricciones que sean necesarias para su correcta ejecución y cumplimiento, pues lo contrario supondría una vulneración de la libertad contractual. Este concepto fue adoptado por el Tribunal de Justicia⁹⁸³ y por la Comisión, cuya Comunicación

⁹⁸⁰ STJUE (Sala 3.^a) de 11 de septiembre de 2014, *MasterCard Inc. y otros contra Comisión*, C-382/12 P, ECLI:EU:C:2014:2201, apartado 93.

⁹⁸¹ MIRANDA SERRANO, L. M.^a, «Restricciones accesorias y prácticas colusorias (Las *ancillary restraints* y el artículo 81 TCE. A propósito de algunas experiencias jurisprudenciales relativas a *cesiones de empresas, franquicias y cooperativas*)», *DN* (edición en línea), año 11, n.º 122, noviembre de 2000, pp. 1-50, en p. 3; RUIZ PERIS, J. I., *El privilegio del grupo*, cit., pp. 96-99; MARTÍ MIRAVALLS, J., «Las restricciones accesorias, necesarias y proporcionadas en el contrato de franquicia», *ADI*, n.º 28, 2007-2008, pp. 341-370, en pp. 352 y 353.

⁹⁸² Para un análisis, vid. MIRANDA SERRANO, L. M.^a, «Restricciones accesorias y prácticas colusorias (Las *ancillary restraints* y el artículo 81 TCE. A propósito de algunas experiencias jurisprudenciales relativas a *cesiones de empresas, franquicias y cooperativas*)», cit., pp. 1-50; id., «En el Derecho antitrust también lo accesorio sigue la suerte de lo principal: a propósito de la recepción por el Tribunal Supremo de la doctrina de las restricciones accesorias», *Rcd* (edición en línea), n.º 13, 1 de julio de 2013, pp. 1-38; id., «Prácticas colusorias: *ancillary restraints* y conductas *de minimis*», en J. I. Ruiz Peris (dir.), *Derecho europeo de la competencia. "Training of National Judges in EU Competition Law"* (edición en línea), Tirant lo Blanch, Valencia, 2017, pp. 45-87, en pp. 45-70; LIANOS, I., KORAH, V. Y SICILIANI, P., *Competition Law. Analysis, Cases&Materials*, cit., pp. 588-610.

⁹⁸³ LIANOS, I., KORAH, V. Y SICILIANI, P., *Competition Law. Analysis, Cases&Materials*, cit., p. 590.

«Directrices relativas a la aplicación del apartado 3 del artículo 81 del Tratado» (apdos. 28-31), declara que «*el concepto de restricciones accesorias comprende cualquier supuesta restricción de la competencia que esté directamente relacionada con la realización de una operación principal no restrictiva y sea necesaria y proporcionada a la misma*» (apdo. 29). En consecuencia, cuando una determinada operación o actividad no esté comprendida en los artículos 101.1 TFUE o 1 LDC, por su neutralidad o efecto positivo sobre la competencia, una restricción de la autonomía comercial de uno o varios de los participantes en dicha operación o actividad tampoco estará prohibida «*si tal restricción es necesaria objetivamente para la puesta en marcha de la mencionada operación o actividad y proporcionada a los objetivos de una u otra*» [apdo. 89 de la ya referida Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala 3.^a) de 11 de septiembre de 2014 en el asunto *MasterCard Inc. y otros contra Comisión*]⁹⁸⁴.

Al respecto, la Comisión en su «Comunicación sobre las restricciones directamente vinculadas a la realización de una concentración y necesarias a tal fin»⁹⁸⁵ —aunque referida exclusivamente a las restricciones accesorias incluidas en una operación de concentración de empresas— constituye una herramienta que ofrece pautas de interpretación útiles para valorar si una determinada restricción, aunque esté inserta en una operación diferente a las de concentración, merezca o no ser calificada de accesorio⁹⁸⁶.

⁹⁸⁴ En el mismo sentido, entre otras, STJCE (Sala 5.^a) de 11 de julio de 1985, *Remia y otros contra Comisión*, 42/84, ECLI:EU:C:1985:327, apartados 19 y 20; STJCE de 28 de enero de 1986, *Pronuptia de Paris GmbH v Pronuptia de Paris Irmgard Schillgallis*, 161/84, ECLI:EU:C:1986:41, apartados 15 a 17; STJCE de 12 de diciembre de 1995, *Oude Luttikhuis y otros*, cit., apartados 12-15; STJCE (Sala 5.^a) de 15 de diciembre de 1994, *Gøttrup-Klim e.a. Grovwareforeninger v Dansk Landbrugs Grovareselskab AmbA.*, C-250/92, ECLI:EU:C:1994:413, apartado 35.

⁹⁸⁵ COMISIÓN EUROPEA, «Comunicación sobre las restricciones directamente vinculadas a la realización de una concentración y necesarias a tal fin», 2005/C 56/03 (*DOUE C 56*, de 5 de marzo de 2005).

⁹⁸⁶ Las concentraciones económicas representan uno de los ámbitos en los que con mayor frecuencia aparecen estas restricciones. El pacto de no competencia o de confidencialidad que se impone al transmitente de una empresa es un ejemplo clásico de restricción accesorio, pues, al estar directamente vinculado con la operación, puede constituir una cláusula necesaria para salvaguardarla, sin la cual el adquirente no se avendría a cerrarla. Para una ejemplificación más amplia, vid. RUIZ PERIS, J. I., *El privilegio del grupo*, cit., p. 98; FOLGUERA CRESPO, J. Y VIDAL MARTÍNEZ, P., «Título II. De las concentraciones económicas», en J. Massaguer Fuentes, J. M. Sala Arquer, J. Folguera Crespo y A. Gutiérrez Hernández (dirs.), *Comentario a la Ley de Defensa de la Competencia*, cit., pp. 345-545, en pp. 507-520; VIÑUELAS LIMÁRQUEZ, M.^a, GAVELA LLOPIS, A. Y HORTALÁ VALLÉ, J., «Capítulo V. Concentración de empresas», en D. Loma-Osorio (coord.), *Tratado de Derecho de la Competencia*, cit., pp. 347-474, en p. 467. Para una ejemplificación de los pactos accesorios más recurrentes en las operaciones de concentración de empresas, vid. MUÑOZ DE JUAN, M.^a, «Las restricciones accesorias a operaciones de concentración en la Ley 15/2007», *Gaceta jurídica de la Unión Europea y de la competencia*, n.º 17, 2010, pp. 33-53, en pp. 41-52; CABRERA ZARAGOZA, S. Y FERRER POGGIO, E., «Aspectos procedimentales y prácticos en relación con las fusiones y adquisiciones de empresas sometidas al control de concentraciones», en R. Sebastián Quetglas

Siguiendo la misma, los requisitos para la aplicación de esta doctrina a las restricciones insertas en un negocio jurídico principal que no sea anticompetitivo son dos: que la restricción a la libertad de competir de alguno, algunos o todos los participantes en un negocio jurídico pueda ser calificada de *accesoria* en relación con dicho negocio jurídico principal; y, que la restricción sea *necesaria y proporcionada*⁹⁸⁷. Ambos requisitos, de accesoriadad y necesidad (incluida la proporcionalidad), «*son de naturaleza objetiva*», no siendo suficiente que las partes así lo consideren (pto. II, apdo. 11 «Comunicación sobre las restricciones directamente vinculadas a la realización de una concentración y necesarias a tal fin»).

Pues bien, para que una restricción se considere *accesoria* no debe constituir el objeto principal del contrato, sino que ha de estar «*subordinada a su realización e indisolublemente ligada*» a la realización de la operación principal (apdo. 29 Comunicación «Directrices relativas a la aplicación del apartado 3 del artículo 81 del Tratado»). Ello ocurre cuando entre la operación principal y la restricción existe una vinculación no incidental, sino sustancial, esto es, el fin último perseguido con la restricción es el de posibilitar la realización de la operación principal.

Por su parte, el «*criterio de necesidad implica que la restricción debe ser objetivamente necesaria para la realización de la operación principal y proporcionada a la misma*» (apdo. 29 Comunicación «Directrices relativas a la aplicación del apartado 3 del artículo 81 del Tratado»). Este requisito de la *necesidad* objetiva de la restricción ha recibido dos interpretaciones distintas en la doctrina⁹⁸⁸. Según la primera, tradicional o clásica, la restricción será necesaria si

(dir.), *Manual de fusiones y adquisiciones de empresas*, Wolters Kluwer, Madrid, 2016, pp. 939-982, en pp. 972-978; GONZÁLEZ DÍAZ, F. E. Y CARPI BADÍA, J. M.ª, «Capítulo 15. La evaluación de los efectos de las concentraciones económicas», en J. M. Beneyto Pérez y J. Maíllo González-Orús (dirs.), *Tratado de Derecho de la Competencia*, cit., pp. 683-782, en pp. 753-756.

⁹⁸⁷ VELASCO SAN PEDRO, L. A., «Acuerdos, decisiones colectivas y prácticas concertadas», cit., pp. 74 y 75; MIRANDA SERRANO, L. M.ª, «Restricciones accesorias y prácticas colusorias (Las *ancillary restraints* y el artículo 81 TCE. A propósito de algunas experiencias jurisprudenciales relativas a *cesiones de empresas, franquicias y cooperativas*)», cit., p. 13; FOLGUERA CRESPO, J. Y VIDAL MARTÍNEZ, P., «Título II. De las concentraciones económicas», cit., p. 507; MARTÍ MIRAVALLS, J., «Las restricciones accesorias, necesarias y proporcionadas en el contrato de franquicia», cit., pp. 344 y 345; VIÑUELAS LIMÁRQUEZ, M.ª, GAVELA LLOPIS, A. Y HORTALÁ VALLÉ, J., «Capítulo V. Concentración de empresas», cit., p. 467; PÉREZ MOLINA, M. A., «Enjuiciamiento *antitrust* de las restricciones accesorias insertas en operaciones de concentración de empresas en la Unión Europea», *Rdc* (edición en línea), n.º 15, 1 de julio de 2014, pp. 1-24, en pp. 5-8.

⁹⁸⁸ MIRANDA SERRANO, L. M.ª, «En el Derecho antitrust también lo accesorio sigue la suerte de lo principal: a propósito de la recepción por el Tribunal Supremo de la doctrina de las restricciones accesorias», cit., pp. 11-14; MARTÍ MIRAVALLS, J., «Las restricciones accesorias, necesarias y proporcionadas en el contrato de franquicia», cit., p. 345; PÉREZ MOLINA, M. A., «Enjuiciamiento *antitrust* de las restricciones accesorias insertas en operaciones de concentración de empresas en la Unión Europea», cit., pp. 6 y 7.

constituye una *conditio sine qua non* para la realización de la operación principal. Conforme a la segunda interpretación, más flexible, necesidad equivaldría a utilidad, en el sentido de que merece la consideración de accesoria cualquier restricción que sea *útil* para conseguir la finalidad perseguida por las partes.

Por esta última interpretación se decanta la Comisión Europea en su «Comunicación sobre las restricciones directamente vinculadas a la realización de una concentración y necesarias a tal fin», cuando afirma que el criterio de necesidad de los acuerdos «*significa que, en su ausencia, no se podría llevar a efecto la concentración o sólo podría realizarse en condiciones más inciertas, con costes considerablemente superiores, en un período de tiempo bastante más largo o con mucha más dificultad*» (pto. II, apdo. 13). También parece inclinarse por esta interpretación nuestro Tribunal Supremo (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) en la Sentencia n.º 301/2012, de 18 de mayo, al hablar de «*restricciones accesorias del comercio, más o menos necesarias o simplemente útiles o convenientes*» (apdo. 60)⁹⁸⁹. En cambio, la Comunicación «Directrices relativas a la aplicación del apartado 3 del artículo 81 del Tratado» no entiende el criterio de necesidad con la misma amplitud cuando afirma que «*[s]i, a partir de factores objetivos, puede concluirse que, en ausencia de la restricción, la principal operación no restrictiva resultaría de difícil o imposible realización, la restricción podría considerarse objetivamente necesaria para su realización y proporcionada a la misma*» (apdo. 31).

En fin, el Tribunal de Justicia, en algunas sentencias en las que tuvo que pronunciarse sobre la eventual accesoriadad de determinadas restricciones en operaciones que no eran de concentración, sigue la postura más estricta. Declara en la ya referida Sentencia de 11 de septiembre de 2014 en el asunto *MasterCard Inc. y otros contra Comisión* que, para determinar si una restricción es accesoria, «*debe averiguarse si sería imposible llevar a cabo dicha*

⁹⁸⁹ Roj: STS 4006/2012. Esta sentencia acoge oficialmente la doctrina de las restricciones accesorias. Como explica MIRANDA SERRANO, L. M.ª, «En el Derecho antitrust también lo accesorio sigue la suerte de lo principal: a propósito de la recepción por el Tribunal Supremo de la doctrina de las restricciones accesorias», cit., p. 3, antes de dicha sentencia, el Tribunal Supremo había enjuiciado cláusulas o pactos de prohibición de competencia a la luz de esta doctrina, pero sin invocarla de forma expresa y sin matizar su significado y alcance como en esta. Vid. también ALFARO ÁGUILA-REAL, J., «El Supremo lo borda: análisis de la validez de las cláusulas de no competencia en contratos de transmisión de empresa», en *Almacén de Derecho*, 26 de junio de 2012, disponible en <https://derechomercantilesmana.blogspot.com/2012/06/el-supremo-lo-borda-analisis-de-la.html>; y MALDONADO MOLINA, F. J., «Inexistencia de restricción a la libre competencia en pacto accesorio de no competir incluido en contrato de transmisión de participaciones sociales. Sentencia de 18 de mayo de 2012 (RJ 2012, 6360)», *CCJC*, n.º 91, enero-abril de 2013, pp. 223-250.

*operación sin la restricción en cuestión», mientras que «por el hecho de que dicha operación sólo sería más difícilmente realizable, o generaría menos beneficios sin la restricción en cuestión, no puede considerarse que dicha restricción tenga el carácter de “objetivamente necesaria” exigible para ser calificada de accesorio» (apdo. 91)⁹⁹⁰. Con todo, la interpretación del requisito de accesoriedad resulta más laxa en relación con las concentraciones económicas que en las demás materias, divergencia por lo demás criticable⁹⁹¹. Puede afirmarse que la interpretación menos rígida es la seguida en el Derecho antitrust norteamericano, en el que se exige que una restricción sea razonablemente necesaria y no absolutamente necesaria, para ser calificada como accesorio. Caso de que lo fuera, seguidamente quedaría sometida al análisis bajo la llamada *rule of reason*, por lo que de la accesoriedad no deriva automáticamente el carácter lícito de la restricción, como sucede en Derecho de la Unión Europea⁹⁹².*

Estrechamente vinculada con la necesidad objetiva de la restricción, la *proporcionalidad* o razonabilidad requiere que esta sea lo menos limitativa de la competencia posible. En consecuencia, si hubiera alguna alternativa menos restrictiva para alcanzar el mismo objetivo, la restricción no cumpliría el requisito de proporcionalidad⁹⁹³. Atendiendo a la estrecha

⁹⁹⁰ Dicha interpretación es después seguida en la STGUE (Sala 9.ª) de 8 de septiembre de 2016, T-472/13, *H. Lundbeck A/S y Lundbeck Ltd contra Comisión Europea*, ECLI:EU:T:2016:449, apartado 453; también en la STJUE (Gran Sala) de 23 de enero de 2018, *F. Hoffmann-La Roche Ltd y Otros contra Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato*, C-179/16, ECLI:EU:C:2018:25, apartado 71.

⁹⁹¹ Siguiendo a ALFARO ÁGUILA-REAL, J., «La prohibición de los acuerdos restrictivos de la competencia. Una concepción privatística del derecho antimonopolio», *Indret: Revista para el Análisis del Derecho* (edición en línea), n.º 4, 2004, pp. 1-31, en p. 18, los criterios empleados para valorar si una restricción es accesorio o no deben ser los mismos, con independencia de si está inserta en una operación de concentración o en otro tipo de negocio jurídico, pues «[s]iendo coherentes, no pueden resultar mejor tratados los contratos de compraventa de activos o de fusión que los contratos de franquicia, distribución o sociedad». En el mismo sentido MIRANDA SERRANO, L. M.ª, «En el Derecho antitrust también lo accesorio sigue la suerte de lo principal: a propósito de la recepción por el Tribunal Supremo de la doctrina de las restricciones accesorias», cit., p. 12. A esta interpretación se adhiere también GONZÁLEZ CASTILLA, F., «Prácticas restrictivas de la competencia en la economía colaborativa: las plataformas digitales en busca de puerto seguro para su modelo de negocio», cit., pp. 21 y 22.

⁹⁹² Al respecto, vid. FIGUEROA REGUEIRO, P., «The limits of permissible communications with competitors — a comparative approach under US, EU and UK Law», cit., pp. 473 y 474.

⁹⁹³ MIRANDA SERRANO, L. M.ª, «Restricciones accesorias y prácticas colusorias (Las *ancillary restraints* y el artículo 81 TCE. A propósito de algunas experiencias jurisprudenciales relativas a *cesiones de empresas, franquicias y cooperativas*)», cit., p. 13; id., «En el Derecho antitrust también lo accesorio sigue la suerte de lo principal: a propósito de la recepción por el Tribunal Supremo de la doctrina de las restricciones accesorias», cit., pp. 14 y 15; FOLGUERA CRESPO, J. Y VIDAL MARTÍNEZ, P., «Título II. De las concentraciones económicas», cit., p. 508; MARTÍ MIRAVALLS, J., «Las restricciones accesorias, necesarias y proporcionadas en el contrato de franquicia», cit., p. 345; VIÑUELAS LIMÁRQUEZ, M.ª, GAVELA LLOPIS, A. Y HORTALÁ VALLÉ, J., «Capítulo V. Concentración de empresas», cit., p. 468; PÉREZ MOLINA, M. A., «Enjuiciamiento *antitrust* de las restricciones accesorias insertas en operaciones de concentración de empresas en la Unión Europea», cit., p. 7.

vinculación entre la proporcionalidad y la necesidad de la restricción, la interpretación que de este último requisito se haga influirá en cómo deba entenderse la proporcionalidad. Así, si se sostiene una interpretación estricta, la restricción será proporcionada solo si es necesaria en términos temporales, geográficos y materiales, mientras que si se interpreta de manera más flexible, para ser accesorio, la restricción no debe resultar en exceso desproporcionada⁹⁹⁴.

b. La aplicación de la doctrina de las restricciones accesorias a los acuerdos de fijación de precios de Uber y Cabify

Siguiendo con la hipótesis de que *Uber* y *Cabify* y los conductores o empresas de VTC fueran empresas independientes, que estos actuaran como transportistas contractuales, mientras que las plataformas serían intermediarias en el transporte y no asumirían la posición de un transportista contractual, la aplicación de la doctrina de las restricciones accesorias a los acuerdos de fijación de precios entre *Uber* y *Cabify* y los prestadores de servicios de transporte (conductores y sociedades titulares de autorizaciones VTC) exige analizar, en primer término, si la fijación de precios se inserta en un negocio jurídico principal que no es anticompetitivo y, en segundo término, si se cumplen los dos requisitos para que la restricción se considere permitida: que sea *accesoria* en relación con dicho negocio jurídico principal; y, objetivamente *necesaria y proporcionada*.

La puesta en contacto de los prestadores de transportes discrecionales de viajeros en vehículos de turismo con los demandantes de sus servicios por las plataformas (intermediación) constituye el negocio jurídico principal. Es procompetitivo, pues contribuye a reducir los costes de transacción entre oferentes y demandantes de servicios de transporte⁹⁹⁵, aumenta la oferta de

⁹⁹⁴ MIRANDA SERRANO, L. M.^a, «Restricciones accesorias y prácticas colusorias (Las *ancillary restraints* y el artículo 81 TCE. A propósito de algunas experiencias jurisprudenciales relativas a *cesiones de empresas, franquicias y cooperativas*)», cit., p. 14. La interpretación flexible del requisito de necesidad y, con él, de aquel de proporcionalidad, implica, como sugiere ALFARO ÁGUILA-REAL, J., «Las sentencias EON y GDF sobre reparto de mercados en relación con el gasoducto MEGAL», en *Almacén de Derecho*, 3 de julio de 2012, disponible en <https://derechomercantilesana.blogspot.com/2012/07/las-sentencias-eon-y-gdf-sobre-reparto.html>, que «[e]l juicio ha de ser de adecuación (la restricción sirve al fin del contrato). El juicio de necesidad/proporcionalidad debe limitarse a comprobar que la desproporción no es tal que la restricción deja de ser accesorio para convertirse en un fin (restrictivo) en sí misma».

⁹⁹⁵ En palabras de GONZÁLEZ CASTILLA, F., «Prácticas restrictivas de la competencia en la economía colaborativa: las plataformas digitales en busca de puerto seguro para su modelo de negocio», cit., p. 20, se trata de «reconocer

transporte y, además, incentiva la competencia entre los operadores tradicionales (taxi) y los prestadores de servicios de VTC, como se detallará en el siguiente epígrafe. Por consiguiente, la fijación de precios se inserta en un negocio jurídico que no es anticompetitivo, de modo que la cuestión reside en determinar si la restricción es *accesoria, necesaria y proporcionada*.

Por lo que respecta a la *accesoriedad*, la clave consiste en determinar si la fijación de precios se halla indisolublemente ligada a la operación de puesta en contacto de conductores y viajeros, es decir, si el fin último perseguido con la restricción es el de posibilitar la realización de dicha actividad principal. Por su parte, la *necesidad y proporcionalidad* de la restricción dependerá, en principio, de si la necesidad se entiende como *conditio sine qua non* para la realización de la operación principal (doctrina tradicional o clásica) o en términos de utilidad (doctrina más flexible). En el primer caso, implica que la puesta en contacto de viajeros con conductores no sea posible sin los acuerdos de fijación de precios; en el segundo, la fijación de precios tan solo debe reportar una utilidad a dicha actividad.

Una característica del negocio jurídico principal de puesta en contacto de la oferta con la demanda que es clave en el análisis de la accesoriedad, necesidad y proporcionalidad de la fijación de precios es el tiempo reducido, de unos cinco minutos según *Uber*, que transcurre entre la solicitud del trayecto por el viajero a través de la aplicación y la efectiva prestación del servicio por el conductor⁹⁹⁶. Así, la solicitud de transporte se efectúa con un simple clic y la transacción se perfecciona de forma casi instantánea. De dicha característica se deduce que la rapidez en facilitar al viajero el transporte solicitado es un factor esencial para la existencia y éxito de estos modelos de negocio, pues no parece que el viajero esté dispuesto a esperar durante un tiempo más o menos prolongado para ser recogido por un vehículo VTC. La comparación con el transporte en *BlaBlaCar* resulta reveladora, pues en el caso de los transportes solicitados

la libertad contractual del operador de la plataforma, y que los posibles acuerdos restrictivos son accesorios de su objetivo lícito y principal: reducir los costes de transacción».

⁹⁹⁶ El Folleto para la salida a Bolsa de Uber Technologies, Inc., cit., p. 146, indica que el tiempo medio de espera para que un pasajero fuera recogido por un conductor había sido de cinco minutos en el último trimestre del año 2018. Por su parte, *Cabify* tan solo ha manifestado que «el 98,5% de los viajes gestionados a través de la app de *Cabify* están por debajo de los 15 minutos de espera»: https://cincodias.elpais.com/cincodias/2019/01/31/companias/1548928733_335180.html; <https://valenciaplaza.com/uber-adapta-su-servicio-para-cumplir-con-los-requerimientos-del-decreto-valenciano>.

a través de esta plataforma, la rapidez en contratarlos no es determinante, ya que, habitualmente las reservas se realizan con varios días de antelación, es decir, no requieren inmediatez⁹⁹⁷.

Partiendo de que la rapidez es indispensable para el funcionamiento del negocio jurídico principal, hay otro aspecto que interesa destacar: los servicios de transporte realizados con la intermediación de *Uber* y *Cabify* son homogéneos, es decir, no se distinguen en sus aspectos esenciales (características de los vehículos, modo de contratarlos, de realizar el pago, precio, etc.)⁹⁹⁸. Esta homogeneidad contribuye a que la casación de la oferta con la demanda sea rápida, pues los viajeros no tienen que analizar y elegir entre los conductores a aquellos cuyas prestaciones les resulten más atractivas. La eliminación de una variable tan relevante como el precio, contribuye, en principio, a que no existan negociaciones entre las partes y la perfección del contrato se realice de forma casi instantánea.

No obstante, cabe preguntarse si el emparejamiento podría realizarse con la misma rapidez en caso de existir competencia en precios entre los prestadores del servicio de transporte. Se ha señalado como posible alternativa la implementación de un sistema de subasta para determinar qué conductor desea realizar el trayecto al precio más bajo. A modo de ejemplo, las plataformas podrían recomendar un precio sobre el que los conductores que se hallaran en las inmediaciones del punto de recogida del viajero ofrecieran descuentos o incrementos bajo la forma de un porcentaje determinado sobre el importe propuesto antes por *Uber* o *Cabify* y automatizado en sus plataformas. Para ello, las plataformas deberían habilitar una herramienta para que los conductores introdujeran diariamente (o con la frecuencia que estimaran oportuna) el porcentaje de descuento o incremento que desearan aplicar sobre el precio recomendado. Dicha subasta

⁹⁹⁷ Más evidente aun es la comparación que realizan ANDERSON, M. Y HUFFMAN, M., «The Sharing Economy meets The Sherman Act: is Uber a Firm, a Cartel, or something in between?», cit., pp. 912 y 913, entre la fijación de precios por *Uber* y una hipotética (pues no ocurre así en la práctica) fijación del precio de los alojamientos por la plataforma *Airbnb*. En el caso de esta última, no cabe duda de que la fijación de precios no sería accesoria al sistema de puesta en contacto entre los propietarios de los inmuebles y los arrendatarios, ya que estos últimos con frecuencia realizan sus reservas con días, semanas o meses de antelación, disponen de tiempo para elegir entre varios inmuebles, con características diferentes en cuanto a su ubicación, tipo de inmueble, superficie y, por supuesto, precio. Los anfitriones compiten en todas las características reseñadas, a diferencia de los conductores que operan a través de *Uber* y *Cabify* y que, en principio, solo lo harían en precios (caso de no venir fijados por las plataformas), pues el servicio que prestan es homogéneo.

⁹⁹⁸ HU, M. Y ZHOU, Y., «Price, Wage and Fixed Commission in On-Demand Matching», cit., p. 26.

podría limitarse a un corto período de tiempo⁹⁹⁹. Este sistema, de introducción previa por los conductores y en cualquier momento de los porcentajes a aplicar sobre el precio recomendado, es preferible al de una subasta «interactiva», es decir, aquella que se produce en el mismo momento en el que el usuario solicita un viaje, tanto por razones prácticas, pues permite que el sistema calcule automáticamente y con antelación la tarifa por la que los conductores están dispuestos a realizar el transporte, como de seguridad de la circulación, ya que muchas veces los conductores reciben solicitudes mientras están conduciendo.

Si el sistema descrito pudiera ponerse en práctica, quedaría excluida la calificación como restricción accesoria de la fijación de precios por *Uber* y *Cabify*. Esta afirmación es válida con independencia de si se opta por la doctrina tradicional o por aquella más flexible para entender el requisito de necesidad de la restricción, esto es, como *conditio sine qua non*, en el primer caso, o como utilidad para conseguir casar la oferta con la demanda, en el segundo. Al existir medios menos restrictivos para alcanzar el objetivo de poner en contacto de forma rápida a los viajeros con los conductores (el proceso de subasta), la restricción de fijación de precios no sería proporcionada o razonable y, en consecuencia, quedaría descartada su accesoriadad¹⁰⁰⁰.

En fin, en un supuesto que guarda similitudes con el aquí analizado, el Consejo de la Competencia de Luxemburgo en su Decisión n.º 2018-FO-01, de 7 de junio de 2018, en el caso *Webtaxi S.à.r.l.*¹⁰⁰¹ declaró que la fijación de precios por una plataforma de transporte era imprescindible para alcanzar determinados beneficios. No obstante, dicha resolución fue dictada en un procedimiento en el que se concedió a la demandada una exención individual, motivo por el cual será analizada en el epígrafe siguiente.

⁹⁹⁹ La idea de este proceso la hemos extraído, en gran medida, de ANDERSON, M. Y HUFFMAN, M., «The Sharing Economy meets The Sherman Act: is Uber a Firm, a Cartel, or something in between?», cit., p. 914.

¹⁰⁰⁰ También GONZÁLEZ CASTILLA, F., *La economía colaborativa ante el derecho de la competencia. Una introducción al análisis antitrust y regulatorio de las plataformas*, cit., p. 171, cuestiona el carácter imprescindible de la fijación de precios por *Uber*.

¹⁰⁰¹ *Conseil de la Concurrence, Décision n.º 2018-FO-01, du 7 juin 2018, concernant une procédure au fond mettant en cause Webtaxi S.à.r.l.*, disponible en <https://concurrency.public.lu/content/dam/concurrency/fr/decisions/ententes/2018/decision-n-2018-fo-01-du-7-juin-2018-version-non-confidentielle.pdf>.

2.3.2.3. La exención individual

En caso de que los acuerdos de fijación de precios no constituyan una restricción accesoria, todavía pueden escapar a la declaración de ilicitud por satisfacer los requisitos a los que se vincula la exención individual (art. 101.3 TFUE y art. 1.3, 4 y 5 LDC), considerándose automáticamente conformes con las normas de defensa de la competencia, sin que sea exigible una decisión previa de las autoridades administrativas en tal sentido [art. 1.1 y 2 del Reglamento 1/2003]. En efecto, en Derecho de la Unión Europea todos los acuerdos, incluidos los de fijación vertical de precios (también los horizontales) son susceptibles de obtener una exención individual, aunque es cierto que resulta difícil que aquellos que contienen restricciones graves a la competencia queden exceptuados. La razón es que, a pesar de que dichos acuerdos pueden dar lugar a beneficios para el mercado, habitualmente habrá medios menos restrictivos para alcanzarlos (es decir, se incumple una de las condiciones para la exención individual, según se analizará *infra*)¹⁰⁰².

El Derecho europeo se diferencia del estadounidense, que distingue entre acuerdos restrictivos *per se* —entre los que la jurisprudencia incluye los horizontales de fijación de precios— y acuerdos que tienen efectos restrictivos, como lo es la fijación vertical de precios (Sección 1 de la *Sherman Act*). Mientras que éstos últimos quedan sometidos a la llamada *rule of reason*, es decir, a la valoración en el caso concreto de los efectos pro y anticompetitivos, las conductas restrictivas *per se* resultan prohibidas *ex lege*. Ahora bien, en Estados Unidos no existe una regla similar a la del artículo 101.3 TFUE, según la cual, cualquier tipo de conducta colusoria, incluidas las horizontales de fijación de precios, puede resultar amparada por una exención individual, en atención a sus efectos positivos en el mercado. Precisamente por ello, Spencer Mayer dirigió su esfuerzo argumentativo en imputar a Travis Kalanick la organización

¹⁰⁰² WHISH, R. Y BAILEY, D., *Competition Law*, cit., pp. 662 y 687; TOBÍO RIVAS, A. M.^a, «Excepciones a las conductas prohibidas», en M.^a P. Bello Martín-Crespo, y F. Hernández Rodríguez (dirs.), *Derecho de la libre competencia comunitario y español*, cit., pp. 141-212, en p. 171; GALÁN CORONA, E., «Prohibición de las conductas colusorias (I): modelo y estructura de la prohibición», cit., p. 114; id., «Prohibición de prácticas colusorias (I): visión general», cit., p. 276; JONES A. Y SUFRIN, B., *EU Competition Law. Text, Cases and Materials*, cit., p. 241; LIANOS, I., KORAH, V. Y SICILIANI, P., *Competition Law. Analysis, Cases & Materials*, cit., p. 638.

de una colusión horizontal, ya que, en tal caso, la fijación de precios entre competidores hubiera resultado intrínsecamente anticompetitiva, sin que existiese posibilidad alguna de desvirtuar dicha presunción¹⁰⁰³.

Pues bien, para que un acuerdo colusorio se pueda beneficiar de una exención individual, es preciso que concurran cuatro requisitos, dos positivos y dos negativos, cuya interpretación debe realizarse de acuerdo con la Comunicación de la Comisión «Directrices relativas a la aplicación del apartado 3 del artículo 81 del Tratado». Los positivos exigen que el acuerdo produzca efectos beneficiosos para el mercado, esto es, que contribuya a mejorar la producción o la distribución de los bienes o servicios o a fomentar el progreso técnico o económico (primer requisito); y, que reserve al mismo tiempo una participación equitativa de los consumidores o usuarios en el beneficio resultante (segundo requisito). Los negativos consisten en que la colusión no imponga a las empresas interesadas restricciones que no sean indispensables para alcanzar tales objetivos (tercer requisito), ni que ofrezca a dichas empresas la posibilidad de eliminar la competencia respecto de una parte sustancial de los productos o servicios de que se trate (cuarto requisito). La carga de la prueba de la concurrencia de los requisitos corresponde a Uber, B. V. y Maxi Mobility Spain, S. L., mientras que a la parte o autoridad que haya alegado la comisión de una práctica anticoncurrencial por las plataformas, le atañe probar su existencia (art. 2 del Reglamento 1/2003).

Por lo que respecta al primer requisito, esto es, que el acuerdo produzca efectos beneficiosos para el mercado, es necesario distinguir entre los posibles beneficios derivados del modelo de negocio de *Uber* y *Cabify* en general (debidos a la tecnología que emplean) y aquellos vinculados al acuerdo restrictivo de fijación de precios. Son estos últimos los que han de ser tenidos en cuenta a la hora de valorar la posible exención individual de los acuerdos y la prueba de su existencia recae sobre las plataformas, es decir, «*debe verificarse cuál es el vínculo entre*

¹⁰⁰³ WHISH, R. Y BAILEY, D., *Competition Law*, cit., pp. 127 y 128; ANDERSON, M. Y HUFFMAN, M., «The Sharing Economy meets The Sherman Act: is Uber a Firm, a Cartel, or something in between?», cit., pp. 902, 910 y 911; NOWAG, J., «The UBER-Cartel? UBER between Labour and Competition Law», cit., p. 103; STEINBAUM, M., «Uber's Antitrust Problem», cit.. No obstante, BITTON, D., PEARL, D. Y SHAW, P., «Let me ride: no short-cuts in the antitrust analysis of ride hailing», cit., p. 22, sugieren que, siguiendo la Sentencia de la *United States Supreme Court, Broadcast Music Inc. v. Columbia Broadcasting System, Inc.* 15, 441 U.S. 1, April 17, 1979, disponible en <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/441/1/>, la regla *per se* no podría aplicarse a los modelos de negocio nuevos e innovadores, como el de *Uber*, que deberían analizarse bajo la *rule of reason*.

el acuerdo y las eficiencias» (apdo. 50 de la Comunicación «Directrices relativas a la aplicación del apartado 3 del artículo 81 del Tratado») ¹⁰⁰⁴.

Los beneficios derivados del modelo de negocio de *Uber* y *Cabify* son, sin duda, numerosos y ponen de manifiesto que las plataformas contribuyen a mejorar la prestación de servicios de transporte discrecional de viajeros en el mercado y, con ello, al bienestar social ¹⁰⁰⁵. En efecto, ofrecen servicios hasta ahora inexistentes o, al menos, de una forma innovadora y permiten que los demandantes de transporte dispongan de una mayor variedad de modos de viajar dentro de la ciudad. Casan la oferta con la demanda de servicios de transporte discrecional de viajeros en vehículos de turismo, reduciendo considerablemente los costes de transacción, tanto los de búsqueda, como los de acuerdo y control. En cuanto a los costes de búsqueda, la plataforma selecciona entre los conductores registrados a aquellos que el viajero necesita, en función del trayecto que desea realizar. Los costes de acuerdo también disminuyen, ya que *Uber* y *Cabify* ofrecen un formato de actuación en que el contrato se perfecciona con un simple clic. En fin, el pago se realiza en línea y se gestiona por la plataforma en el momento de finalizar el trayecto, reduciéndose los costes de control ¹⁰⁰⁶.

Además, se introduce competencia en un mercado tradicionalmente monopolístico. Por una parte, permite atender la demanda extra cuando los prestadores tradicionales de servicios de transporte no pueden satisfacerla. En Madrid, por ejemplo, el número de licencias de taxi se

¹⁰⁰⁴ TOBÍO RIVAS, A. M.^a, «Excepciones a las conductas prohibidas», cit., p. 163; GALÁN CORONA, E., «Prohibición de las conductas colusorias (I): modelo y estructura de la prohibición», cit., p. 117; DÍEZ ESTELLA, F. Y GUERRA FERNÁNDEZ, A., «Título I. De la defensa de la competencia. Capítulo I. De las conductas prohibidas», cit., p. 133; JONES A. Y SUFRIN, B., *EU Competition Law. Text, Cases and Materials*, cit., p. 242. Lo expresa así en relación con *Uber*, PASSARO, N. A., «How *Meyer v. Uber* Could Demonstrate That *Uber* and the Sharing Economy Fit into Antitrust Law», cit., p. 280.

¹⁰⁰⁵ CNMC, «Resultados preliminares. E/CNMC/004/15 Estudio sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa», cit., pp. 13 y 14; también ALFARO ÁGUILA-REAL, J., «Economía colaborativa y teoría de las organizaciones», en *Almacén de Derecho*, 5 de enero de 2016, disponible en <http://almacenederecho.org/economia-colaborativa-y-teoria-de-las-organizaciones/>; ALBERT LÓPEZ-IBOR, R., BIAZZI SOLOMONOFF, R. Y CABRILLO RODRÍGUEZ, F., «Taxi Driver 3.0. Un análisis económico del mercado y las formas de regulación del transporte urbano de pasajeros», cit., pp. 83-87, afirman que, en general, los precios de *Uber* son más bajos que los del taxi, aspecto que resulta beneficioso para los consumidores, a lo que hay que añadir la mejora de la calidad de los servicios de taxi a consecuencia de la introducción de nuevas formas de competencia en el mercado.

¹⁰⁰⁶ ALBERT LÓPEZ-IBOR, R., BIAZZI SOLOMONOFF, R. Y CABRILLO RODRÍGUEZ, F., «Taxi Driver 2.0. ¿Por qué *Uber* ya ha Ganado la batalla?», cit., pp. 175 y 176. Asimismo, abordan el tema de las eficiencias informativas en el ámbito del transporte EDELMAN, B. G. Y GERADIN, D., «Efficiencies and regulatory shortcuts: how should we regulate companies like Airbnb and Uber?», cit., pp. 1-36.

ha mantenido prácticamente constante desde 1980, al igual que en el Área Metropolitana de Barcelona, mientras que la población ha aumentado¹⁰⁰⁷. Por otra parte, incentiva a los prestadores de transporte en taxi a mejorar el servicio en términos de calidad (la competencia en precios no es posible por estar sujeta la actividad a tarifas reguladas). Prueba de ello es que el sector cuenta cada vez más con alternativas propias que utilizan sistemas de reserva en línea, como *TaxiClick*, *JoinUp*, *Taxim*, *NTaxi*, *Pidetaxi* o *Free Now* (antes *Mytaxi*); incluso ha accedido a ofrecer sus servicios a través de *Uber* y *Cabify*; o algunos representantes del sector, como por ejemplo la Asociación Gremial de Auto-Taxi de Madrid, reconocen que «*la idea es que el colectivo empiece a cuidar más los detalles siguiendo la estela de sus competidores. En un tiempo, se exigirán unos estándares de calidad mínimos para estar en el mercado*»¹⁰⁰⁸.

Sin embargo, son los beneficios que, en su caso, reporten los concretos acuerdos de fijación de precios los que han de ser tenidos en cuenta para la aplicación de la exención individual. En su valoración debe recordarse que ambas plataformas emplean un sistema de precios dinámicos (*surge pricing*), esto es, incrementan las tarifas durante momentos de alta demanda motivada por condiciones atmosféricas adversas, desarrollo de eventos, etc. No obstante, no está claro si la fijación de precios mediante algoritmos realmente produce efectos procompetitivos en el mercado.

¹⁰⁰⁷ CNMC, «Resultados preliminares. E/CNMC/004/15 Estudio sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa», cit., pp. 111-113, en el que se recoge que «[e]n Madrid, la tasa de taxis por habitante descendió en el Área de Prestación Conjunta de Madrid entre 2000 y 2015, desde 3,4 taxis por cada mil habitantes a 2,9, debido casi en exclusiva al aumento de la población ya que el número de licencias permaneció prácticamente constante. Desde 2008 la estabilización de la población ha provocado que la tasa no haya variado, manteniéndose alrededor de 2,9 taxis por cada mil habitantes. En Barcelona, las licencias de taxi se han mantenido prácticamente constantes en torno a las 10.500 durante los últimos 15 años, al mismo tiempo que se ha producido un aumento generalizado de población en los municipios del Área Metropolitana de Barcelona. Ambos efectos producen un descenso del número de taxis por cada 1.000 habitantes entre 2000 y 2015, pasando de 3,6 a 3,3». Por su parte, BITTON, D., PEARL, D. Y SHAW, P., «Let me ride: no short-cuts in the antitrust analysis of ride hailing», cit., p. 30, señalan que en la ciudad de Nueva York la irrupción de las compañías de *ridehailing* también ha supuesto un incremento considerable de la oferta de transporte discrecional en vehículo de turismo.

¹⁰⁰⁸ <http://www.elmundo.es/madrid/2017/11/16/5a0dcf87e2704e8b5a8b45bb.html>. El estudio realizado por WAGNER, P., «Ride-Hailing Apps Surpass Regular Taxis in NYC», *Statista*, 10 de abril de 2018, disponible en <https://www.statista.com/chart/13480/ride-hailing-apps-surpass-regular-taxis-innyc/>, apunta que desde la irrupción de *Uber* en Nueva York, los taxis han mejorado la calidad de sus servicios, como lo sugiere el descenso del número de quejas ante los organismos reguladores del taxi sobre aspectos tales como comportamientos descorteses del conductor o problemas en el funcionamiento de la calefacción o del aire acondicionado en los vehículos de taxi.

A favor de la fijación de precios podría argumentarse que sirve para casar rápidamente la oferta con la demanda. Según se explicaba en el epígrafe anterior en relación con la posible accesoriad de la restricción, el contrato de transporte se perfecciona de forma casi instantánea, ya que las partes no tienen que negociar el importe de los trayectos. Además, el sistema de precios dinámicos sería beneficioso tanto para los conductores, que conocen de antemano los momentos en los que pueden obtener ingresos más altos, como para los pasajeros, pues aquellos que valoran más poder disponer de los servicios de transporte, y, por tanto, están dispuestos a abonar un precio más alto, tienen acceso a ellos¹⁰⁰⁹.

En su contra, cabría aducir que la subida de precios no sirve para casar la oferta y la demanda en los momentos de exceso de demanda, sino para eliminar parte de la demanda y, de este modo, mantener los precios artificialmente altos, así como para redistribuir los vehículos en activo —es decir, no para incentivar a los conductores que no están en línea para salir en ruta— que se desplazarían hacia las zonas con mayores precios, dejando desatendida la demanda en zonas con precios más bajos¹⁰¹⁰.

De entenderse que la fijación de precios produce beneficios en el mercado, el análisis de los restantes tres requisitos de la exención individual ha de seguir con el del tercero, que exige que la restricción sea indispensable para la obtención de los beneficios. Ello se debe a que los cuatro requisitos son cumulativos, por lo que el incumplimiento de cualquiera de ellos implica que sea superfluo continuar con el examen de los restantes. Por tanto, según cada caso, puede ser conveniente abordar dichos requisitos en orden diferente al contenido en la normativa (apdo. 38 de las Directrices relativas a la aplicación del apartado 3 del art. 81 del Tratado). En

¹⁰⁰⁹ HALL, J., KENDRICK, C. Y NOSKO, C., «The Effects of Uber's Surge Pricing: A Case Study», septiembre de 2015, pp. 1-8, en p. 4, disponible en https://www.valuwalk.com/wp-content/uploads/2015/09/effects_of_ubers_surge_pricing.pdf; SOBRINO RUIZ, M.ª, «Economía colaborativa y transporte: el caso de la movilidad urbana», *RSR* (edición en línea), n.º 2, noviembre de 2018, Tribuna práctica y de regulación, pp. 1-19, en p. 4, afirma que el sistema «busca atraer al mercado esa oferta adicional que permita satisfacer la mayor demanda y, al mismo tiempo, desincentivar la demanda, animando vía precios a que algunos usuarios elijan modos alternativos de transporte o voluntariamente no entren en el mercado»; SOBRINO RUIZ, M.ª E HINOJO GONZÁLEZ, P., «Retos para la competencia de las plataformas digitales de economía colaborativa», cit., p. 133.

¹⁰¹⁰ LE CHEN, MISLOVE, A. Y WILSON, C., «Peeking Beneath the Hood of Uber», octubre de 2015, pp. 1-14, en p. 11, disponible en https://www.ftc.gov/system/files/documents/public_comments/2015/09/00011-97592.pdf; DIAKOPOULOS, N., «How Uber surge pricing really works», *The Washington Post*, 2015, disponible en <http://wapo.st/1yBf3EO>.

particular, el cumplimiento del segundo requisito, que exige que se reserve a los consumidores una participación equitativa en los beneficios obtenidos, no concurre cuando el acuerdo no supera el test de la indispensabilidad de la restricción, de modo que es lógico analizar el tercer requisito antes que el segundo¹⁰¹¹.

Siguiendo el tercer requisito, para que la fijación de precios sea objeto de una exención individual, el sacrificio de la competencia tiene que ser el imprescindible para obtener los beneficios y nunca mayor (apdos. 73-81 de las Directrices relativas a la aplicación del apartado 3 del art. 81 del Tratado)¹⁰¹². Es decir, la restricción debe ser indispensable para casar eficazmente oferta con demanda y para atender los picos de demanda, tanto desde un punto de vista cualitativo (la restricción debe ser adecuada para conseguir los beneficios y, además, dichos beneficios no se pueden obtener por otros medios menos restrictivos), como cuantitativo (la restricción debe ser la mínima imprescindible para alcanzar los efectos beneficiosos)¹⁰¹³. Ahora bien, el requisito de la indispensabilidad de la restricción en la exención individual no debe confundirse con el de la necesidad (incluida la proporcionalidad) de la doctrina de las restricciones accesorias. Como se ha explicado *supra* en relación con las conductas colusorias, el Tribunal de Justicia ha interpretado que para que una restricción sea accesoria «*debe averiguarse si sería imposible llevar a cabo dicha operación sin la restricción en cuestión*» (apdo. 91 Sentencia de 11 de septiembre de 2014 en el asunto *MasterCard Inc. y otros contra Comisión*). En cambio, ha considerado que una restricción es indispensable bajo el artículo 101.3 TFUE cuando esta permite realizar la actividad de una forma más eficiente¹⁰¹⁴. Es más, esta es la interpretación que se deduce también de las Directrices relativas a la aplicación del apartado 3 del art. 81 del Tratado, según las que «*[l]a cuestión no es si, de no haber restricción,*

¹⁰¹¹ WHISH, R. Y BAILEY, D., *Competition Law*, cit., p. 162; JONES A. Y SUFRIN, B., *EU Competition Law. Text, Cases and Materials*, cit., p. 242; LIANOS, I., KORAH, V. Y SICILIANI, P., *Competition Law. Analysis, Cases&Materials*, cit., p. 671.

¹⁰¹² NOWAG, J., «The UBER-Cartel? UBER between Labour and Competition Law», cit., p. 99, señala las dudas que plantea que la fijación de precios sea indispensable para alcanzar determinadas eficiencias respecto de *Uber*.

¹⁰¹³ WHISH, R. Y BAILEY, D., *Competition Law*, cit., pp. 169 y 170; TOBÍO RIVAS, A. M.^a, «Excepciones a las conductas prohibidas», cit., pp. 165 y 166; GALÁN CORONA, E., «Prohibición de las conductas colusorias (I): modelo y estructura de la prohibición», cit., p. 117; id., «Prohibición de prácticas colusorias (I): visión general», cit., p. 278; RODRIGO LAVILLA, J. Y SANCHO Y MARTÍNEZ-PARDO, L., «Capítulo II. Acuerdos entre empresas, decisiones de asociación de empresas y prácticas concertadas», cit., p. 135.

¹⁰¹⁴ JONES A. Y SUFRIN, B., *EU Competition Law. Text, Cases and Materials*, cit., pp. 249-251; LIANOS, I., KORAH, V. Y SICILIANI, P., *Competition Law. Analysis, Cases&Materials*, cit., pp. 672 y 673.

no se habría celebrado el acuerdo, sino si con el acuerdo o la restricción se generan más eficiencias que sin ellos» y «[u]na restricción es indispensable cuando su ausencia elimina o reduce sustancialmente las eficiencias derivadas del acuerdo o hace mucho más improbable su obtención», lo que deberá valorarse en atención a «las mejoras reales y potenciales que aporte a la competencia la eliminación de una determinada restricción o el recurso a alternativas menos restrictivas» (apdos. 74 y 79). En todo caso, si hubiera medios menos restrictivos para alcanzar los beneficios aportados por la restricción, esta no sería indispensable.

Resulta de interés para valorar este tercer requisito la antes referida Decisión n.º 2018-FO-01, de 7 de junio de 2018, dictada por Consejo de la Competencia de Luxemburgo en el caso *Webtaxi S.à.r.l.*, sociedad que gestiona la plataforma de intermediación en el sector del taxi con el mismo nombre¹⁰¹⁵ y que determina las tarifas que los operadores de taxi aplican en sus trayectos en función de la distancia, el tiempo y el estado de la circulación, utilizando para ello un algoritmo (apdo. 35)¹⁰¹⁶. A diferencia de España, donde las tarifas de taxi están reguladas por la Administración y, por tanto, los operadores no pueden determinar su importe, el servicio de taxi en Luxemburgo se presta en régimen de libertad tarifaria desde el 1 de septiembre de 2016¹⁰¹⁷. Pues bien, la autoridad de competencia consideró que los acuerdos de fijación de precios alcanzados entre *Webtaxi S.à.r.l.* y los operadores de taxi merecían beneficiarse de una exención individual porque cumplían los cuatro requisitos exigidos para ello por el artículo 4 de la Ley de Defensa de la Competencia de Luxemburgo¹⁰¹⁸, precepto comparable al artículo 101.3 TFUE (apdos. 36-39 de la Decisión), que, además, la autoridad luxemburguesa debe aplicar

¹⁰¹⁵ La plataforma empezó a operar el 5 de junio de 2015 y dispone de la página web <https://www.webtaxi.lu/>.

¹⁰¹⁶ Este sistema comenzó a aplicarse el 3 de febrero de 2017. Antes de dicha fecha, la plataforma tan solo recomendaba un precio máximo por debajo del cual taxistas y viajeros podían negociar la tarifa a aplicar. Además, los clientes podían indicar ciertas preferencias sobre el vehículo (tipo y número de plazas) o sobre el idioma hablado por el conductor (Luxemburgo es un país donde existen tres idiomas oficiales: el luxemburgués, el francés y el alemán) y, solo en caso de que no existiera ninguno con las características deseadas en las inmediateces, la plataforma ampliaba la búsqueda a vehículos con otras. Entre los vehículos con características similares y con una ubicación similar, era elegido el que había estado más tiempo disponible (apdo. 29). No obstante, la actividad de la plataforma en este primer periodo no se sometió a la consideración del Consejo de la Competencia, pues el consejero encargado de la investigación estimó que se trataba de una actuación conforme a las normas de defensa de la competencia (apdo. 73).

¹⁰¹⁷ La libertad tarifaria fue introducida por la *Loi du 5 juillet de 2016 portant organisation des services de taxi*, disponible en <http://legilux.public.lu/eli/etat/leg/loi/2016/07/05/n3/jo>.

¹⁰¹⁸ *Loi du 23 octobre 2011 relative à la concurrence*, disponible en <https://concurrence.public.lu/dam-assets/fr/legislation/loi-du-23-octobre-2011-relative-a-la-concurrence-version-coordonnee-du-4-avril-2017.pdf>.

conjuntamente con el nacional, con independencia de que la actividad no había afectado al comercio entre los Estados miembros (art. 3.1 y 2 del Reglamento 1/2003).

El Consejo de la Competencia luxemburgués declaró que el acuerdo producía efectos beneficiosos para el mercado consistentes en la disminución de los viajes en vacío (lo que conlleva también una reducción de la contaminación), de los tiempos de espera y de las tarifas, a la vez que aumentaba la oferta, que se adaptaba a los momentos pico de demanda (primer requisito); y los anteriores beneficios se compartían con los consumidores (segundo requisito). Además, el acuerdo resultaba indispensable para conseguir dichos beneficios, ya que permitir que viajeros y conductores negociaran las tarifas, por teléfono o utilizando un desplegable en la plataforma, podría suponer que el taxista elegido por estos no fuera el más cercano, lo que mermaría los beneficios señalados (tercer requisito). Y finalmente, el acuerdo no eliminaba la competencia en el mercado relevante, pues solo el 26% de los operadores de taxi de Luxemburgo utilizaban *Webtaxi* (cuarto requisito) (apdos. 79-95).

El análisis que el Consejo de la Competencia luxemburgués realizó de la concurrencia del tercer requisito, referente a la indispensabilidad de la restricción, es, sin duda, somero, pues se limita a afirmar que, si se permitiera a los viajeros negociar las tarifas, puede que estos eligieran al transportista en base al precio y no a su ubicación más cercana, lo que no parece acertado cuando se trata de eximir de ilicitud una restricción a la competencia de gravedad, como es la fijación de precios. De hecho, el propio consejero encargado de la investigación señaló que *Webtaxi* no había justificado por qué la restricción era indispensable y, por tanto, formuló su propuesta de resolución declarando la existencia de un acuerdo colusorio de fijación de precios, al que rechazó que se le aplicara la exención individual (apdos. 61 y 63). Cabría plantear la alternativa menos restrictiva a la que ya hemos aludido, consistente en la utilización del sistema de subasta para determinar qué conductor, entre los que se encuentran en las inmediaciones del punto de recogida del viajero, desea realizar el trayecto al precio más bajo: se trataría de permitir que los conductores introdujeran, diariamente o con otra frecuencia, el porcentaje de descuento o incremento que desearan aplicar sobre el precio recomendado por las plataformas y dicha subasta se limitaría a un corto período de tiempo¹⁰¹⁹. Con todo, la Decisión es firme, pues no ha

¹⁰¹⁹ Vid. en detalle *supra* epígrafe II.2.3, 2.2.2.

sido recurrida por las partes, de modo que la posibilidad de que una instancia superior se pronuncie sobre el asunto ha quedado descartada¹⁰²⁰.

Por su parte, el segundo requisito, que se reserve a los consumidores una participación equitativa en los beneficios generados por la fijación de precios, podría entenderse cumplido, ya que estos tienen acceso a una mayor variedad de servicios de transporte y más facilidades en su contratación (a través de una aplicación, con rapidez, realizando el pago en línea, etc.). Sin embargo, ello depende de que realmente los acuerdos reporten beneficios en el mercado (primera condición) y que la fijación de precios sea indispensable para alcanzar dichos beneficios (segunda condición), cuyo cumplimiento no está exento de dudas, según se ha expuesto.

En fin, por lo que respecta al cuarto requisito, según el cual el acuerdo no debe ofrecer a las empresas la posibilidad de eliminar la competencia respecto de una parte sustancial de los servicios de que se trate, su razón de ser reside en que *«la protección de la rivalidad y del proceso de la competencia goza de prioridad con respecto a las mejoras de eficiencia posiblemente beneficiosas para la competencia que se deriven de acuerdos restrictivos»* (apdo. 105 de las Directrices relativas a la aplicación del apartado 3 del art. 81 del Tratado). Mediante los acuerdos de fijación de precios entre *Uber* o *Cabify* y los prestadores de servicios de transporte (conductores autónomos y empresas de VTC), la competencia en precios entre estos últimos queda eliminada. Sin embargo, ello no es obstáculo para entender que se cumple el cuarto requisito del régimen de exención individual si, realizando *«un análisis realista de las distintas fuentes de competencia en el mercado, del nivel de presión competitiva que ejercen sobre las partes del acuerdo y de la incidencia del acuerdo en dicha presión»* (apdo. 108 de las Directrices relativas a la aplicación del apartado 3 del art. 81 del Tratado), resulta que en el mercado sigue habiendo competencia por parte de terceros o, incluso, si es previsible en razón a una competencia potencial¹⁰²¹.

¹⁰²⁰ OECD, «Annual Report on Competition Policy Developments in Luxemburg», 21 de mayo de 2019, DAF/COMP/AR (2019)22, pp. 1-18, en p. 11, disponible en [https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/AR\(2019\)22/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/AR(2019)22/en/pdf).

¹⁰²¹ GALÁN CORONA, E., «Prohibición de prácticas colusorias (I): visión general», cit., p. 279; DÍEZ ESTELLA, F. Y GUERRA FERNÁNDEZ, A., «Título I. De la defensa de la competencia. Capítulo I. De las conductas prohibidas», cit., p. 247, afirman que *«la competencia (...) es la relativa a una parte sustancial de los productos de que se trate, por*

Pues bien, el mercado de referencia en el que los acuerdos de fijación de precios surten efectos es el del transporte discrecional de viajeros en vehículo de turismo de ámbito principalmente urbano (aunque haya algún trayecto en *Uber* y *Cabify* interurbano, la mayoría son urbanos). No parece que estos acuerdos eliminen la competencia en dicho mercado de referencia, en el que el transporte en taxi ejerce presión competitiva y, además, también lo hace cada plataforma respecto de la otra, pues son rivales. Tampoco puede obviarse que la misma existencia del modelo de negocio de *Uber* y *Cabify* está en entredicho, pues no se sabe qué ocurrirá cuando venza el plazo transitorio de cuatro años establecido por la Disposición transitoria única del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, durante el que las autorizaciones VTC pueden seguir prestando transportes urbanos (termina el 30 de septiembre de 2022, salvo las excepciones al mismo contempladas en la norma)¹⁰²². En principio, muchos operadores de VTC se verán obligados a abandonar el mercado, al poder prestar a partir de entonces únicamente servicios interurbanos al amparo de la autorización (apdo. 4 Disposición transitoria única del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre), pero no urbanos, que constituyen la parte más significativa de su negocio. En consecuencia, no parece que la fijación de precios consiga eliminar la competencia en el mercado del transporte discrecional de viajeros en vehículos de turismo, por tanto, este último requisito de la exención individual se cumpliría.

En definitiva, excepto el último de los cuatro requisitos que —entendemos— sí se cumple, es dudosa la concurrencia de los demás. En cuanto al primero (que la restricción reporte beneficios en el mercado), no está claro si la restricción sirve para casar rápidamente la oferta con la demanda, al eliminar la variable precio de las negociaciones entre las partes; y, en relación con el *surge pricing*, si consigue dar acceso a servicios de transporte a aquellos viajeros dispuestos a pagar un precio más alto durante los momentos de escasez de oferta o si, al contrario, solo elimina parte de la demanda, manteniendo los precios artificialmente altos, a la

*lo que necesariamente habrá de llevarse a cabo una mínima delimitación del mercado relevante para dichos productos o servicios». En cambio, NOWAG, J., «The UBER-Cartel? UBER between Labour and Competition Law», cit., p. 100; id., «When Sharing Platforms Fix Sellers' Prices», cit., pp. 20 y 21; HATZOPOULOS, V., *The Collaborative Economy and EU Law*, cit., pp. 138-140, al analizar la posible exención de los acuerdos de fijación de precios en el caso de *Uber* consideran que la competencia a tener en cuenta es aquella entre los conductores que utilizan la plataforma, que queda eliminada en cuanto al precio, de modo que el cuarto requisito difícilmente podría cumplirse, salvo que otras formas de competencia entre los conductores sean posibles (calidad de los vehículos, cortesía, etc.).*

¹⁰²² Vid. Capítulo I, epígrafe II.4.7.

vez que redistribuye los vehículos disponibles hacia las zonas con precios más altos y deja sin atender aquellas con precios más bajos. El segundo requisito (la participación equitativa de los viajeros en los beneficios resultantes de la restricción) depende del primero y tercero, de modo que, si estos se cumplen, podría entenderse que los viajeros participan en los beneficios reportados por la restricción, pues tienen acceso a más variedad de servicios de transporte y facilidades en su contratación (a través de una aplicación, con rapidez, realizando el pago en línea, etc.). En fin, el tercer requisito (que la fijación de precios sea indispensable para obtener los beneficios) parece que no se verifica, pues habría medios menos restrictivos para casar la oferta con la demanda y atender los picos de demanda, por ejemplo, introduciendo un sistema de subasta en las aplicaciones. En consecuencia, dado que los cuatro requisitos son cumulativos, *Uber*, *Cabify* y los distintos prestadores del servicio de transporte no podrán acogerse a la exención individual contenida en los artículos 101.3 TFUE (y art. 1.3, 4 y 5 LDC) para considerar los acuerdos verticales de fijación de precios exceptuados de la prohibición.

III. LA DETERMINACIÓN DE PRECIOS POR *BLABLACAR* COMO CONDUCTA COLUSORIA

1. La plataforma y los conductores como empresas independientes

La aplicación de la prohibición de las prácticas colusorias (art. 101.1 TFUE y 1.1 LDC) a la relación entre Comuto, S. A., sociedad titular y gestora de *BlaBlaCar* en España, y los conductores depende de si constituyen empresas a efectos de las normas de defensa de la competencia y, en su caso, si son independientes. Siguiendo el concepto funcional de empresa en Derecho de la competencia, según el cual lo relevante es la naturaleza de la actividad desarrollada y no la del sujeto que la realiza, debe determinarse si la plataforma y los conductores realizan una *actividad económica*, es decir, si ofrecen bienes o servicios en un determinado mercado y actúan de forma *independiente*¹⁰²³.

Por lo que respecta a Comuto, S. A., no cabe duda de que el servicio de la sociedad de la información que presta, consistente en la puesta en contacto de conductores y viajeros que

¹⁰²³ Vid. *supra* epígrafe II.1.1.

desean realizar un viaje interurbano, constituye una actividad económica independiente en el mercado y, en consecuencia, la sociedad es una empresa a efectos del Derecho de la competencia. En cuanto al servicio de transporte, a través de la plataforma se llevan a cabo tanto transportes públicos como privados particulares, en función de si los importes recibidos por los conductores superan o no los gastos de desplazamiento: si cubren exclusivamente el coste de la gasolina y los eventuales peajes, el transporte es privado particular, mientras que si se exceden dichos costes, es público [101.1.a) *in fine* LOTT]¹⁰²⁴.

Pues bien, el transporte público realizado con la intervención de *BlaBlaCar* representa una actividad económica en el mercado y, además, los conductores actúan con independencia frente a Comuto, S. A., mientras que el transporte privado particular no constituye una actividad económica en el sentido de las normas antitrust¹⁰²⁵. Así se ha sostenido en el análisis respecto de la posible aplicación de la LCD y las razones allí esgrimidas son aquí trasladables¹⁰²⁶.

En cuanto al *transporte público*, el hecho de que los conductores sean particulares que realizan la actividad de forma ocasional en base a sus propias necesidades de desplazamiento no obsta para considerar dicha actividad como de empresa, es decir, para entender que ofrecen sus servicios en el mercado. La interpretación funcional que debe hacerse de la noción de empresa en el contexto de las normas de competencia conlleva que el estatuto jurídico del sujeto no sea relevante¹⁰²⁷. Tampoco lo es el motivo en base al que dicho transporte se realice, ni su frecuencia, pues las restricciones de la competencia pueden ser llevadas a cabo no solo por personas que habitualmente participan en la vida económica, sino también por aquellas que lo hacen de forma ocasional¹⁰²⁸. Cuestión distinta es que la ocasionalidad de las conductas pueda implicar que no se ha incurrido en una práctica colusoria porque debido al reducido número de transportes realizados en *BlaBlaCar* no exista una afectación significativa de la competencia

¹⁰²⁴ Vid. Capítulo II, epígrafe V.2 y 3.

¹⁰²⁵ Son las características concretas de la actividad que llevan a cabo los conductores y no su calificación como de transporte público o privado particular conforme al Derecho nacional las que determinan la condición o no de empresas de los conductores a efectos de las normas de competencia.

¹⁰²⁶ Vid. Capítulo III, epígrafe I.2.

¹⁰²⁷ Vid. *supra* epígrafe II.1., 1.1.1.

¹⁰²⁸ GALÁN CORONA, E., «La empresa como destinataria de las normas de defensa de la competencia», cit., p. 309; id., «Prohibición de las conductas colusorias (I): modelo y estructura de la prohibición», cit., p. 70; BUENDÍA SIERRA, J. L., *Exclusive Rights and State Monopolies under EC Law. Article 86 (former article 90) of the EC Treaty*, cit., p. 32.

[apdos. 8.a) y b) en relación con el pto. 4 de la Comunicación *de minimis* de 30 de agosto de 2014¹⁰²⁹ y art. 5 LDC en relación con el art. 1 del Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Defensa de la Competencia (en adelante, RDC)¹⁰³⁰], como se expondrá más adelante. Lo que sí resulta determinante es que la actividad se presta a cambio de una remuneración, cuyo importe excede los costes del trayecto (gasolina y posibles peajes) y, por tanto, implica la obtención de lucro por parte de los conductores, y que, solo puede realizarse lícitamente al amparo de una autorización de transporte [art. 103.2.b) LOTT y art. 155.2.b) ROTT], previo cumplimiento de ciertos requisitos, de lo que se deriva la necesaria profesionalidad de la actuación de los conductores en el ámbito de la prestación de servicios de transporte.

Además, los conductores actúan con independencia respecto de Comuto, S. A., pues la plataforma no ejerce un control decisivo sobre el servicio de transporte. Aunque es cierto que *BlaBlaCar* establece determinadas pautas de actuación (recomienda el precio de los transportes y fija unos límites al mismo, recibe los pagos, verifica el móvil de los usuarios y el carnet de conducir del conductor), estas solo implican excluir su actividad de la calificación como servicio de mera intermediación de la sociedad de la información en su modalidad de alojamiento de datos (art. 14 DCE y art. 16 LSSI), pero no revisten tal intensidad como para considerar que controla el servicio de transporte¹⁰³¹. En suma, al constituir el transporte público llevado a cabo

¹⁰²⁹ COMISIÓN EUROPEA, «Comunicación relativa a los acuerdos de menor importancia que no restringen la competencia de forma sensible en el sentido del artículo 101, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea» (*DOUE C 291*, de 30 de agosto de 2014). Se trata de la más reciente de las seis Comunicaciones habidas hasta el momento: «Comunicación de 27 de mayo de 1970, relativa a los acuerdos de menor importancia no previstos en las disposiciones del apartado 1 del artículo 85 del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea» (*DOCE C 64*, de 2 de junio de 1970); «Comunicación de la Comisión de 1997 relativa a los acuerdos de menor importancia no contemplados en el apartado 1 del artículo 85 del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea» (*DOCE C 372*, de 9 de diciembre de 1997); «Comunicación de 19 de diciembre de 1977, relativa a los acuerdos de menor importancia que no caen bajo la prohibición del artículo 85, apartado 1, del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea» (*DOCE C 313*, de 29 de diciembre de 1977); «Comunicación de 3 de septiembre de 1986, relativa a los acuerdos de menor importancia no contemplados en el apartado 1 del artículo 85 del Tratado Constitutivo de la Comunidad Económica Europea» (*DOCE C 231*, de 12 de septiembre de 1986); y «Comunicación relativa a los acuerdos de menor importancia que no restringen la competencia de forma sensible en el sentido del apartado 1 del artículo 81 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea» (*DOCE C 368*, de 22 de diciembre de 2001). Para una evolución de la regla *de minimis* en las distintas comunicaciones de la Comisión, vid. MIRANDA SERRANO, L. M.^a, «Prácticas colusorias: *ancillary restraints* y conductas *de minimis*», cit., pp. 45-70.

¹⁰³⁰ *BOE* n.º 50, de 27 de febrero de 2008.

¹⁰³¹ Vid. Capítulo III, epígrafe IV.2.2.1.

por los conductores una actividad económica en el mercado, desarrollada con independencia respecto de Comuto, S. A., estos deben ser calificados como empresas a efectos de las normas de competencia.

Distinto es el caso del *transporte privado particular* prestado por los conductores registrados en *BlaBlaCar*, que también se lleva a cabo por particulares, de forma ocasional, para dar respuesta a las necesidades de desplazamiento propias de los conductores, con la única finalidad de compartir los gastos del trayecto (gasolina y eventuales peajes) entre todos los ocupantes del vehículo, incluido el conductor, que no obtiene un lucro por su realización. Prevalece en este supuesto la finalidad propia y natural del transporte privado particular, como actividad dirigida no a ofrecer servicios en el mercado, sino a «satisfacer las necesidades de desplazamiento de carácter personal o doméstico del titular del vehículo» y de otras personas en base a una relación de confianza mutua, sin ánimo de lucro [art. 101.1.a) LOTT]. Con razón, las normas de ordenación no exigen que dicha actividad se preste con carácter profesional, esto es, sujetando su ejercicio a un régimen de autorización previa [art. 101.1.a) LOTT], como ocurre respecto del transporte público. Así, cuando los conductores que utilizan *BlaBlaCar* efectúan un transporte privado particular, dicha actividad escapa a las reglas de competencia, por no actuar estos como empresas en el sentido de las normas antitrust.

No obstante, puede ocurrir que el mismo sujeto realice tanto transportes públicos como privados particulares. En tal caso, como la noción de empresa se basa en la naturaleza de la actividad desarrollada, será considerado empresa en la parte de su actividad que sea transporte público, mientras que los transportes privados particulares que efectúe quedarán fuera del ámbito de aplicación de las normas de competencia¹⁰³². En definitiva, la valoración como posible conducta colusoria de la conducta mediante la que *BlaBlaCar*, a través de su algoritmo, calcula y recomienda los precios de los trayectos y fija sus límites mínimo y máximo, solo cabe

¹⁰³² WHISH, R. Y BAILEY, D., *Competition Law*, cit., p. 85; JONES A. Y SUFRIN, B., *EU Competition Law. Text, Cases and Materials*, cit., p. 124; LIANOS, I., KORAH, V. Y SICILIANI, P., *Competition Law. Analysis, Cases&Materials*, cit., pp. 279 y 290. Lo mismo sucede con los órganos o instituciones de la Administración Pública, en cuyo caso, el hecho de ostentar «prerrogativas de poder público para el ejercicio de una parte de sus actividades no impide calificarla de empresa a efectos del Derecho comunitario de la competencia en lo que respecta al resto de sus actividades económicas», pues «la calificación de actividad vinculada al ejercicio de prerrogativas de poder público o de actividad económica debe hacerse de manera separada para cada actividad ejercida por una determinada entidad» [apdo. 25 STJCE (Gran Sala) de 1 de julio de 2008, *Motoe*, C-49/07, ECLI:EU:C:2008:376].

en relación con la actividad de transporte público que algunos conductores realizan, pero no con aquella de transporte privado particular¹⁰³³.

2. Los acuerdos de fijación de precios y sus efectos sobre la competencia

2.1. La fijación de precios

BlaBlaCar recomienda precios a los conductores en función de la distancia del trayecto que van a realizar y, además, fija límites mínimo y máximo de los precios que pueden cobrar. Los conductores son libres de modificar el importe recomendado y pueden hacerlo a través de la plataforma, aunque no por debajo o por encima de los límites impuestos. Existe, por tanto, una recomendación de precios con topes mínimo y máximo. Dicha práctica podría constituir una conducta colusoria (art. 101.1 TFUE y art. 1.1 LDC) de fijación de precios. Al igual que en el caso de *Uber* y *Cabify*¹⁰³⁴, la colusión se materializaría a través de la aceptación por los conductores de los términos y condiciones de uso de la plataforma antes de recibir solicitudes de viajes, que forman parte del contrato que concluyen con Comuto, S. A.¹⁰³⁵. Ahora bien, el análisis como conducta colusoria de la determinación de precios por *BlaBlaCar* procede únicamente en relación con los transportes públicos prestados por los conductores registrados (no así cuando los transportes son privados particulares), pues sólo en este caso, como se ha expuesto, estos y la plataforma constituyen empresas independientes.

El Reglamento 330/2010 —incorporado a la legislación española en virtud del artículo 1.4 LDC— establece determinadas exenciones en cuanto a la fijación vertical de precios. En este sentido, declara prohibida «*la restricción de la facultad del comprador de determinar el precio de venta*», pero permite la recomendación de precios y la fijación de precios máximos,

¹⁰³³ Debe advertirse de que, si bien el análisis de la determinación de precios por *BlaBlaCar* como acuerdo colusorio es posible, desde una perspectiva práctica, es en el plano administrativo y de la competencia desleal donde se debe sancionar la conducta de la plataforma y de los conductores que prestan un transporte público sin disponer de la preceptiva autorización administrativa. Vid. Capítulo II, epígrafe V.2 y Capítulo III, epígrafe IV.

¹⁰³⁴ Vid. *supra* epígrafe II.2.3.1.

¹⁰³⁵ Los términos y condiciones de uso de *BlaBlaCar*, aplicables tanto a pasajeros como a conductores, establecen que: «[a]l hacer clic en “Iniciar sesión con Facebook” o “Registrarse con una dirección de correo electrónico”, reconoces que has leído y aceptado las presentes condiciones generales de uso» y que «[p]ara registrarte en la Plataforma es necesario que hayas leído y aceptado las presentes CGU y la Política de privacidad». Vid. <https://blog.blablacar.es/about-us/terms-and-conditions>.

«siempre y cuando éstos no equivalgan a un precio de venta fijo o mínimo como resultado de presiones o incentivos procedentes de cualquiera de las partes» [art. 4.a)] y que las cuotas de mercado del proveedor y del comprador no superen cada una de ellas el 30% en el correspondiente mercado de referencia (art. 3.1). No obstante, el Reglamento no se aplica a una conducta de fijación de precios como la de *BlaBlaCar*. El motivo es que la norma europea regula la fijación vertical de precios en los contratos de compra y distribución. En efecto, siguiendo la Comunicación de la Comisión «Directrices relativas a las restricciones verticales» (en adelante, Directrices Verticales)¹⁰³⁶, conforme a la que ha de ser interpretado el Reglamento 330/2010, el mismo «pretende abarcar los acuerdos de compra y distribución», esto es, los acuerdos «que se refieren a las condiciones de compra, venta o reventa de los bienes o servicios suministrados por el proveedor o que se refieren a las condiciones de venta por parte del comprador de los bienes o servicios que incorporan tales bienes o servicios» [art. 2.1.d) de las Directrices Verticales]¹⁰³⁷.

La fijación de precios entre Comuto, S. A. y los conductores no se produce en el marco de un contrato de compra o de distribución¹⁰³⁸. Por el contrario, *BlaBlaCar* presta un servicio de la sociedad de la información de puesta en contacto de oferentes y demandantes de servicios de transporte, mientras que los conductores prestan servicios de transporte¹⁰³⁹. De hecho, esta es la razón por la que no están cubiertos por el Reglamento los acuerdos de arrendamiento y arrendamiento financiero, «ya que el proveedor no vende bien o servicio alguno al comprador»

¹⁰³⁶ DOUE C 130, de 19 de mayo de 2010.

¹⁰³⁷ LIANOS, I., KORAH, V. Y SICILIANI, P., *Competition Law. Analysis, Cases&Materials*, cit., p. 1.343, critican que una parte importante de acuerdos verticales no estén cubiertos por el Reglamento 330/2010, incluso cuando las partes implicadas no ostentan poder de mercado, lo que implica que muchas restricciones verticales serán analizadas en base al artículo 101.1 TFUE, de manera innecesaria. Con todo, el Reglamento expira el 31 de mayo de 2022 (art. 10) y la Comisión Europea inició el proceso de revisión del mismo el 3 de octubre de 2018. Sobre sus resultados hasta la fecha, vid. COMISIÓN EUROPEA, «Commission Staff Working Document Evaluation of the Vertical Block Exemption Regulation», 8 de septiembre de 2020, SWD (2020) 172 final; también FORTUNA DE OLIVEIRA, I., «A reforma do Regulamento de isenção sobre acordos verticais. Comentários», *ADI*, n.º 40, 2019-2020, pp. 79-98.

¹⁰³⁸ WHISH, R. Y BAILEY, D., *Competition Law*, cit., p. 677, afirman que las restricciones consideradas *hard core* en el artículo 4 del Reglamento 330/2010 (entre ellas, la fijación del precio de reventa) se refieren todas a restricciones intra-brand, esto es, dentro de la misma marca.

¹⁰³⁹ En el mismo sentido, refiriéndose al supuesto de *Uber*, DUNNE, N., «Competition Law (and its Limits) in the Sharing Economy», cit., p. 103; BITTON, D., PEARL, D. Y SHAW, P., «Let me ride: no short-cuts in the antitrust analysis of ride hailing», cit., p. 24; ANDERSON, M. Y HUFFMAN, M., «The Sharing Economy meets The Sherman Act: is Uber a Firm, a Cartel, or something in between?», cit., p. 904.

(apdo. 26 de las Directrices Verticales). Además, el Reglamento 330/2010 se aplica cuando el proveedor y el comprador se mueven en el mismo mercado de producto o servicio. Sin embargo, en el caso de *BlaBlaCar*, la plataforma y los conductores no actúan en el mismo mercado. Estos operan en el mercado del transporte discrecional de viajeros de ámbito interurbano, mientras que la plataforma actúa en un mercado bilateral o de dos caras en el que pone en contacto a dos grupos distintos de usuarios (conductores y viajeros), a los que proporciona un servicio único: la posibilidad de realizar una o varias transacciones (servicio de intermediación)¹⁰⁴⁰. En suma, la determinación de precios por *BlaBlaCar* no queda dentro del ámbito de aplicación del Reglamento 330/2010.

Con todo, son tres las conductas que han de ser analizadas: la recomendación de precios, la fijación de un límite mínimo y la fijación de un límite máximo.

Por lo que respecta a *la recomendación de precios*, esta no se traduce en la práctica en un precio fijo, ya que la aplicación permite a los conductores modificar el precio recomendado al alza o a la baja hasta los topes inferior y superior fijados por la plataforma. Es cierto que *BlaBlaCar* califica a los conductores con un código de colores para disuadirlos de exigir importes demasiado altos, pero no establece ningún impedimento o sanción cuando un conductor no sigue el precio recomendado. Basta con abrir la aplicación y buscar un determinado trayecto para constatar que no existe uniformidad de precios. Siguiendo nuestra consulta realizada el 6 de octubre de 2020, durante la semana del 6 al 13 de octubre de 2020, para el trayecto Castellón de la Plana-Barcelona, existían ofertas de viajes con los siguientes precios por plaza: un viaje a 13 euros; 3 viajes a 14,5 euros; viajes a 15,5 euros; 12 viajes a 17 euros; 8 viajes a 18,5 euros; 7 viajes a 20 euros; 16 viajes a 21,25 euros; 6 viajes a 22,5 euros; 9 viajes a 23,75 euros y un viaje a 25 euros. La diversidad de importes solicitados por trayecto

¹⁰⁴⁰ EVANS, D. S., «The emerging High-Court jurisprudence on the antitrust analysis of multisided platforms», 7 de abril de 2017, pp. 1-9, en p. 2, disponible en <https://ssrn.com/abstract=2948596>. En los mercados de dos caras en los que el servicio que se ofrece a los grupos situados en cada cara de la plataforma es el mismo, el mercado relevante también será único: el de la intermediación con respecto al servicio subyacente de transporte que los conductores ofrecen. Vid. también BUNDESKARTELLAMT, «Working Paper Market Power of Platforms and Networks», junio de 2016, BKartA, B6-113/15, pp. 1-132, en p. 28, disponible en <https://webgate.ec.europa.eu/multisite/ecn-brief/en/content/bundeskartellamt-publishes-working-paper-market-power-platforms-and-networks>; MONTERO PASCUAL, J. J., «La regulación de la economía colaborativa», cit., p. 115; ROBLES MARTÍN-LABORDA, A., «Posición de dominio, mercado relevante y regulación de las plataformas colaborativas», cit.; ALFONSO SÁNCHEZ, R., «Economía colaborativa y derecho *antitrust*», cit., p. 46, quien señala, no obstante, que la cuestión no acaba de ser pacífica.

(10 precios distintos) pone de manifiesto que la recomendación de precios por *BlaBlaCar* no equivale de *facto* a un precio fijo y, en consecuencia, esta práctica no merece reproche concurrencial alguno.

En cuanto a *la fijación de un límite máximo*, debe partirse de que dichos acuerdos no caen dentro del ámbito protegido por el Reglamento 330/2010 —la plataforma y los conductores no actúan en el marco de un contrato de compra o distribución, sino que *BlaBlaCar* presta un servicio de la sociedad de la información y los conductores servicios de transporte, según explicado *supra*— de modo que no opera respecto de los mismos la exención por categorías prevista para la imposición de precios máximos por el proveedor [art. 4.a)]. Tampoco cabe la aplicación analógica del Reglamento, pues dicha exención por categorías cubre restricciones que, en la práctica, se ha demostrado que cumplen los requisitos para obtener una exención individual (art. 101.3 TFUE) y en aras a la eficiencia, se ha decidido su exención en bloque. Sin embargo, no puede hacerse extensiva a otro tipo de acuerdos, respecto de los que la experiencia no ha demostrado que suelen satisfacer los requisitos para su exención.

Pues bien, Comuto, S. A. justifica la fijación del tope máximo en que pretende evitar que los conductores obtengan beneficios con la prestación del servicio, y que, por tanto, los transportes no sean privados particulares, sino públicos: «*[p]ara evitar el uso abusivo de la Plataforma, BlaBlaCar limita la posibilidad de ajuste de los Costes compartidos*» (pto. 5.1, «Costes compartidos» de las «Condiciones generales de uso»). Si fuera cierto, ni siquiera cabría el análisis de la fijación de precios como posible conducta colusoria, porque en dicho caso, los transportes serían privados particulares y los conductores no constituirían empresas a efectos de las normas de competencia. Sin embargo, no ocurre así, ya que el límite superior que la plataforma fija no impide que exista lucro por parte de los conductores¹⁰⁴¹. En consecuencia, la fijación de precios máximos por *BlaBlaCar* no puede considerarse lícita por responder a un objetivo legítimo, el de garantizar que los conductores cumplen con las normas de ordenación

¹⁰⁴¹ Vid. Capítulo II, epígrafe V.2. Además, el Tribunal de Justicia ha declarado que el hecho de que una medida persiga un objeto legítimo no excluye que, «*habida cuenta de la existencia de otro objetivo perseguido por ella y que deba estimarse ilegal, teniendo en cuenta asimismo el contenido de las disposiciones de esa medida y el contexto en el que se inscribe, pueda considerarse que dicha medida tiene un objeto restrictivo de la competencia*» [apdo. 52 STJUE (Sala 5.ª) de 2 de abril de 2020, *Budapest Bank*, cit.; en el mismo sentido, STJUE (Sala 3.ª) de 11 de septiembre de 2014, *Groupement des cartes bancaires*, cit., apdo. 70].

de los transportes, es decir, que no realizan transportes públicos, pues para ello necesitarían disponer de una autorización VTC o una licencia de taxi¹⁰⁴².

Tampoco está justificada *la fijación del límite mínimo* por debajo del cual la aplicación no permite que los conductores determinen las tarifas. Una posibilidad hubiera sido que el tope mínimo correspondiera a la tarifa que Comuto, S. A. cobra por el servicio de intermediación realizado y que puede llegar hasta un 25% sobre los gastos que cada viajero abona por el trayecto, siendo el mínimo aplicable de un euro (impuesto sobre el valor añadido incluido)¹⁰⁴³. Sin embargo, no es así, pues la comisión de la plataforma se calcula siempre sobre el importe de cada trayecto. Es decir, los conductores no pueden fijar un precio inferior al mínimo establecido por la plataforma y esta, en dicho caso, cobrar al viajero la cantidad mínima de un euro en concepto de gastos de intermediación.

Tampoco es válido el argumento que el mismo servicio de atención al cliente de *BlaBlaCar* esgrimió en contestación a la consulta que formulamos sobre por qué la plataforma fijaba el importe mínimo de los trayectos. Se nos respondió que *«entendemos que no podemos cobrar menos de este mínimo, para que sea efectivo el reparto de gastos de gasolina y mantenimiento del coche»*¹⁰⁴⁴. Esta justificación no convence, pues la LOTT no exige que los conductores que prestan transportes privados particulares cubran, necesariamente, los gastos de gasolina y mantenimiento del vehículo, sino tan solo que *«[e]n ningún caso, salvo el supuesto de percepción de dietas o gastos de desplazamiento para su titular, el transporte particular puede dar lugar a remuneraciones dinerarias directas o indirectas»* [art. 101.1.a) LOTT]. Es

¹⁰⁴² En cambio, ZURIMENDI ISLA, A. Y FERNÁNDEZ GARCÍA DE LA YEDRA, A., «Naturaleza jurídica de las plataformas digitales», cit., p. 21, consideran que *«[e]l control del precio por parte de BlaBlaCar debe observarse como algo positivo porque es un medio para garantizar que los conductores que ofrecen en ella sus servicios cumplen con la legalidad vigente»*.

¹⁰⁴³ https://blog.blablacar.es/blablalife/viaje-en-carretera/gastos-de-gestion*.

¹⁰⁴⁴ El texto íntegro de la contestación formulada y recibida el 5 de octubre de 2020 es el siguiente: *«Hola Silvia. Como ya te habrás dado cuenta, siempre recomendamos una contribución por pasajero en tus viajes. En España se aplica un importe de 0,05€ por kilómetro. Estas sugerencias de precio te ayudan a establecer precios justos para tus viajes (de hecho, así tendrás más posibilidades de ocupar más rápidamente tus asientos). No obstante, podrás aumentar el precio hasta una cierta cantidad. Por lo que entendemos que no podemos cobrar menos de este mínimo, para que sea efectivo el reparto de gastos de gasolina y mantenimiento del coche. Debes de saber que la cantidad que visualizas en tu viaje se calcula para ayudarte a ahorrar en gastos de tu viaje (combustible, mantenimiento del vehículo, etc.) evitando que se obtenga lucro mientras compartes tu coche. Si tienes cualquier pregunta, no dudes en contactar con nosotros. Estaremos encantados de poder ayudarte. ¡Feliz viaje en coche compartido! Roberto - BlaBlaCar»*.

decir, la norma de ordenación limita la autonomía de la voluntad (art. 1.255 CC) de las partes en el contrato de transporte (conductor y viajero) solo en el sentido de que los importes percibidos por el conductor no puedan exceder de los correspondientes a los gastos de desplazamiento, pero no en el de que el conductor deba cubrir necesariamente tales gastos. En consecuencia, no se justifica que *BlaBlaCar* fije un importe mínimo exigible a través de la plataforma bajo la justificación de que de tal forma se asegura un reparto efectivo de gastos de combustible y conservación del vehículo, pues los conductores podrían decidir que simplemente no desean cubrir tales costes o que prefieren cubrirlos en menor medida, aparte de que, en función del número de personas que viajan en el vehículo, los importes mínimos que la plataforma fija llevan a que el conductor cubra más que los gastos del trayecto y que obtenga, por tanto, beneficios.

Ausente cualquier explicación razonable a la fijación de unos límites mínimo y máximo a las tarifas que los conductores pueden solicitar a través de la aplicación, cabe concluir que las conductas mediante las que cada uno de los conductores acepta no solicitar menos o más de los importes que Comuto, S. A. fija constituyen acuerdos verticales de fijación de precios, colusorios, por tanto, por su objeto [art. 101.1.a) TFUE y art. 1.1.a) LDC].

2.2. Los acuerdos de fijación de precios de *BlaBlaCar* como conductas *de minimis*

En la actualidad, no parece que los acuerdos de fijación de precios mínimos y máximos entre Comuto, S. A. y los conductores que prestan transportes públicos sean anticompetitivos, pues no restringen de manera significativa (apreciable o sensible) la competencia en todo o parte del territorio nacional [como exige el art. 1.1.a) LDC para su aplicación], ni mucho menos dentro del mercado común [como establece el art. 101.1.a) TFUE]. El efecto restrictivo significativo sobre la competencia constituye un requisito estructural, del tipo, de la prohibición de colusión, razón por la que se consideran lícitas aquellas conductas que solo afectan a la competencia de una forma insignificante (conductas *de minimis* o de menor importancia)¹⁰⁴⁵.

¹⁰⁴⁵ VELASCO SAN PEDRO, L. A., «Acuerdos, decisiones colectivas y prácticas concertadas», cit., pp.79 y 80, señala que la lógica económica del Derecho antitrust obliga a excluir de prohibición aquellas restricciones de la competencia que no tengan efectos significativos sobre el juego de la competencia; GALÁN CORONA, E., «Prohibición de las conductas colusorias (I): modelo y estructura de la prohibición», cit., pp. 100-103; id.,

Para justificar esta afirmación resulta necesario, aunque sea de manera aproximada, delimitar el mercado relevante en el que los acuerdos de fijación de precios despliegan sus efectos. La delimitación del *mercado geográfico de referencia* en relación con los transportes realizados entre distintas ciudades, sean inter o intraautonómicos, como ocurre en el caso de *BlaBlaCar*, se realiza conforme al enfoque basado en pares, esto es, como una ruta entre dos puntos, el de origen y el de destino (*O&D approach*)¹⁰⁴⁶. Siguiendo este enfoque, cada par de ciudades entre las que se realiza un trayecto constituye un mercado geográfico separado, de modo que pueden existir distintos mercados geográficos que empiecen en el mismo punto de origen y finalicen en puntos de destino diferentes o empiecen en puntos de origen diferentes y finalicen en el mismo destino.

Por su parte, el *mercado de servicios de referencia* se determina en función del comportamiento de la demanda (los viajeros), esto es, de sus preferencias dentro de las posibilidades de transporte que existen entre esos dos puntos. A tal efecto, deben considerarse tanto las demás alternativas de transporte discrecional en vehículo de turismo, como también otros modos de transporte que representen una alternativa viable al transporte en *BlaBlaCar*, por prestar servicios sustitutivos desde el punto de vista de la demanda, dadas sus características en términos de precio, duración del trayecto, frecuencia y calidad, esto es, la llamada

«Prohibición de prácticas colusorias (I): visión general», cit., pp. 265-267; BERENGUER FUSTER, L. Y COSTAS COMESAÑA, J., «Comentarios a la regulación de las conductas restrictivas de la competencia de menor importancia en España», *ADI*, n.º 28, 2007-2008, pp. 45-68, en pp. 50 y 58; MIRANDA SERRANO, L. M.ª, «La “regla de minimis” en la Ley 15/2007, de Defensa de la Competencia, y su Reglamento de desarrollo», *DN*, año 19, n.º 2016, septiembre de 2008, pp. 5-36, en pp. 7, 12 y 13, explica que no se trata de que las conductas de menor importancia no se consideren anticoncurrenciales por la ley antitrust, sino que no se persiguen por las autoridades de competencia en atención a su escasa dimensión, constituyendo conductas legales *per se*; PALAU RAMÍREZ, F., «Artículo 5. Conductas de menor importancia», en J. Massaguer Fuentes, J. M. Sala Arquer, J. Folguera Crespo y A. Gutiérrez Hernández (dirs.), *Comentario a la Ley de Defensa de la Competencia*, cit., pp. 313-336, en pp. 321 y 322; GONZÁLEZ JIMÉNEZ, P. M., «El efecto apreciable sobre el comercio comunitario y el efecto sensible sobre la competencia: dos reglas antitrust condenadas a entenderse», *REE*, n.º 75, enero-junio de 2020, pp. 323-333, en p. 331.

¹⁰⁴⁶ Este enfoque ha sido aplicado para definir el mercado relevante en operaciones de concentración entre compañías aéreas y también en el ámbito del transporte ferroviario. Entre las resoluciones existentes, pueden citarse las Decisiones de la Comisión, de 9 de diciembre de 1998, notificación previa de una operación de concentración, IV/M.1305 *Eurostar* (DOCE C 346/7, de 14 de noviembre de 1998), apartados 22-28; de 10 de marzo de 2003, notificación previa de una operación de concentración, COM/A.38.477/D2 *British Airways/ SN Brussels Airlines* (DOCE C 306, de 10 diciembre de 2002), apartados 8-11; de 4 de julio de 2005, notificación previa de una operación de concentración, COMP/M.3770 *Lufthansa/ Swiss* (DOUE C 204, de 20 de agosto de 2005), apartados 12-15. Vid. también los comentarios de GOETEYN, G., «Remedies in the Air Transport Sector», cit., pp. 226-253; SOUSA FERRO, M., *Market Definition in EU Competition Law*, Edward Elgar, Cheltenham (UK) y Northampton (MA, USA), 2019, pp. 228-230.

competencia intermodal. Así, cuando exista competencia entre el transporte en *BlaBlaCar* y otros servicios de transporte, sea prestado en vehículos de turismo, sea en otros modos de transporte, debe considerarse que todos ellos forman parte del mismo mercado de servicios de referencia.

De entrada, cabe afirmar que ni el taxi, ni el alquiler de vehículos con conductor pueden considerarse sustitutivos, debido a su elevado importe para trayectos de media o larga distancia, como son aquellos realizados en *BlaBlaCar*, mucho más económicos en términos comparativos. Hecha esta exclusión, la aplicación del enfoque por pares implica que, en función de las características concretas del trayecto, serán diferentes los potenciales competidores al transporte en *BlaBlaCar* y las especificidades de la ruta determinarán la elección efectiva por los viajeros de uno u otros competidores.

A modo de ejemplo, no tienen las mismas particularidades un trayecto de Madrid a Valencia, que uno de Castellón de la Plana a Valencia o de Castellón de la Plana a Morella. En el primer caso, pueden ser potenciales competidores, los operadores de transporte en tren (AVE o ALVIA) y autobús. Incluso podría plantearse la eventual competencia de los operadores aéreos, aunque a nuestro juicio debe descartarse tanto por su menor duración (en principio, cuatro veces inferior a la de un trayecto en *BlaBlaCar*, aunque cabría considerar asimismo el tiempo de espera en el aeropuerto), como por su mayor precio y también por los hábitos de los consumidores, pues resulta poco probable que los usuarios de una plataforma de coche compartido se planteen las dos opciones como sustitutivas¹⁰⁴⁷. En el segundo trayecto, tan solo

¹⁰⁴⁷ Una valoración aproximada del trayecto Madrid-Valencia (uno de los más frecuentados, siguiendo información de la compañía consultada el 7 de octubre de 2020: <https://blog.blablacar.es/blablalife/novedades/blablacar-3-millones-usuarios-espana>), según datos correspondientes a la búsqueda realizada el día 6 de noviembre de 2020, para viajes a realizar el día 9 de noviembre de 2020, permite señalar los siguientes aspectos:

- el precio por plaza que *BlaBlaCar* permite solicitar oscila entre los 8 y los 21 euros, con un precio recomendado por la plataforma de 13 euros, a lo que debe añadirse la comisión por la intermediación. En la práctica, los precios que con más habitualidad pueden verse en la plataforma suelen oscilar entre los 17 y los 25 euros (precio por plaza, incluida la comisión por la intermediación). Por lo que respecta a la duración del trayecto, esta es de 4 horas y 10 minutos, según la aplicación. En lo que concierne a los horarios, estos varían en función de las necesidades de desplazamiento del conductor, por tanto, no puede decirse que existe un horario de salida propiamente dicho;

- por su parte, el transporte por ferrocarril ofrece dos posibilidades: por una parte, viajar en un tren de alta velocidad (AVE o ALVIA), siendo el coste de un billete entre los 33,05 y los 55,45 euros, y la duración del trayecto un poco inferior a 2 horas en el caso del AVE (entre 1h 42 min. y 1 h 53 min.) y de 2h 5 min. en el caso del ALVIA y los horarios disponibles los siguientes: 7:40-09:33; 9:40-11:24; 11:55-13:40; 14:10-16:03; 15:40-17:22; 16:12-18:17; 17:45-19:25; 19:40-21:29; 21:10-23:03; por otra parte, el transporte regional, con dos horarios disponibles (6:08-

los operadores de transporte en tren (cercanías) y autobús podrían considerarse eventuales competidores¹⁰⁴⁸, mientras que, en el último supuesto, el transporte en autobús es la única alternativa, al no estar conectadas las dos poblaciones por ferrocarril¹⁰⁴⁹. Sin embargo, habrá otros trayectos en los que ni siquiera existe conexión directa en autobús o tren. En los tres supuestos anteriores (y también en cualquiera que se preste con la intermediación de la plataforma), además de los operadores tradicionales deberá valorarse si los viajeros también recurren a plataformas similares a *BlaBlaCar* para compartir coche, como, por ejemplo, la española *Amovens*.

El análisis llevado a cabo, a pesar de limitado, permite hacerse una idea de las presiones competitivas que afectan al transporte en *BlaBlaCar* y de que las mismas difieren

12:55 y 16:21-22:47), aunque resulta más económico (22,70 euros por plaza) no representa una alternativa el transporte en *BlaBlaCar* por su excesiva duración (6h 47 min. y 6h 26 min.) (<https://www.renfe.com/es/es/viajar/prepara-tu-viaje/horarios>);

- en cuanto al transporte en autobús, en la ruta Madrid-Valencia existe un único operador, Auto Res, S. L., que ofrece los siguientes tres horarios y tarifas: 8:30-12:45 (36,85 euros); 12-16:25 (28,41 euros); 18-22:15 (36,85 euros) (<https://booking.avanzabus.com/web/step1.php?outwardDate=09/11/2020>);

- existen dos compañías aéreas (Air Europa e Iberia) que operan vuelos para el trayecto Madrid-Valencia y el precio de un billete está entre los 46 y los 50 euros. Los horarios disponibles son los siguientes: 8:00-9:00; 15:15-16:15; 15:55-17:00. También existe un vuelo con escala, con una duración total de 3h 25 min. (<https://www.aireuropa.com/es/vuelos> y <https://www.iberia.com/es/>).

Simplificando, existen dos modos de transporte alternativos a *BlaBlaCar*: por una parte, el transporte por ferrocarril (AVE o ALVIA) con una duración aproximada de 2 horas y un precio entre los 33,05 y los 55,45 euros; por otra parte, el transporte en autobús con una duración aproximada de 4 horas y precios de 28,41 y 36,85 euros; incluso el transporte aéreo con una duración de 1 hora y precios entre los 37 y los 40 euros. Por su parte, un trayecto en *BlaBlaCar* dura aproximadamente 4 horas y su precio oscila entre los 20 y los 26,25 euros. Estos datos permiten afirmar con certeza que el transporte en autobús es complementario de aquel en *BlaBlaCar*, pues desde el punto de vista del viajero tiene características similares en términos de duración y coste. En cuanto a los horarios de uno y otro, no se pueden prever aquellos de transporte en *BlaBlaCar* a fin de realizar una comparativa con aquellos del transporte en autobús. Por lo que respecta al transporte por ferrocarril no está claro si pueden considerarse sustitutivo de aquel en *BlaBlaCar*, pues su duración se reduce a la mitad respecto de la de este último, mientras que los costes son bastante más elevados.

¹⁰⁴⁸ En el trayecto Castellón de la Plana-Valencia, el precio por plaza que *BlaBlaCar* permite solicitar está entre 1 euro y 4 euros, con un precio recomendado de 3 euros. Los importes que en la práctica deben pagar los viajeros, incluidos los gastos por la intermediación, varían entre los 3 y los 6 euros. El tren de cercanías y el transporte en autobús pueden considerarse sustitutos del transporte en *BlaBlaCar*, pues su precio (6,8 o 6,9 euros para el autobús y 4,5 euros el tren de cercanías) y duración son similares (alrededor de una hora en los tres casos), y, además tanto el tren como el autobús circulan con frecuencia. Por lo que respecta a los trayectos en AVE o EUROMED, cuyo coste es más elevado (entre dos y cuatro veces más que el tren de cercanías) es discutible si representan sustitutos al transporte en *BlaBlaCar*, pero alcanzar una conclusión en este sentido no resulta decisiva a efectos de nuestro análisis.

¹⁰⁴⁹ En el trayecto Castellón-Morella la única alternativa a *BlaBlaCar* es el transporte en autobús, con dos salidas, a las 10:15 y a las 15:30, con un precio por trayecto, al parecer, entre los 7 y los 11 euros (<https://www.autosmediterraneo.com>).

significativamente en función del concreto trayecto de que se trate. Para determinados trayectos *BlaBlaCar* es la única solución viable (en tal caso, al no haber competencia, no cabe una restricción a la misma)¹⁰⁵⁰, mientras que para otros existirá competencia intermodal, principalmente en tren o autobús, ya que el transporte aéreo no parece ser una alternativa viable al coche compartido. La existencia efectiva de otras alternativas similares a *BlaBlaCar* (como *Amovens*) debe también tomarse en consideración.

Los tres trayectos analizados revisten una característica común: en todos ellos el número de viajes ofrecidos a través de *BlaBlaCar* es sumamente escaso¹⁰⁵¹. En efecto, para el día referido (9 de noviembre) en el trayecto Madrid-Valencia se ofrecen diez viajes, en el trayecto Castellón de la Plana-Valencia siete y en el trayecto Castellón-Morella ninguno. Además, solo deben tomarse en consideración en lo que aquí interesa los transportes públicos anunciados en la plataforma (aquellos en los que los conductores se lucran con la prestación), de modo que, del número total de transportes realizados en una determinada ruta han de restarse los privados particulares. También es relevante el hecho de que, al parecer, *BlaBlaCar* ha rebajado los límites mínimo y máximo que los conductores pueden solicitar a través de la aplicación¹⁰⁵². Si lo anterior es cierto, se reducen todavía más los supuestos en que los conductores se lucran con el transporte y, por tanto, este es público. En fin, otro aspecto a tener en cuenta es la capacidad de plazas que tienen los transportes sustitutivos en autobús y tren (aunque desconocemos los datos de ocupación), superior a la de cuatro plazas por vehículo, aparte de la del conductor, que habitualmente tienen los turismos empleados para transporte en *BlaBlaCar*.

Considerados en su conjunto los aspectos mencionados —incluso desconociendo la concreta cuota de mercado de Comuto, S. A. y los conductores a efectos de los acuerdos¹⁰⁵³—

¹⁰⁵⁰ Conclusiones del Abogado General, Sr. Michal Boboek, de 5 de septiembre de 2019, *Gazdasági Versenyhivatal contra Budapest Bank Nyrt. y otros*, C-228/18, ECLI:EU:C:2019:678, apartado 48.

¹⁰⁵¹ Ello no obsta para que, en un futuro, los trayectos en *BlaBlaCar* puedan aumentar, como vaticinan MONTERO PASCUAL, J. J. Y RISUEÑO MARTÍ, J., «El impacto del transporte colaborativo en el transporte público tradicional», en A. Boix Palop, A. M. de la Encarnación y G. Doménech Pascual (eds.), *La regulación del transporte colaborativo*, cit., pp. 93-117, en pp. 96-102. Estos autores afirman que *BlaBlaCar* tiene una cuota de mercado del 90 por ciento en Francia, país donde más desarrollada está la actividad de *carpooling*, aunque no explican en qué mercado de referencia habría alcanzado dicha cuota de mercado la plataforma.

¹⁰⁵² Vid. Capítulo II, epígrafe V.2.

¹⁰⁵³ Comuto, S. A. afirmó en el litigio contra Confebus que «el volumen de mercado de transporte por carretera de los usuarios de la plataforma "BlaBlaCar" es del 0,20-0,25% frente al volumen del transporte en autobús, que se sitúa en el 14%» [FJ 2.º SAP de Madrid (Sección 28.ª) n.º 86/2019, de 18 de febrero, cit.]. No obstante, esta

se pone de manifiesto que el potencial impacto del transporte en *BlaBlaCar* sobre la competencia es muy reducido en comparación con aquel de los transportes sustitutos, en autobús y tren, por no hablar de otras alternativas de transporte compartido que pudieran existir. Al tener solo un efecto insignificante sobre la competencia, los acuerdos de fijación de precios mínimos y máximos deben ser calificados como conductas de menor importancia según la doctrina *de minimis* y, por tanto, no deben considerarse anticompetitivas¹⁰⁵⁴. La conclusión alcanzada es válida incluso si se toma en consideración el posible efecto acumulado de dichos acuerdos sobre la competencia y no solo en cada uno de los mercados de servicios y geográficos determinados en base al enfoque por pares. Es decir, si se atiende al impacto que dichos acuerdos puedan tener en todo el territorio nacional, tampoco parece que tengan la entidad suficiente para afectar a la competencia por ser los viajes que se realizan en cada trayecto muy reducidos. También en este caso cabe considerar de menor importancia la fijación de precios por *BlaBlaCar*.

En este sentido, la LDC declara que la prohibición de las prácticas colusorias no se aplica «a aquellas conductas que, por su escasa importancia, no sean capaces de afectar de manera significativa a la competencia» (art. 5 LDC) y remite a desarrollo reglamentario la determinación de los criterios para la delimitación de dichas conductas. Ello se ha llevado a cabo por el RDC, cuyo artículo primero establece las conductas que se consideran de menor importancia en función de la cuota de mercado de las partes (15% para los acuerdos verticales). En cuanto a la fijación vertical de precios, solo excluye de su posible consideración como de

información no es contrastada en la sentencia, que ni siquiera se detiene en el dato. Además, al parecer, los porcentajes solo se refieren a una comparación (a nivel nacional, y no en cada uno de los mercados de referencia afectados por los acuerdos de fijación de precios) entre el transporte en autobús y aquel en *BlaBlaCar*, pero no toma en consideración las demás alternativas al mismo, principalmente el tren.

¹⁰⁵⁴ Como de manera didáctica explica ALFARO ÁGUILA-REAL, J., «Los cárteles de chichinabo no deben prohibirse», en *Almacén de Derecho*, 29 de abril de 2011, disponible en <https://derechomercantilespana.blogspot.com/2011/04/los-carteles-de-chichinabo-no-deben.html>, «si la ratio del art. 101.1 y del art. 1 es proteger la competencia, no debe imponerse sanción alguna a contratos entre particulares que son inidóneos para afectar al funcionamiento competitivo del mercado, inidóneos para “falsear” o “restringir” la competencia precisamente porque las empresas que los realizan, ni separada ni conjuntamente pueden influir sobre las condiciones del mercado»; también ROBLES MARTÍN-LABORDA, A., «El Tribunal de Justicia, otra vez sobre el concepto de restricción por objeto: el asunto Toshiba», en *Almacén de Derecho*, 7 de febrero de 2016, disponible en <http://derechocompetencia.blogspot.com/2016/02/el-tribunal-de-justicia-otra-vez-sobre.html>, afirma que «no parece que un acuerdo pueda presentar un “grado de nocividad para la competencia suficiente” con independencia, por ejemplo, de una reducidísima cuota de mercado de las partes (lo que forma parte del contexto económico en el que se produce)».

menor importancia «*el establecimiento de un precio de reventa fijo o mínimo al que haya de ajustarse el comprador*» [art. 2.2.a) RDC]. Es decir, el Reglamento descarta que se pueda considerar de menor importancia la fijación de precios de reventa (aquellos aplicados en contratos de compra o distribución), pero no cualquier fijación de precios, ni cualquier restricción por el objeto. En consecuencia, una conducta como la de fijación de precios mínimos y máximos por *BlaBlaCar*, que no son de reventa, podría ser considerada *de minimis* en virtud del RDC, si se cumplieran los requisitos que el mismo establece. Además, el Reglamento dispone que, incluso al margen de las conductas de menor importancia, pueden tener lugar otras que den lugar a restricciones de la competencia no significativas¹⁰⁵⁵, al referirse a «*[o]tras conductas de menor importancia*» y declara que la autoridad de competencia —y también los tribunales, a pesar del silencio del RDC¹⁰⁵⁶— podrá declarar no aplicable la prohibición de los acuerdos colusorios a las conductas que «*atendiendo a su contexto jurídico y económico, no sean aptas para afectar de manera significativa a la competencia*» (art. 3.1 RDC).

Así lo hizo la CNC en la Resolución de 3 de diciembre de 2009 en el asunto *El Corral de las Flamencas*¹⁰⁵⁷, en la que declaró que una conducta de fijación vertical de precios de reventa [excluida de su posible consideración como *de minimis* por el art. 2.2.a) RDC y también del régimen de exención por categorías conforme al art. 4.a) del Reglamento 330/2010], puede, sin embargo, considerarse lícita cuando no tiene aptitud para afectar a la competencia en base a la mínima cuota de mercado del proveedor (inferior al 1%); el mercado está relativamente atomizado; la red de distribución de la empresa está muy diseminada; no existen redes paralelas de acuerdos similares; y existe suficiente competencia intermarca. La escasa incidencia sobre la competencia de la conducta excluye, por tanto, su ilicitud (art. 3 RDC) (FF JJ 3.º-5.º). También la CNMC en la Resolución de 15 de diciembre de 2016 en el asunto *Laboratorios Martí Tors*¹⁰⁵⁸ declaró que la conducta de fijación de precios de reventa de productos cosméticos por la

¹⁰⁵⁵ GALÁN CORONA, E., «Prohibición de las conductas colusorias (I): modelo y estructura de la prohibición», cit., p. 113; id., «Prohibición de prácticas colusorias (I): visión general», cit., p. 267; PALAU RAMÍREZ, F., «Artículo 5. Conductas de menor importancia», cit., p. 333.

¹⁰⁵⁶ PALAU RAMÍREZ, F., «Artículo 5. Conductas de menor importancia», cit., p. 530.

¹⁰⁵⁷ Expediente S 0105/08, disponible en https://www.cnmc.es/sites/default/files/35471_0.pdf.

¹⁰⁵⁸ Expediente S/DC/0592/16, disponible en https://www.cnmc.es/sites/default/files/1509407_8.pdf. Para una relación más amplia de las resoluciones recaídas en el ámbito nacional referentes a la consideración como de escasa importancia de conductas excluidas de la regla *de minimis*, vid. PALAU RAMÍREZ, F., «Artículo 5. Conductas de menor importancia», cit., pp. 333-335.

denunciada a sus distribuidores constituye una infracción del artículo 1.1.a) LDC, aunque atendiendo al contexto económico en el que se había llevado a cabo, esto es, en un mercado de referencia atomizado «*con numerosos y relevantes competidores*» y «*la concreta posición de la denunciada en el referido mercado, donde cuenta con una cuota de mercado poco significativa*», concluye que dichos elementos «*restringen el impacto que la conducta denunciada pudiera llegar a tener en el mercado, limitando los efectos apreciables contrarios a la competencia, motivo por el cual se trataría de un caso adecuado para la aplicación de la doctrina antes citada que permite declarar la no aplicación de los artículos 1 a 3 de la LDC en aquellos casos en que la fijación de precios de reventa no tenga capacidad para afectar significativamente a la competencia*» (FJ 2.º).

Ahora bien, si la eventual condición *de minimis* de los acuerdos entre Comuto, S. A. y los conductores se planteara no ante los órganos de competencia o tribunales españoles, sino ante la Comisión Europea, no está claro si la solución sería la misma. La razón es que la última Comunicación *de minimis*, publicada el 30 de agosto de 2014, excluye de la posible calificación como de menor importancia las restricciones por el objeto, como lo es la fijación de precios mínimos y máximos por *BlaBlaCar*. En efecto, la Comunicación declara que «*no cubre los acuerdos que tengan por objeto impedir, restringir o falsear la competencia en el mercado interior*», es decir, «*[l]a Comisión no aplicará la salvaguardia regulatoria creada por los umbrales de cuotas de mercado*» a tales acuerdos (apdo. 13). Por tanto, aun cuando la cuota de mercado de cada una de las partes en el acuerdo no exceda del 15 % en ninguno de los mercados de referencia afectados por el mismo [apdos. 8.a) y b) en relación con el pto. 4], una restricción por el objeto no será considerada de menor importancia.

La exclusión de las restricciones por el objeto del umbral de protección tiene sus orígenes en la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala 2.ª) de 13 de diciembre de 2012 en el asunto *Expedia Inc. y Autorité de la concurrence y otros*¹⁰⁵⁹, en la que declaró que «*procede considerar que un acuerdo que puede afectar al comercio entre Estados miembros y que tiene un objeto contrario a la competencia constituye, por su propia naturaleza e independientemente de sus efectos concretos, una restricción sensible del juego de la competencia*» (apdo. 37). Al

¹⁰⁵⁹ STJUE (Sala 2.ª) de 13 de diciembre de 2012, *Expedia Inc. y Autorité de la concurrence y otros*, C-226/11, ECLI:EU:C:2012:795.

contrario, las Comunicaciones anteriores no excluían de tal protección todas las restricciones por el objeto, sino solo las consideradas *hard core*, esto es, aquellas que encabezan las cláusulas negras de los reglamentos de exención por categorías, que en los acuerdos verticales solo contemplan la fijación de precios de reventa [art. 4.a) del Reglamento 330/2010]¹⁰⁶⁰. En consecuencia, es dudoso si a partir de la Comunicación *de minimis* de 2014 un acuerdo de fijación de precios como el concluido entre Comuto, S. A. y los conductores, que constituye una restricción por el objeto, podría beneficiarse de la exención por no afectar de manera significativa a la competencia.

Lo cierto es que el Tribunal de Justicia no se ha pronunciado todavía sobre este aspecto en ningún asunto posterior a la sentencia *Expedia* y en la doctrina no hay un criterio uniforme. Se pueden identificar tres interpretaciones diferentes entre los académicos: según la primera, la Comunicación de 2014 excluye de la regla *de minimis* cualquier restricción por el objeto, sea cual sea la cuota de mercado de las partes en el acuerdo¹⁰⁶¹; conforme a la segunda, la exclusión de las restricciones por el objeto de la Comunicación implica que respecto de las mismas no opera la salvaguardia creada por los umbrales de cuotas de mercado, pero las partes en el acuerdo pueden probar que la restricción no tiene efectos apreciables sobre la competencia en atención a otros criterios¹⁰⁶²; en fin, según la tercera, la valoración del contexto jurídico y

¹⁰⁶⁰ En efecto, antes de la sentencia en el asunto *Expedia* el Tribunal de Justicia había considerado como de menor importancia acuerdos restrictivos por el objeto: STJCE de 9 de julio de 1969, *Völk*, 5/69, ECLI:EU:C:1969:35, apartado 7, en la que declara que es posible que un acuerdo de exclusiva, aun acompañado de una protección territorial absoluta, no incurra en la prohibición «cuando afecta al mercado tan sólo de una manera insignificante, habida cuenta de la débil posición que ocupan los interesados en el mercado del producto de que se trate»; también STJCE (Sala 5.ª) de 28 de mayo de 1998, *Deere contra Comisión*, cit., apartado 77; STJCE (Sala 6.ª) de 21 de enero de 1999, *Bagnasco y otros*, C-215/96 y C-216/96, ECLI:EU:C:1999:12, apartado 34; STJCE (Sala 3.ª) de 23 de noviembre de 2006, *Asnef-Equifax y Administración del Estado contra Asociación de Usuarios de Servicios Bancarios*, C-238/05, ECLI:EU:C:2006:734, apartado 50.

¹⁰⁶¹ PALAU RAMÍREZ, F., «Artículo 5. Conductas de menor importancia», cit., p. 518, afirma que «[u]n acuerdo que no alcance los umbrales fijados en la Comunicación *de minimis*, puede considerarse no obstante restrictivo de la competencia por su objeto (22). Se trata de acuerdos que por la propia naturaleza del objeto despliegan efectos anticompetitivos (...) y en consecuencia, conllevan una restricción per se, sin necesidad de probar el efecto sensible sobre la competencia»; AKMAN, P., «The Court of Justice's *Expedia* ruling undermines the economic approach by eliminating the 'de minimis' defence in object agreements», en *Competition Policy Blog*, 2013, disponible en <https://competitionpolicy.wordpress.com/2013/06/04/the-court-of-justices-expedia-ruling-undermines-the-economic-approach-by-eliminating-the-de-mimimis-defence-in-object-agreements/>.

¹⁰⁶² WAGNER-VON PAPP, F. «Preface: De Minimis», *Bulletin e-Competitions De minimis*, Art. No 72780, Forthcoming, mayo de 2015, pp. 1-12, en p. 5, disponible en <https://ssrn.com/abstract=2613979>; KING, S., «How appreciable is object? The *de minimis* doctrine and Case C-226-11 *Expedia Inc v Autorité de la concurrence*», *ECJ*, vol. 11, n.º 1, 2015, pp. 1-25, en pp. 14 y 18.

económico¹⁰⁶³ en el que el acuerdo se aplica, que debe realizarse antes de calificar una práctica como colusoria por su objeto o por el efecto puede, en atención a la muy débil posición de mercado de las partes, conducir a que simplemente determinadas prácticas no sean calificadas como restrictivas por el objeto¹⁰⁶⁴.

Con todo, la Comunicación *de minimis* solo vincula a la Comisión, pero no a las autoridades de competencia y tribunales nacionales, a los que pretende proporcionar orientaciones: «[a] pesar de que no tenga carácter vinculante para estas instancias, la presente Comunicación también pretende brindar una orientación a los tribunales y autoridades de competencia de los Estados miembros a la hora de aplicar el artículo 101 del Tratado» (apdo. 5 de la Comunicación *de minimis*). Así lo afirma la propia Sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto *Expedia* refiriéndose a la Comunicación *de minimis* del año 2001, en vigor en aquel momento, cuyas conclusiones son aplicables también en relación con la vigente Comunicación de 2014. En particular, destaca que «[d]e los objetivos perseguidos por la Comunicación de *de minimis*, según se mencionan en su punto 4, resulta que ésta no pretende vincular a las

¹⁰⁶³ El Tribunal de Justicia ha declarado que, ni siquiera cuando se aborda el análisis de conductas como la fijación de precios, el reparto de mercados o las prohibiciones de exportación, que por lo general se consideran especialmente dañinas para la competencia, puede desatenderse por completo el contexto jurídico y económico [entre otras, en la STJUE (Sala 5.ª) de 2 de abril de 2020, *Budapest Bank*, cit., apdo. 51; STJCE de 22 de junio de 1994, *IHT Internationale Heiztechnik y Danzinger*, C-9/93, ECLI:EU:C:1994:261, apdo. 59]. Ahora bien, el análisis del contexto económico y jurídico en el que el acuerdo se inserta se diferencia del de los efectos (que se lleva a cabo en relación con las restricciones por el efecto) en la menor intensidad que aquel comporta. Es decir, mientras que el análisis de los efectos conlleva un examen minucioso de las repercusiones que la práctica puede tener sobre la competencia en el mercado de referencia, al contrario, la valoración del contexto jurídico y económico de una presunta restricción por el objeto consiste en «un examen básico de la realidad», en el que debe comprobarse con carácter general «si se dan circunstancias jurídicas o de hecho que impidan al acuerdo o a la práctica en cuestión restringir la competencia» [Conclusiones del Abogado General, Sr. Michal Bobek de 5 de septiembre de 2019, *Budapest Bank*, cit., apdo. 45, que siguen la opinión de IBÁÑEZ COLOMO, P. Y LAMADRID, A., «On the Notion of Restriction of Competition: What We Know and What We Don't Know We Know», en D. Gerard, M. Merola y B. Meyring (eds.), *The Notion of Restriction of Competition: Revisiting the Foundations of Antitrust Enforcement in Europe*, Bruylant, Bruselas, 2017, pp. 336-339].

¹⁰⁶⁴ BRUZZONE, G. Y CAPOZZI, S., «Restrictions by object in the case law of the Court of Justice: in search of a systematic approach», en G. Benacchio y M. Carpagnano (eds.), *L'applicazione delle regole di concorrenza in Italia e nell'Unione europea. Atti del V Convegno biennale Antitrust di Trento*, Editoriale Scientifica, Napoli, 2015, pp. 1-20, en p. 16, disponible en https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2753521; VAN DEL VIJVER, T. Y VOLLERING, S., «Understanding appreciability: The European Court of Justice reviews its journey in *Expedia*», *CMLR*, n.º 50, 2013, pp. 1.132-1.144, en p. 1.141; VAN DER WOLK, A. P. E., «*Expedia*: (R)evolution of the appreciability test for restrictions by object?», 22 de agosto de 2014, pp. 1-57, en p. 35, disponible en <http://arno.uvt.nl/show.cgi?fid=135397>; GONZÁLEZ JIMÉNEZ, P. M., «Restricciones de la competencia por el objeto y acuerdos de menor importancia: sus posibles interacciones a la luz de la reciente doctrina del TJUE», *ADI*, n.º 40, 2019-2020, pp. 165-188, en pp. 179-184, quien explica también las distintas interpretaciones sobre la regla *de minimis* a raíz de la Comunicación de 2014.

autoridades de competencia ni a los órganos jurisdiccionales de los Estados miembros» (apdo. 27), aunque sí obliga a la Comisión a no apartarse de su contenido, en virtud de los principios de igualdad de trato y de confianza legítima (apdo. 28)¹⁰⁶⁵. Dicho de otro modo, «*no es imperativa para los Estados miembros»* (apdo. 29) y, de hecho, así se deduce de su «*publicación en la serie C del Diario Oficial de la Unión Europea, la cual, a diferencia de la serie L de éste, no tiene por objeto publicar actos jurídicamente vinculantes, sino sólo informaciones, recomendaciones y dictámenes relativos a la Unión»* (apdo. 30).

Aunque las autoridades de competencia y tribunales españoles pueden seguir o no la pauta marcada por la Comunicación *de minimis* de 2014, parece ser que la CNMC está optando por no hacerlo, pues en la antes mencionada Resolución de 15 de diciembre de 2016 en el asunto *Laboratorios Martí Tors*, posterior a la Comunicación de 2014, consideró de menor importancia una conducta de fijación de precios de reventa, que constituye una restricción por el objeto. Así, rige en nuestro Derecho interno el análisis de los efectos de las restricciones sobre la competencia, de modo que la existencia de una restricción por el objeto no impide la calificación de la conducta como de menor importancia si se demuestra que no restringe de manera significativa la competencia en el mercado¹⁰⁶⁶. En definitiva, siendo incierta la solución que la Comisión Europea daría a la fijación de precios por *BlaBlaCar*, es muy probable que la CNMC o los tribunales españoles, caso de someterse a su decisión, consideren que constituye una conducta de menor importancia, en atención al número insignificante de transportes públicos realizados en *BlaBlaCar* en comparación con aquellos que se llevan a cabo por los operadores de servicios sustitutivos (principalmente en tren y autobús).

¹⁰⁶⁵ En el mismo sentido, la STJCE (Gran Sala) de 28 de junio de 2005, *Dansk Rørindustri y otros contra Comisión*, asuntos acumulados C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P a C-208/02 P y C-213/02 P, ECLI:EU:C:2005:408, apartado 211, en relación con la Comunicación de la Comisión «Directrices para el cálculo de las multas impuestas en aplicación del apartado 2 del artículo 15 del Reglamento n.º 17 y del apartado 5 del artículo 65 del Tratado CECA» (DOCE C 9, de 14 de enero de 1998).

¹⁰⁶⁶ PALAU RAMÍREZ, F., «Artículo 5. Conductas de menor importancia», cit., p. 536.

CONCLUSIONS

First. In order to carry out the activity of occasional particular private transport by road, either as a carrier or as an intermediary, it is not necessary to obtain an administrative authorization [Art. 103(2)(b) AOLTA and Art. 155(2)(b) AOLTR]. On the contrary, the performance of occasional public transports as a carrier does require such administrative authorization [Art. 42 AOLTA and Art. 33(1) AOLTR]. As regards intermediation with respect to occasional transport services of passengers, since the entry into force of Act No 9/2013, of 4 July, carriers are automatically entitled to intermediate in the type of transportation for which they have obtained their transport authorization. As for the intermediaries in the tourism sector, regardless of whether they are established as travel agencies or not, they will only have to present a prior notice or affidavit before beginning their activity.

Second. The current regime regarding the rental of vehicles with driver has been introduced by Royal Decree Law No 13/2018, of 28 September. This provision modified Article 91 AOLTA in two essential points: on the one hand, the territorial scope of the so-called VTC licenses has been limited to interurban transport (and does not include urban transport anymore, as it did until then) and, on the other hand, the service must, with some exceptions, depart from a point in the territory of the Autonomous Community in which the authorization is domiciled. However, a transition period during which urban transport may still be performed is established, which applies to both existing authorizations and those the applications for which had already been submitted before the new rules came into effect [para. 1(a) of the Transitional Provision]. Likewise, it enables the Autonomous Communities to modify the operating conditions mentioned in Article 182(1) AOLTR for services performed exclusively within their territory, with regard to the obligation to celebrate the contract in advance and the request of services, the capture of customers, the minimum and maximum travelling distance, mandatory services and timetables and the technical specifications of the vehicles (First Additional Provision).

Third. The delegation of legislative powers by the First Additional Provision of Royal Decree Law No 13/2018, of 28 September, which allows the Autonomous Communities to

modify the operative conditions established in Article 182(1) AOLTR with respect to services that are provided entirely within their territories raises doubts regarding its constitutionality. The reason is that VTC licenses are administrative titles which are granted on the national, and not on the regional or the local level, so that all related legislative competences lie with the State (Arts. 5 and 6 of Organic Act No 5/1987, of 30 July). Consequently, under the Spanish Constitution, the delegation of competences should have been carried out by an Organic Law [Art. 150(2) of the Constitution] and not through a Royal Decree Law. Nevertheless, it remains in force because its compliance with the Constitution has not been questioned before the courts.

Fourth. Some Autonomous Communities have made use of the delegation made in their favour by the First Additional Provision of Royal Decree Law No 13/2018, of 28 September, and have regulated the operative conditions under which car rental with driver services may be provided, as established in Article 182(1) AOLTR, mainly to introduce minimums as regards the anticipation with which contracts for VTC services have to be celebrated. Catalonia was the first to take the legislative initiative, followed by the Balearic Islands, Aragon, the Valencian Community and the Basque Country.

Fifth. There are at least two different approaches to the concept of collaborative economy. According to the narrower approach, which is favoured by the majority of commercial law scholars, collaborative economy identifies with the primitive idea of collaborative consumption, i.e., it encompasses only peer-to-peer exchanges without profit-seeking. The broader concept, as envisaged by the different definitions given by national and European Union institutions, englobes within 21st Century collaborative economy both peer-to-peer transactions, which allow sharing of goods and services among consumers or among professionals, and business-to-consumer transactions. However, both concepts have in common the intervention of an online platform which facilitates the transactions between consumers and/or professionals, be they profit-seeking or otherwise.

Sixth. The Judgment of the Court of Justice of 20 December 2017 classified the service provided by *UberPop*, one part of which is provided through electronic means (intermediation) and the other is a physical act (transport), as an *overall* service, whereas the General Advocate described it as a *composite* service. In order for a composite service to have been entirely transmitted by electronic means, and thus to be considered an information society service, *the*

part which is provided by electronic means has to be either *economically independent* or the *main component* with respect to the part which is not provided electronically. By contrast, where the provider of the service supplied by electronic means is also the provider of the service not supplied by such means, or where he exercises decisive influence over the conditions under which the latter service is provided, only if the main component of the supply envisaged is performed by electronic means, can it be considered that the whole service has been provided by electronic means. However, in the *UberPop* case, the electronic component is neither economically independent from the transport service nor does it constitute the main element of the service: the main element is rather the physical act of conveyance and, consequently, the service as a whole is a service in the field of transport.

The Court of Justice based its decision on two factual criteria (a double test): first of all, *Uber* had created the offer of transport services inasmuch as the *UberPop* model was based on non-professional drivers who did not have the necessary means to match supply with demand and would not have been able to perform transport services without the application provided by *Uber*; secondly, *Uber* exercised decisive influence over the conditions under which the transport service was provided because it chose the drivers, determined at least the maximum fare of the ride, received that amount from the client before paying part of it to the driver, it exercised a certain control over the quality of the vehicles, the drivers and their conduct, which can, in some circumstances, result in their exclusion. While the first criterion gives a mere hint, the second is decisive when determining whether the intermediation is independent from the transport service.

Seventh. Although *UberPop* is no longer active in Spain, the aforementioned criteria also apply when determining the legal nature of services which are currently being provided by *Uber* and *Cabify* (as well as *BlaBlaCar*). In this sense, *Uber* and *Cabify* exercise decisive influence over the conditions under which the car rental with driver service is provided: they choose their drivers, fix the price of the ride, receive it from the passenger before paying part of it to the driver, they control the drivers' behaviour through a rating system, require drivers to maintain a low cancellation and a high acceptance rate and, in some cases, demand that vehicles comply with certain characteristics. Consequently, these platforms provide a service in the field of transport and not an information society service.

Eighth. From the Private Law perspective, *Uber* and *Cabify* are contractual carriers, being that they assume the obligation of performing a transport service in their own name, regardless of whether they carry it out by their own means or whether they hire other individuals to do so [art. 4(2) ACCGL]. From the Public Law perspective, it seems that both are carriers and not transport intermediaries because, in principle, the contract between the platforms and the drivers is an employment contract.

Ninth. The intermediation activity of *Uber* or *Cabify* in taxi transportation constitutes an information society service and not a transport service. The platforms do not create a new supply of transportation, but join into an already existing taxi transportation service, as just another means at the disposal of taxi drivers to attract clients, and they do not exercise decisive influence over the conditions under which the taxi service is provided. The very legal configuration of Spain's taxi activity, where legislative intervention is more intense than with respect to car rental with driver services, entails that the platforms cannot exercise a significant control over this activity. It is true that *Uber* and *Cabify* decide exactly what routes each vehicle can participate in, depending on the proximity of the passenger, which is an indicator of its influence on the provision of the transport service, but said influence cannot be considered decisive and is only based on efficiency reasons. Furthermore, the platforms do not fix the price of the rides, since taxi drivers are required to apply the fees established by the competent authority. They also do not require drivers to maintain a low cancellation rate and a high acceptance rate because taxi drivers already have the legal obligation to accept and carry out any service that is requested from them. Consequently, the intermediation service is economically independent of the transport service. That said, the State where the service provider is established can apply to these platforms an authorization scheme if such authorization is required from providers of economically equivalent services that are not information society services [Art. 6(2) of Act No 34/2002, of 11 July, on Services of the Information Society and Electronic Commerce].

Tenth. The qualification of the transport service provided by registered drivers of *BlaBlaCar* as a particular private transport depends on the fulfilment of two requirements: on the one hand, the conveyance has to meet the driver's and his or her relatives' personal or domestic travel needs; on the other hand, any amount of money received shall exclusively cover the travel expenses, but may in no case give rise to direct or indirect monetary remuneration [Art. 101(1) AOLTA]. The first requirement is met because, initially, the drivers do travel due

to personal needs and their relationship with the travellers can be classified as one between «relatives», a term which must be interpreted according to the current social context [Art. 3(1) CC]. However, the second requirement does not always concur with the first because, at times, the drivers receive more than the cost of the trip and therefore profit from the transport, in which case it should be classified as public transport. Nonetheless, *BlaBlaCar*'s business model is constantly evolving and it seems that the platform has lowered the minimum and maximum fares that the drivers can request through the application. If this is true, the amount of cases in which drivers would profit from their trips and the latter should accordingly be qualified as public transport would be reduced.

Eleventh. *BlaBlaCar* provides an information society service. Even though it has created a new transport offer —without its intervention, the drivers, who do not possess a transport authorization, and the passengers would hardly be able to organize themselves in order to share a ride in the way in which they do by means of the platform— and establishes certain operational guidelines (it recommends and sets some limits to the prices of the rides, receives the payments, verifies the users' mobile numbers and the drivers' licenses, or blocks users with inappropriate behaviour from using the application), it does not exercise significant control over the transport service (it does not select or train the drivers, it does not determine which types of vehicles can be used, it does not establish which services each driver shall participate in or which itinerary to follow, and it does not fix the price of the ride because the drivers are free to set their fee within the established limits). Consequently, the intermediation and the transport activities are not inherently linked and are therefore independent from each other.

Twelfth. In accordance with the country of origin principle, the activity of *BlaBlaCar*, which is managed by the French company Comuto S. A., is subject to the laws of the Member State in which it is established and can only be controlled by French authorities, without Spanish authorities being able to check whether it is complying with said laws, nor restrict the service for questions falling within the coordinated field, which covers requirements the service provider has to comply with in respect of the taking up or pursuit of the activity [Arts. 7 and 8 of Act No 34/2002, of 11 July, on Services of the Information Society and Electronic Commerce and Art. 3(1) and (2) of the Electronic Commerce Directive], unless it infringes one of the principles contemplated in Article 8(1) Act No 34/2002, of 11 July, on Services of the Information Society and Electronic Commerce (e. g. when, through its intermediation, public

passenger transport services are being carried out by drivers who do not hold the mandatory administrative authorization, endangering the safety of passengers).

Thirteenth. The UCA is applicable to the activity of *Uber*, *Cabify* and *BlaBlaCar* in Spain. In the case of *Uber* and *BlaBlaCar*, managed by Dutch and French companies, Uber, B. V. and Comuto, S. A., respectively, because the interests affected by these companies' practices are those of the Spanish competitors (taxis in the case of *Uber*, and buses in that of *BlaBlaCar*) and consumers (passengers) [Art. 6(1) of Rome II Regulation]; in the case of *Cabify*, managed by the Spanish company Maxi Mobility Spain, S. L., because no foreign element concurs in its activity.

Fourteenth. The application of the country of origin principle to *BlaBlaCar*'s activity does not replace the conflict-of-laws rules regarding the legislation applicable to non-contractual obligations [Art. 1(4) of the Electronic Commerce Directive and Recital 35 of Rome II Regulation]. Accordingly, the law under which unfair competition acts must be judged is that of the protected market (Spain). Thus, not only does the UCA apply, but also the precepts of Act No 34/2002, of 11 July, on Services of the Information Society and Electronic Commerce, which envisage the liability regime of providers of information society services (Arts. 13-17 of Act No 34/2002, of 11 July, on Services of the Information Society and Electronic Commerce).

Fifteenth. Uber, B. V., Maxi Mobility Spain, S. L. and Comuto S. A., as undertakings, fall within the subjective scope of application of the UCA [Art. 3(1)]; and also, within the objective scope of application because they carry out an activity in the market, with the aim of promoting their own transportation and intermediation services (*Uber* and *Cabify*) and intermediation services in the field with respect to occasional interurban transport of passengers in cars (*BlaBlaCar*) [Art. 2(2)]. The same can be said for Prestige&Limousine, S. L. and Miurchi Car, S. L., which take on the condition of contractual carriers instead of Maxi Mobility Spain, S. L. in Aragon, Catalonia and the Valencian Community, since the latter also offer their own transportation services in the market.

Sixteenth. As regards the drivers, the provision of occasional public passenger transport under a VTC license (current models of *Uber* and *Cabify*) or even without one (the extinct model of *UberPop*), within the framework of an organized and continued activity, constitutes a competitive market activity which is covered by the scope of application of the UCA. The

UCA is also applicable to public transport carried out by drivers registered with *BlaBlaCar*, because it is done for competitive purposes even if it is provided by private individuals on an occasional basis. The reason for this is that AOLTA and AOLTR do not make distinctions between parties who carry out public transport on an occasional basis and those who do it on a continuous or frequent basis. All of them must obtain a transport authorization [Art. 42 AOLTA and Art. 33(1) AOLTR], prior attesting to the fulfilment of certain requirements, which reveals that the activity of said parties is considered professional and therefore competitive. By contrast, the UCA is not applicable to particular private transport due to the fact that an activity in which an individual travels for personal needs and shares the journey with someone else, splitting expenses and without gaining profits [Art. 101(1)(a) AOLTA] cannot be considered as having a competitive purpose.

Seventeenth. Both Uber, B. V. (*Uber*) and Maxi Mobility Spain, S. L. (*Cabify*) incur in an act of unfair competition, specifically, a breach of legal provisions destined to regulate competitive activity [Art. 15(2) UCA] and said infringement provides them a significant competitive advantage: they act as contractual carriers without possessing the compulsory administrative authorization [Art. 42 AOLTA and Art. 33(1) AOLTR]; they do not carry out transport services with elements belonging to their own «business organization» [Art. 54(1), first para. AOLTA], that is, using vehicles in ownership, financial lease or ordinary lease [Arts. 54(2) AOLTA and Art. 38(2) AOLTR]; and the drivers are not hired according to labour laws [Art. 54(3) AOLTA and Art. 41(3) AOLTR].

Eighteenth. Prestige&Limousine (Barcelona), S. L. and Miurchi Car, S. L. (Alicante, Benidorm, Valencia y Zaragoza), companies to which Maxi Mobility Spain, S. L. has transferred the use of the application and/or web page and the «*Cabify*» brand, infringe the autonomic regulations that require VTC services to be hired at least fifteen minutes in advance. They thus incur in legal fraud [Art. 6(4) CC]: by apparently and formally entering into a continuous transport contract, they bypass the autonomic prescriptions which require the hiring of all services to be made at least fifteen minutes in advance, and not just the first of them. This behaviour constitutes an act of unfair competition by violating legal rules that aim at regulating the competitive activity [Art. 15(2) UCA], inasmuch as the precepts which have been breached must be categorized as regulating competition because they create entry barriers to a certain

market segment: that of the hiring of occasional public transport services of passengers by car both in the street and at stopping places, which is reserved exclusively to taxis.

Nineteenth. The drivers which carry out occasional interurban public transport services of passengers by road through *BlaBlaCar* without holding the preceptive administrative authorization [Art. 42 AOLTA and Art. 33(1) AOLTR] and bypassing the obligation of hiring out the vehicle for its total capacity, which providers of occasional public transport in passenger cars are subject to [Art. 99(3) AOLTA], constitutes an act of unfair competition by violating legal rules that aim at regulating the competitive activity [Art. 15(2) UCA] that gives them a significant competitive advantage. The fact that some of the behaviours are only carried out occasionally should not be an obstacle for understanding that they are unlawful. The reason is that the platform's intervention facilitates that these unlawful behaviours be performed on a large scale. In consequence, a *cumulative effect* is produced, because several behaviours which in themselves and as in isolation would not constitute a distortion of competition, nevertheless, considered as a whole do have the capacity to divert clientele towards using *BlaBlaCar* to the detriment of buses or trains.

Twentieth. Comuto, S. A. (*BlaBlaCar*) is not a provider of intermediation services in its modality of data hosting (Art. 16 of Act No 34/2002, of 11 July, on Services of the Information Society and Electronic Commerce) because it does not act in a merely technical, automated and passive way in relation to the information stored on the platform by the drivers, but also monitors, evaluates and organizes it, and therefore has an actual knowledge of said information. In consequence, it cannot benefit from the liability exemption for *third party* information transmitted or stored at the request of a recipient of the service (illicit transportation offers) [Art. 13(2) of Act No 34/2002, of 11 July, on Services of the Information Society and Electronic Commerce]. Likewise, it is responsible for its *own contents*, provided by the platform itself, that is, the recommended price for the rides and the establishment of a minimum and maximum limit to it, which are subject to the general liability regime applicable to information society services [Art. 13(1) of Act No 34/2002, of 11 July, on Services of the Information Society and Electronic Commerce]. In this sense, it acts as an essential co-operator in the unfair conduct of violating legal rules that aim at regulating the competitive activity carried out by the drivers as perpetrators [Art. 34(1) UCA]. Its intervention constitutes a *sine qua non* condition for the attainment of the unfair objective since drivers can advertise their offers for public transport

through the platform precisely because it is allowed, and even promoted, by creating the illusion that it is a peer-to-peer transaction, limited to sharing expenses and not subject to sector-specific regulations. This is achieved both by *BlaBlaCar*'s method for establishing prices (and especially the maximum price the drivers are allowed to charge) as well as the rest of measures taken (e. g. rating the drivers by a colour-code according to the amount requested).

Twenty-First. The prohibition of collusive agreements [Art. 101(1) TFEU and Art. 1(1) DCA] does not apply to the relationship between Uber, B. V. or Maxi Mobility Spain, S. L. and the drivers because they are in an employment relationship, which implies that the latter are incorporated within *Uber*'s and *Cabify*'s scope of organization and management; as such, they are not independent and do not constitute undertakings within the meaning of EU competition law. Likewise, it is not applicable to the relationship between Maxi Mobility Spain, S. L. and its subsidiaries Prestige&Limousine, S. L. (Barcelona) and Miurchi Car, S. L. (Alicante, Benidorm, Valencia and Zaragoza), to whom it has transferred the use of the application and/or web page and the «*Cabify*» brand. Indeed, Maxi Mobility Spain, S. L. holds 100% of their shares and thus forms a single undertaking with its subsidiaries and, accordingly, there is a rebuttable presumption that the latter are not independent but controlled by their parent company.

Twenty-Second. In the theoretical case that the platforms on the one hand, and the drivers and VTC companies on the other, could be considered independent undertakings, and that furthermore, the latter were contractual carriers and the former mere transport intermediaries, *Uber*'s and *Cabify*'s price-fixing would imply collusive conduct. Such collusion would be carried out by means of the transport service providers' acceptance of the terms and conditions of use of the platforms before receiving passenger requests, thus agreeing to act according to the parameters imposed by the platforms. Nevertheless, the existence of a horizontal collusion between the drivers and VTC companies should be ruled out. Consequently, there is no anticompetitive hub and spoke system in which the collusion would be perpetrated both by means of a series of vertical agreements between the platform (the *hub*) and each of the drivers or VTC companies (the *spokes*) and through a horizontal conduct between the drivers and VTC companies who would accept charging the passengers the price determined by the platform's algorithm, with the knowledge that the rest of the drivers and VTC companies will also do so (the *rim*). It appears implausible that thousands of drivers and VTC companies who do not know each other's identities and who have not been in touch with each other have been able to enter

into an agreement to accept the prices calculated by the platforms. However, the fact that a vertical collusion gives way to a horizontal alignment of behaviours regarding an essential element in competition such as the price, is relevant in order to classify said vertical agreements as collusive by their object, since they reveal a sufficient degree of harm to competition so that there is no need to examine their effects.

Twenty-third. The doctrine of ancillary restraints could be applicable to the price-fixing agreements between *Uber* or *Cabify* and transportation service providers (drivers and VTC companies). Indeed, price-fixing is included in a mainly pro-competitive legal transaction, where suppliers and demanders of occasional transport services by car are put in touch with each other, which contributes to reduce the transaction fees, increases the supply of transportation and incentivizes the competition between traditional operators (taxi) and VTC companies. In order to assess the concurrence of the requisites (*accessoriness*, *necessity* and *proportionality*), it should be taken into account that *Uber*'s booking process being very quick constitutes a key factor in the functioning of its business, and the uniformity of a variable as important as the price eliminates the need for the parties to negotiate, so that the contract is concluded almost instantly. Notwithstanding, the implementation of an online auction system, limited to a short period of time, in which the platforms would only recommend the price and the drivers would introduce daily (or with the frequency that they consider convenient) the percentage of discount or mark-up over the recommended price, could constitute an alternative to price-fixing. If this process is practicable, then the agreement to charge the price specified by the platforms' algorithm would not satisfy the proportionality requirement and, accordingly, would not be ancillary, since there would be less restrictive means to bring passengers rapidly in contact with the drivers.

Twenty-fourth. If price-fixing is to benefit from an individual exemption, *Uber* and *Cabify* should demonstrate that it satisfies four cumulative conditions: that the agreement produces beneficial effects on the market by contributing to an improvement in the distribution of transport services (first condition); and, that at the same time it allows the passengers a fair share of the resulting benefit (second condition); that the collusion does not impose restrictions on drivers and VTC companies which are not indispensable to the attainment of these objectives (third condition); and that it does not offer the possibility of eliminating competition in a substantial part of the services in question (fourth condition) [Art. 101(3) TFEU and Art. 1(3),

(4) and (5) ADC]. Except for the last condition, which is met, since there is enough competition on the market, it is doubtful whether the other three concur. Taking into account that all four of the conditions must be satisfied, *Uber*, *Cabify* and the transportation service providers cannot adhere to the individual exemption in order to be able to consider the vertical price-fixing agreements as exempt from prohibition.

Twenty-fifth. Registered *BlaBlaCar* drivers who carry out public transport are undertakings for the purpose of antitrust regulations, since they provide an economic activity on the market as professionals, which is proven by the fact that this activity is subject to an administrative authorization regime [Art. 103(2)(b) AOLTA and Art. 155(2)(b) AOLTR]. Furthermore, they act independently from Comuto, S. A. (*BlaBlaCar*) which only establishes certain operational guidelines but does not exercise decisive control over the transportation service. By contrast, particular private transports aim at satisfying the driver's and his or her relatives' personal or domestic travel needs on the basis of a relationship of trust, without profit making [Art. 101(1)(a) AOLTA] and they are not carried out professionally, which is the reason why they are not subject to previous authorization [Art. 101(2) AOLTA] and, therefore, the drivers cannot be classified as undertakings for the purpose of competition laws. Accordingly, when a driver carries out both public and particular private transport, he should be considered an undertaking with respect to the former, whereas the latter does not fall under the scope of application of antitrust laws.

Twenty-sixth. *BlaBlaCar* recommends the prices for the itineraries and fixes the minimum and maximum limit to it. The recommendation of prices does not amount in practice to a fixed price because the drivers can increase or decrease the prices until they reach the upper and lower limits established by the platform, and therefore should not be considered anticompetitive. Nevertheless, the drivers' conducts accepting not to request an amount lesser or higher than that fixed by *BlaBlaCar* constitutes vertical price-fixing agreements which are collusive by object [Art. 101(1)(a) TFEU and Art. 1(1)(a) ADC].

Twenty-seventh. Currently, it does not seem that the price-fixing agreements between *BlaBlaCar* and the drivers that perform public transport services are anticompetitive, since they do not appreciably restrict competition in all or part of the national territory [Art. 1(1)(a) DCA] and much less within the common market [as required by Art. 101(1)(a) TFEU in order for the

provision to apply]. There are several aspects that reveal the reduced impact of *BlaBlaCar* on competition. The number of trips offered through the platform is scarce. Furthermore, only public transport advertised on the platform should be taken into account, so the number of particular private transport services should be subtracted from the total number of services carried out for a particular route. Likewise, it seems that *BlaBlaCar* has lowered the minimum and maximum fares that the drivers can request through the application, which would reduce the amount of cases in which drivers would profit from their trips and should therefore be qualified as public transport. Finally, the number of seats available on alternative means of transport such as buses and trains are far greater than the five seats in the cars that are usually used to carry out transport services in *BlaBlaCar*.

Twenty-eighth. The price-fixing agreements between Comuto, S. A. (*BlaBlaCar*) and the drivers do not enter under the scope of application of Regulation 330/2010 [nor under that of Art. 2(2)(a) DCAR], which prohibits the restriction of the buyer's ability to determine its own sale price, but allows for the imposition of a maximum sale price or the recommendation of a sale price [Art. 4(a) of Regulation 330/2010] on condition that the market share held by each of the parties to the agreement does not exceed 30% on the relevant market [Art. 3(1) of Regulation 330/2010]. The previous rule covers vertical price-fixing in purchase and distribution agreements [Recital 25(d) of the Vertical Guidelines] and the fixing of prices by *BlaBlaCar* does not take place within the framework of such an agreement. This is due to the fact that the platform provides an information society service putting suppliers and users of transport services in touch with each other, while the drivers perform the transport services. Furthermore, Regulation 30/2010 is applicable when the supplier and the buyer operate in the same product or service market. However, *BlaBlaCar* and the drivers operate in different markets: the latter in the market of interurban transport of passengers and the platform in a bilateral or two-sided market in which it puts two distinct groups of users (drivers and passengers) in touch with each other and provides them with a single service: the possibility of carrying out one or several transactions (intermediation service).

Twenty-ninth. The minimum and maximum price fixing agreements between *BlaBlaCar* and the drivers who provide public transport services constitute *de minimis* restrictions which have an insignificant effect on competition. Although the market share of both parts is unknown, it is unlikely that it exceeds the threshold of 15% that the DCAR establishes for vertical restraints

[Art. 5 DCA and Art. 1 DCAR]. Moreover, *BlaBlaCar*'s price-fixing does not constitute one of the restrictions excluded from its possible consideration as being of minor importance by the DCAR, which only contemplates minimum or fixed resale price which the buyer must conform to [Art. 2(2)(a) DCAR]. However, if the *de minimis* condition of the agreements between Comuto, S. A. and the drivers were raised before the European Commission, it is not clear what the solution would be, because the latest *de minimis* Communication—which only binds the Commission—excludes from the possible classification of minor importance the restrictions by object and so is the fixing of minimum and maximum prices carried out by *BlaBlaCar*.

CONCLUSIONES

Primera. La prestación de una actividad de transporte privado particular, sea como transportista sea como intermediario en el transporte, no requiere la previa obtención de una autorización administrativa [art. 103.2.b) LOTT y art. 155.2.b) ROTT]. Al contrario, el sujeto que pretenda actuar como transportista en el transporte discrecional de viajeros por carretera deberá obtener, con carácter previo, una autorización que le habilite para ello (art. 42 LOTT y art. 33.1 ROTT). Por lo que respecta a la intermediación en el transporte discrecional de viajeros por carretera, desde la entrada en vigor de la Ley 9/2013, de 4 de julio, los transportistas quedan automáticamente habilitados para intermediar en la clase de transportes para la que han obtenido la autorización de transportista. Por su parte, los intermediarios turísticos, sean agencias de viajes o no, solo deberán presentar una comunicación previa o declaración responsable al inicio de la actividad.

Segunda. El régimen vigente en materia de arrendamiento de vehículos con conductor ha sido introducido por el Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre. Modifica el artículo 91 LOTT en dos aspectos esenciales: el ámbito territorial de las autorizaciones VTC pasa a ser exclusivamente interurbano, en lugar de urbano e interurbano, como venía siendo hasta entonces; y, el servicio debe iniciarse en el territorio de la Comunidad Autónoma en la que se encuentre domiciliada la autorización, salvo algunas excepciones. No obstante, establece un período transitorio durante el que las autorizaciones VTC seguirán habilitando para prestar servicios urbanos [apdo. 1.a) de la Disposición transitoria única], que se aplica tanto a las autorizaciones existentes, como a aquellas cuyas solicitudes estuvieran pendientes de resolverse a la entrada en vigor de la norma. Asimismo, habilita a las Comunidades Autónomas para modificar las condiciones de explotación previstas en el artículo 182.1 ROTT en relación con los servicios desarrollados íntegramente en sus ámbitos territoriales, en lo referente a la contratación previa y la solicitud de servicios, la captación de clientes, los recorridos mínimos y máximos, los servicios u horarios obligatorios y las especificaciones técnicas de los vehículos (Disposición adicional primera).

Tercera. La delegación de competencias legislativas realizada por la Disposición adicional primera del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, a favor de las Comunidades Autónomas para que puedan modificar las condiciones de explotación contenidas en el artículo 182.1 ROTT en relación con los servicios desarrollados íntegramente en sus territorios plantea dudas de constitucionalidad. La razón es que las autorizaciones VTC son títulos administrativos de ámbito nacional y no autonómico o local, por lo que la competencia legislativa en la materia es exclusiva del Estado (arts. 5 y 6 LODFTT). En consecuencia, siguiendo la CE, la delegación de competencias debió realizarse mediante el cauce de ley orgánica (art. 150.2 CE), y no a través de un real decreto ley. Sin embargo, sigue vigente, pues su conformidad con la Constitución no ha sido cuestionada en sede judicial.

Cuarta. Algunas Comunidades Autónomas han hecho uso de la habilitación realizada a su favor por la Disposición adicional primera del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, y han regulado las condiciones de explotación de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor establecidas en el artículo 182.1 ROTT, principalmente para introducir tiempos mínimos de contratación previa de los servicios VTC. Cataluña encabezó la iniciativa legislativa, seguida por Baleares, Aragón, la Comunidad Valenciana y el País Vasco.

Quinta. Existen al menos dos enfoques sobre el concepto de economía colaborativa. Según el más estricto, del que es partidaria la doctrina mercantilista mayoritaria, la economía colaborativa se identifica con la primitiva idea de consumo colaborativo, es decir, engloba tan solo los intercambios entre pares, sin ánimo de lucro. El concepto amplio, seguido por las distintas definiciones dadas por las instituciones nacionales y de la Unión Europea, incluye dentro de la economía colaborativa del siglo XXI tanto las transacciones entre iguales (*peer to peer*: P2P), que permiten compartir bienes o servicios entre particulares (*consumer to consumer*: C2C) o entre profesionales (*business to business*: B2B), como las realizadas de profesional a consumidor (*business to consumer*: B2C). Con todo, ambos conceptos tienen en común la intervención de una plataforma en línea que facilita las transacciones entre particulares y/o profesionales, con o sin ánimo de lucro.

Sexta. La Sentencia del Tribunal de Justicia de 20 de diciembre de 2017 calificó el servicio *UberPop*, en el que una parte se presta por vía electrónica (la intermediación) y otra cuyo contenido es material (el transporte) como un servicio *global* (y el Abogado General como

mixto). Para entender que un servicio global se ha transmitido completamente por vía electrónica, y, por tanto, constituye un servicio de la sociedad de la información, *el elemento prestado por vía electrónica* ha de ser, bien *económicamente independiente*, bien *principal*, en relación con el elemento que no se presta por vía electrónica. Sin embargo, cuando el prestador del servicio electrónico es también el del servicio material, o cuando ejerce una influencia decisiva sobre las condiciones en que este último se presta, solo si el elemento principal es el electrónico, puede considerarse que la prestación en su totalidad se ha realizado por medios telemáticos. En el caso de *UberPop*, el componente electrónico no es ni económicamente independiente del servicio de transporte, ni tampoco constituye el elemento principal de la prestación. Por el contrario, el elemento principal es el transporte y, en consecuencia, el servicio en su conjunto es uno en el ámbito del transporte.

Para alcanzar dicha conclusión, el Tribunal de Justicia se basó en dos criterios fácticos (un doble test): en primer término, *Uber* ha creado la oferta de servicios de transporte, ya que el modelo *UberPop* se basaba en conductores no profesionales, que no disponían de los medios necesarios para casar eficazmente oferta con demanda y no hubiesen podido realizar transportes sin la aplicación proporcionada por *Uber*; en segundo término, *Uber* ejerce una influencia decisiva sobre las condiciones de prestación del servicio de transporte, pues selecciona a los conductores, establece al menos el precio máximo de la carrera, recibe su importe del cliente y abona después una parte al conductor, exige que los vehículos tengan ciertas características y decide sobre la idoneidad del comportamiento de los conductores. Si bien el primer criterio constituye tan solo un indicio, el segundo es decisivo a la hora de determinar si la intermediación es independiente del transporte.

Séptima. Aunque *UberPop* ya no está activo en España, los anteriores criterios sirven para determinar la naturaleza jurídica de los servicios que ofrecen actualmente *Uber* y *Cabify* (también *BlaBlaCar*). Así, *Uber* y *Cabify* ejercen un control significativo sobre la prestación de la actividad de transporte que materialmente llevan a cabo los conductores al amparo de una autorización VTC: seleccionan a los conductores, fijan el precio de la carrera, cobran su importe del cliente y abonan una parte al conductor, controlan el comportamiento de los conductores a través de un sistema de valoraciones, y, en algunos casos, exigen ciertas características a los vehículos. En consecuencia, las plataformas prestan un servicio en el ámbito del transporte y no de la sociedad de la información.

Octava. Desde la perspectiva jurídico-privada, las plataformas *Uber* y *Cabify* son transportistas contractuales, pues asumen la obligación de realizar un transporte en nombre propio con independencia de que lo ejecuten por sus propios medios o contraten su realización con otros sujetos (art. 4.2 LCCTM). Desde la perspectiva jurídico-pública, parece ser que ambas son transportistas, y no intermediarias en el transporte, pues en principio el contrato entre las plataformas y los conductores es de trabajo.

Novena. La actividad de intermediación de *Uber* o *Cabify* en el transporte en taxi constituye un servicio de la sociedad de la información y no de transporte. Las plataformas no crean una oferta de transporte nueva, sino que se incorporan a un servicio de transporte en taxi ya existente, como un modo más que los taxistas tienen a su disposición para captar clientes, y no ejercen una influencia decisiva sobre la prestación del servicio de taxi. La propia configuración jurídica de la actividad del taxi en España, sobre la que la intervención del legislador es más intensa que respecto del arrendamiento de vehículos con conductor, conlleva que las plataformas no puedan ejercer un control significativo sobre la misma. Es cierto que *Uber* y *Cabify* deciden en qué concretos trayectos debe participar cada vehículo, en función de la cercanía al viajero, lo que es un indicio de influencia sobre la prestación de la actividad de transporte, pero dicha influencia no puede ser calificada de decisiva y solo se justifica por razones de eficiencia. Además, las plataformas no fijan el precio de los trayectos, sino que deben aplicarse las tarifas establecidas por los organismos competentes. Tampoco influyen en el comportamiento de los conductores, puesto que sobre ellos ya pesa una obligación legal de aceptar y realizar el servicio que se les solicita. En consecuencia, el servicio de intermediación es económicamente independiente del servicio material de transporte. Ahora bien, el Estado de establecimiento del prestador del servicio puede exigir a estas plataformas una autorización previa si la misma se impone a prestadores de servicios equivalentes que no constituyan servicios de la sociedad de la información (art. 6.2 LSSI).

Décima. La calificación del transporte prestado por los conductores registrados en *BlaBlaCar* como privado particular depende del cumplimiento de dos requisitos: que los trayectos se realicen para satisfacer necesidades propias de desplazamiento del conductor y de sus allegados; y que los importes percibidos cubran únicamente los gastos de desplazamiento, sin que haya lucro para los conductores (art. 101.1 LOTT). El primer requisito se cumple, pues los conductores sí realizan, en principio, los desplazamientos debido a necesidades personales

y su relación con los viajeros puede ser calificada como entre allegados, término que ha de interpretarse conforme al contexto social actual (art. 3.1 CC). Sin embargo, el segundo requisito no concurre en todos los casos, pues, en ocasiones, los conductores perciben más que los gastos del trayecto lucrándose con el transporte, por lo que debe calificarse de transporte público. Con todo, el modelo de negocio de *BlaBlaCar* está en constante evolución y parece ser que ha rebajado los límites mínimo y máximo de los importes que los conductores pueden solicitar a través de la aplicación. Si ello es cierto, se reducirían los supuestos en los que los conductores se lucrarían con el transporte y debiera ser calificado como público.

Undécima. *BlaBlaCar* presta un servicio de la sociedad de la información. Aunque ha creado la oferta de transporte —sin su intervención los conductores, particulares que no disponen de una autorización de transporte, difícilmente podrían organizarse para compartir un viaje juntos en los términos que lo hacen a través de la plataforma— y establece determinadas pautas de actuación (recomienda el precio del trayecto y fija unos límites al mismo, recibe los pagos, verifica el móvil de los usuarios y el carnet de conducir del conductor, o impide el uso de la aplicación a los usuarios que tienen un comportamiento inadecuado en los viajes), no ejerce un control significativo sobre el servicio de transporte (no selecciona ni forma a los conductores, no determina qué tipo de vehículos pueden emplearse, no establece en qué trayectos debe participar cada uno o la ruta a seguir, y no fija el precio del transporte, pues los conductores son libres de determinarlo dentro de los márgenes establecidos). En consecuencia, la actividad de intermediación y la de transporte no están indisociablemente vinculadas, sino que son independientes.

Duodécima. Siguiendo el principio del país de origen, la actividad de *BlaBlaCar*, gestionada por la sociedad francesa Comuto S. A., se rige por la legislación de su Estado de establecimiento y solo podrá ser controlada por las autoridades francesas, sin que las españolas puedan comprobar si se adecua a dicha legislación, ni restringirla por razones inherentes al ámbito coordinado, que abarca los requisitos de inicio y ejercicio de la actividad (arts. 7 y 8 LSSI y art. 3.1 y 2 DCE), salvo que atente contra alguno de los principios contemplados en el artículo 8.1 LSSI (p. ej. que con su intermediación se están prestando transportes públicos de viajeros por conductores que no disponen de la preceptiva autorización administrativa).

Decimotercera. La LCD resulta de aplicación a la actividad de *Uber*, *Cabify* y *BlaBlaCar* en España: en el caso de *Uber* y *BlaBlaCar*, gestionadas respectivamente por las sociedades de nacionalidad neerlandesa y francesa, Uber, B. V. y Comuto, S. A., porque los intereses afectados por las prácticas de estas compañías son los de los competidores (el taxi en el caso de *Uber* y el autobús en el de *BlaBlaCar*) y consumidores (viajeros) españoles (art. 6.1 del Reglamento Roma II); en el de *Cabify*, gestionada por la compañía española, Maxi Mobility Spain, S. L., porque ningún elemento de extranjería concurre en su actividad.

Decimocuarta. La aplicación del principio del país de origen, según el cual la prestación de servicios de la sociedad de la información por Comuto, S. A. solo puede ser controlada por las autoridades francesas, sin que las españolas puedan comprobar si se adecua a la legislación de dicho Estado, ni restringirla por razones inherentes al ámbito coordinado (arts. 7 y 8 LSSI y art. 3.1 y 2 DCE), no deja sin efecto las reglas de conflicto en materia de ley aplicable a las obligaciones extracontractuales (art. 1.4 DCE y considerando 35 del Reglamento Roma II). En consecuencia, la ley conforme a la que deben enjuiciarse los actos de competencia desleal es la del mercado protegido (España). Así, no solo rige la LCD, sino también los preceptos de la LSSI que regulan el régimen de responsabilidad de los prestadores de servicios de la sociedad de la información (arts. 13-17 LSSI).

Decimoquinta. Uber, B. V., Maxi Mobility Spain, S. L. y Comuto S. A. quedan incluidas en el ámbito subjetivo de aplicación de la LCD en cuanto empresarios (art. 3.1 LCD); y también en el ámbito objetivo, pues su actividad se desarrolla en el mercado con la finalidad de difundir prestaciones de transporte (*Uber* y *Cabify*) y de intermediación en el transporte discrecional interurbano de viajeros en vehículos de turismo (*BlaBlaCar*) (art. 2.2 LCD). Lo mismo cabe decir sobre Prestige&Limousine, S. L. y Miurchi Car, S. L., que asumen la condición de transportistas contractuales en lugar de Maxi Mobility Spain, S. L. en Aragón, Cataluña y la Comunidad Valenciana, ya que estas también ofrecen en el mercado prestaciones propias de transporte.

Decimosexta. En cuanto a los conductores, la prestación de servicios de transporte público discrecional de viajeros al amparo de una autorización VTC (modelos actuales de *Uber* y *Cabify*) o incluso careciendo de ella (el extinto modelo *UberPop*), en el marco de una actividad organizada y continuada, constituye un comportamiento realizado en el mercado

con fines concurrenciales, que entra en el ámbito de aplicación de la LCD. También resulta de aplicación la LCD al transporte público que realizan algunos conductores registrados en *BlaBlaCar*, pues se realiza con finalidad concurrencial, aunque se lleve a cabo por particulares y de forma ocasional. El motivo es que la LOTT y el ROTT no distinguen entre los sujetos que realizan transportes públicos de forma esporádica y los que intervienen de manera continuada o frecuente en el mercado. A todos ellos les imponen la obligación de obtener una autorización de transporte (art. 42 LOTT y art. 33.1 ROTT), previo cumplimiento de ciertos requisitos, de lo que se deriva la profesionalidad de la actividad de dichos sujetos y, con ello, su finalidad concurrencial. Por el contrario, la LCD no es de aplicación al transporte privado particular, ya que el hecho de que una persona que deba realizar un viaje por necesidades personales lo comparta con otras, compartiendo los gastos, sin obtener lucro [art. 101.1.a) LOTT] no tiene finalidad concurrencial.

Decimoséptima. Tanto Uber, B. V. (*Uber*) como Maxi Mobility Spain, S. L. (*Cabify*) incurren en un acto de competencia desleal por infracción de normas que regulan la actividad concurrencial y dicha infracción les reporta una ventaja competitiva significativa (art. 15.2 LCD): actúan como transportistas contractuales sin disponer de la preceptiva autorización administrativa (art. 42 LOTT y art. 33.1 ROTT); no llevan a cabo las operaciones de transporte con los elementos de su propia organización empresarial (art. 54.1, párr. 1.º LOTT), es decir, utilizando vehículos en propiedad, arrendamiento financiero o arrendamiento ordinario (art. 54.2 LOTT y art. 38.2 ROTT); y los conductores no son contratados de acuerdo con la legislación laboral (art. 54.3 LOTT y art. 41.3 ROTT).

Decimooctava. Prestige&Limousine, S. L. (Barcelona) y Miurchi Car, S. L. (Alicante, Benidorm, Valencia y Zaragoza), sociedades a las que Maxi Mobility Spain, S. L. ha cedido el uso de la aplicación y/o página web y marca «*Cabify*», incumplen las normas autonómicas que exigen que los servicios VTC se contraten con una antelación mínima de quince minutos. Incurren así en un fraude de ley (art. 6.4 CC), pues bajo la cobertura aparente y formal de la celebración de un contrato de transporte continuado, eluden la exigencia contenida en los distintos preceptos autonómicos de que el encargo concreto de cada servicio, y no solo del primero de ellos, se realice con una antelación mínima de quince minutos. Dicho modo de actuar comporta un acto de competencia desleal por infracción de normas concurrenciales (art. 15.2 LCD), ya que los preceptos vulnerados deben ser calificados como reguladores de la

competencia porque crean barreras de entrada a un determinado segmento de mercado: aquel de la reserva de servicios de transporte discrecional de viajeros en vehículos turismo en la calle y en parada, reservado en exclusiva al taxi.

Decimonovena. La actuación de los conductores que prestan transportes públicos discrecionales de viajeros de ámbito interurbano a través de *BlaBlaCar* sin disponer de la preceptiva autorización administrativa (art. 42 LOTT y art. 33.1 ROTT) y eludiendo la obligación de contratar el transporte por la capacidad total del vehículo, a la que quedan sometidos los prestadores de servicios de transporte público discrecional de viajeros en vehículo turismo constituye un acto de competencia desleal por infracción de normas concurrenciales (art. 15.2 LCD) que proporciona una ventaja competitiva significativa. No es óbice para entender que es así el hecho de que algunos de los comportamientos infractores se lleven a cabo de forma ocasional. La razón es que la intervención de la plataforma facilita que los comportamientos desleales se realicen a gran escala. En consecuencia, se produce un *efecto acumulado*, ya que una pluralidad de comportamientos, que por sí solos y de manera aislada no supondrían una alteración de la competencia, sin embargo, considerados en su conjunto tienen la aptitud de provocar una desviación de la clientela a favor del transporte en *BlaBlaCar*, en detrimento de aquel en autobús o tren.

Vigésima. Comuto, S. A. (*BlaBlaCar*) no es una prestadora de servicios de intermediación en su modalidad de alojamiento de datos (art. 16 LSSI) porque no actúa de forma meramente técnica, automática y pasiva en relación con la información almacenada en la plataforma por los conductores, sino que la monitoriza, evalúa y organiza, y, por tanto, tiene un conocimiento efectivo de la misma. En consecuencia, no puede beneficiarse de la exclusión de responsabilidad por los datos *ajenos* transmitidos o almacenados a petición de terceros (las ofertas de transporte ilícitas) (art. 13.2 LSSI). Asimismo, es responsable de los *contenidos propios* que facilita, esto es, la recomendación del precio de los trayectos y el establecimiento de un tope mínimo y máximo al mismo, respecto de los que opera el régimen general de responsabilidad. En este sentido, participa en concepto de cooperadora necesaria en la conducta desleal por infracción de normas que los conductores llevan a cabo, como autores materiales de la misma (art. 34.1 LCD). Su intervención constituye una *conditio sine qua non* para la consecución del resultado desleal, ya que los conductores pueden publicitar sus ofertas de transporte público a través de la plataforma precisamente porque esta lo permite y, además, incentiva, creando la apariencia de

que se trata de una actividad entre particulares que se limitan a compartir gastos y escapa a las normas de ordenación. A ello contribuye tanto el mecanismo de precios que *BlaBlaCar* establece, y especialmente el tope superior de la cantidad que los conductores pueden solicitar, como las demás medidas que adopta (p. ej., calificar a los conductores por un código de colores según el importe solicitado).

Vigesimoprimera. La prohibición de las prácticas colusorias (art. 101.1 TFUE y art. 1.1 LDC) no se aplica a la relación entre Uber, B. V. y Maxi Mobility Spain, S. L., y los conductores, porque la calificación como laboral del vínculo entre las plataformas y los conductores implica que estos están integrados en el ámbito de organización y dirección de *Uber* y *Cabify* y no son independientes con respecto a las mismas, sino que forman una única empresa a efectos antitrust. Tampoco se aplica a la relación de Maxi Mobility Spain, S. L. con sus filiales Prestige&Limousine, S. L. (Barcelona) y Miurchi Car, S. L. (Alicante, Benidorm, Valencia y Zaragoza), a las que ha cedido el uso de la aplicación y/o página web y marca «*Cabify*», porque Maxi Mobility Spain, S. L. forma una única empresa con cada una de sus filiales, cuyo capital social ostenta al 100%, de modo que se presume *iuris tantum* que no son independientes, sino que están controladas por la matriz.

Vigesimosegunda. En el supuesto teórico en el que las plataformas, por una parte, y los conductores y las empresas de VTC, por otra, pudieran calificarse como empresas independientes y, además, estos últimos fueran los transportistas contractuales y las primeras meras intermediarias en el transporte, la fijación de precios por *Uber* y *Cabify* constituiría una conducta colusoria. La colusión se llevaría a cabo mediante la aceptación por los prestadores de servicios de transporte de los términos y condiciones de uso de las plataformas antes de recibir pedidos de viajes, accediendo con ello a actuar siguiendo los parámetros de prestación del servicio que estas imponen. Sin embargo, debe descartarse que también haya una colusión horizontal entre los conductores y empresas de VTC y, en consecuencia, no existe un sistema anticompetitivo *hub and spoke*, en el que la colusión se articula tanto a través de una serie de *acuerdos verticales* entre la plataforma (el *hub*) y cada uno de los conductores o empresas de VTC (los *spokes*), como mediante una *conducta horizontal* entre los conductores y las empresas de VTC, que aceptarían solicitar a los viajeros el precio determinado por el algoritmo de la plataforma bajo el conocimiento de que los demás conductores y empresas de VTC también lo harán (el *rim*). Resulta inverosímil que miles de conductores y empresas de VTC que

desconocen sus respectivas identidades y entre los que no ha habido contacto se hayan concertado para seguir los precios calculados por las plataformas. Sin embargo, el hecho de que la colusión vertical da lugar a un alineamiento horizontal de comportamientos en torno a un factor esencial para la competencia como el precio es relevante para calificar dichos acuerdos verticales como colusorios por su objeto, pues revelan un grado de nocividad para la competencia suficiente para que se pueda considerar innecesario el examen de sus efectos.

Vigesimotercera. La doctrina de las restricciones accesorias podría ser aplicable a los acuerdos de fijación de precios entre *Uber* o *Cabify* y los prestadores de servicios de transporte (conductores y empresas de VTC). En efecto, la fijación de precios se inserta en un negocio jurídico principal procompetitivo, de puesta en contacto de oferentes con demandantes de servicios de transporte discrecional de viajeros en vehículos de turismo, que contribuye a reducir los costes de transacción, aumenta la oferta de transporte e incentiva la competencia entre los operadores tradicionales (taxi) y los prestadores de servicios de VTC. Para la valoración de la concurrencia de los requisitos (*accesoriedad, necesidad y proporcionalidad*) debe tenerse en cuenta que la rapidez en facilitar al viajero el transporte solicitado es clave en el funcionamiento del negocio jurídico principal y la uniformidad de una variable tan relevante como el precio elimina la necesidad de su negociación por las partes, de modo que el contrato se perfecciona de forma casi instantánea. No obstante, la implementación de un sistema de subasta limitada a un corto período de tiempo, en el que las plataformas solo recomendarían el precio y los conductores introducirían diariamente (o con la frecuencia que estimaran oportuna) el porcentaje de descuento o incremento que desearan aplicar sobre el precio recomendado, podría constituir una alternativa a la fijación de precios. Si así fuera, la restricción no sería proporcionada y, por tanto, tampoco accesoria, por existir medios menos restrictivos para alcanzar el objetivo de poner en contacto de forma rápida a los viajeros con los conductores.

Vigesimocuarta. La aplicación del régimen de exención individual a los acuerdos de fijación de precios de *Uber* y *Cabify* exige que las plataformas prueben la concurrencia de cuatro requisitos: que el acuerdo produce efectos beneficiosos para el mercado, contribuyendo a mejorar la distribución de servicios de transporte (primer requisito); y, que reserva al mismo tiempo a los viajeros una participación equitativa en dichos beneficios (segundo requisito); que la colusión no impone a los conductores y empresas de VTC restricciones que no sean indispensables para alcanzar tales objetivos (tercer requisito); ni les ofrece la posibilidad de

eliminar la competencia respecto de una parte sustancial de los servicios de que se trate (cuarto requisito) (art. 101.3 TFUE y art. 1.3, 4 y 5 LDC). Excepto el último requisito que sí se cumple, pues existe suficiente competencia en el mercado, es dudosa la concurrencia de los restantes. Dado que los cuatro requisitos son cumulativos, *Uber*, *Cabify* y los distintos prestadores del servicio de transporte no pueden acogerse a la exención individual para considerar los acuerdos verticales de fijación de precios exceptuados de prohibición.

Vigesimoquinta. Los conductores registrados en *BlaBlaCar* que realizan transportes públicos deben ser considerados empresas a efectos de las normas antitrust, porque prestan una actividad económica en el mercado de forma profesional, como lo demuestra el hecho de que la misma está sujeta a un régimen de autorización previa [art. 103.2.b) LOTT y art. 155.2.b) ROTT]. Además, actúan con independencia respecto de Comuto, S. A. (*BlaBlaCar*), que solo establece determinadas pautas de actuación, pero no ejerce un control decisivo sobre el servicio de transporte. En cambio, los transportes privados particulares están dirigidos a satisfacer las necesidades de desplazamiento del conductor y de otras personas en base a una relación de confianza, sin ánimo de lucro [art. 101.1.a) LOTT] y no se prestan con carácter profesional, razón por la cual no están sujetos a un régimen de autorización previa [art. 101.2 LOTT], y, por tanto, los conductores no actúan como empresas en el sentido de las normas de competencia. En consecuencia, cuando un mismo sujeto realice transportes públicos y transportes privados particulares debe ser considerado empresa en la parte de su actividad que sea transporte público, mientras que los transportes privados particulares que efectúe quedan fuera del ámbito de aplicación de las normas de competencia.

Vigesimosexta. *BlaBlaCar* recomienda el precio de los trayectos y fija un límite mínimo y máximo al mismo. La recomendación de precios no se traduce en la práctica en un precio fijo, ya que los conductores pueden modificarlo al alza o a la baja hasta los topes inferior y superior fijados por la plataforma, de modo que no merece reproche concurrencial alguno. Sin embargo, las conductas de los conductores aceptando no solicitar un importe inferior o superior a los que *BlaBlaCar* fija constituyen acuerdos verticales de fijación de precios, colusorios por su objeto [art. 101.1.a) TFUE y art. 1.1.a) LDC].

Vigesimoséptima. En la actualidad, no parece que los acuerdos de fijación de precios entre *BlaBlaCar* y los conductores que prestan transportes públicos sean anticompetitivos, pues

no restringen de manera significativa la competencia en todo o parte del territorio nacional [como exige el art. 1.1.a) LDC para su aplicación], ni mucho menos dentro del mercado común [como establece el art. 101.1.a) TFUE]. Son varios aspectos que ponen de manifiesto el reducido impacto del transporte en *BlaBlaCar* sobre la competencia. El número de viajes que se ofrecen a través de la plataforma es escaso. Además, solo deben tomarse en consideración los transportes públicos anunciados en la plataforma, por tanto, del número total de transportes realizados en una determinada ruta han de restarse los privados particulares. Asimismo, al parecer, *BlaBlaCar* ha rebajado los límites mínimo y máximo de los importes que los conductores pueden solicitar a través de la aplicación, lo que reduciría todavía más los supuestos en los que los conductores se lucran con el transporte y, en consecuencia, este deba calificarse de público. En fin, la capacidad de plazas de los transportes sustitutivos en autobús y tren es muy superior a la de cinco plazas de los turismos habitualmente empleados para realizar transporte en *BlaBlaCar*.

Vigesimoctava. Los acuerdos de fijación de precios entre Comuto, S. A. (*BlaBlaCar*) y los conductores no entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento 330/2010 [y tampoco del art. 2.2.a) RDC], que prohíbe la restricción de la facultad del comprador de determinar el precio de venta, pero permite los precios recomendados y la fijación de precios máximos [art. 4.a)] cuando las cuotas de mercado de las partes en el acuerdo no superen cada una de ellas el 30% en el mercado de referencia. La regla anterior se aplica a la fijación vertical de precios en contratos de compra y distribución [art. 2.1.d) de las Directrices Verticales]. Y la fijación de precios por *BlaBlaCar* no se produce en el marco de un contrato de ese tipo. Ello se debe a que la plataforma presta un servicio de la sociedad de la información de puesta en contacto de oferentes y demandantes de servicios de transporte, mientras que los conductores realizan servicios de transporte. Además, el Reglamento 330/2010 se aplica cuando el proveedor y el comprador se mueven en el mismo mercado de producto o servicio. Sin embargo, *BlaBlaCar* y los conductores actúan en mercados distintos: estos últimos en el mercado del transporte discrecional de viajeros de ámbito interurbano y la plataforma en un mercado bilateral o de dos caras en el que pone en contacto a dos grupos distintos de usuarios (conductores y viajeros), a los que proporciona un servicio único: la posibilidad de realizar una o varias transacciones (servicio de intermediación).

Vigesimonovena. Los acuerdos de fijación de precios mínimos y máximos entre *BlaBlaCar* y los conductores que prestan transportes públicos constituyen conductas *de minimis*,

que tienen solo un efecto insignificante sobre la competencia. Aunque se desconoce cuál es la cuota de mercado de las partes a efectos del acuerdo, es improbable que supere el umbral del 15% que el RDC establece para las restricciones verticales (art. 5 LDC y art. 1 RDC). Además, la fijación de precios por *BlaBlaCar* no constituye uno de los supuestos excluidos de su posible consideración de menor importancia por el RDC, que solo contempla el establecimiento de un precio de reventa fijo o mínimo al que ha de ajustarse el comprador [art. 2.2.a) RDC]. Sin embargo, si la condición *de minimis* de los acuerdos entre Comuto, S. A. y los conductores se planteara ante la Comisión Europea, no está claro cuál sería la solución, pues la última Comunicación *de minimis* —que solo vincula a la Comisión— excluye de la posible calificación como de menor importancia, con carácter general, las restricciones por el objeto, como lo es la fijación de precios mínimos y máximos por *BlaBlaCar*.

FUENTES

I. BIBLIOGRAFÍA

- AA. VV., «Hubs, spokes, middlemen and signalling», 15 de marzo de 2016, disponible en <https://www.dlapiper.com/es/spain/insights/publications/2016/03/hubs-spokes-middlemen-and-signalling/>.
- AA. VV., *Memento Práctico. Derecho de las Nuevas Tecnologías*, ECIJA 2020-2021, Francis Lefebvre, Madrid, 2019.
- AGOÚÉS MENDIZÁBAL, M., «La INTERVENCIÓN administrativa en el transporte de viajeros por carretera», *Rdt*, n.º 7, 2011, pp. 45-92.
- AKMAN, P., «The Court of JUSTICE’S Expedia ruling undermines the economic approach by eliminating the ‘de minimis’ defence in object agreements», en *Competition Policy Blog*, 2013, disponible en <https://competitionpolicy.wordpress.com/2013/06/04/the-court-of-justices-expedia-ruling-undermines-the-economic-approach-by-eliminating-the-de-minimis-defence-in-object-agreements/>.
- ALBERT LÓPEZ-IBOR, R., BIAZZI SOLOMONOFF, R. Y CABRILLO RODRÍGUEZ, F., «Taxi Driver 2.0. ¿Por qué Uber ya ha Ganado la batalla?», *Papeles de economía española*, n.º 151, 2017, pp. 172-188.
- «Taxi Driver 3.0. Un análisis económico del mercado y las formas de regulación del transporte urbano de pasajeros», en A. Boix Palop, A. M. de la Encarnación y G. Doménech Pascual (eds.), *La regulación del transporte colaborativo*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2017, pp. 57-92.
- ALFARO ÁGUILA-REAL, J., «Competencia desleal por infracción de normas», *RDM*, n.º 202, 1991, pp. 667-730.
- «Violación de normas (competencia desleal)», en *Enciclopedia Jurídica Básica*, vol. 4, Madrid, 1995, pp. 6.862-6.865.
- «Autorizar lo que no está prohibido: una crítica a la regulación de los acuerdos verticales», *Gaceta jurídica de la Unión Europea y de la competencia*, n.º 229, 2004, pp. 51-67.
- «La prohibición de los acuerdos restrictivos de la competencia. Una concepción privatística del derecho antimonopolio», *Indret: Revista para el Análisis del Derecho* (edición en línea), n.º 4, 2004, pp. 1-31.
- «Los carteles de chichinabo no deben prohibirse», en *Almacén de Derecho*, 29 de abril de 2011, disponible en <https://derechomercantilespana.blogspot.com/2011/04/los-carteles-de-chichinabo-no-deben.html>.
- «El Supremo lo borda: análisis de la validez de las cláusulas de no competencia en contratos de transmisión de empresa», en *Almacén de Derecho*, 26 de junio de 2012, disponible en

<https://derechomercantilespana.blogspot.com/2012/06/el-supremo-lo-borda-analisis-de-la.html>.

- «Las sentencias EON y GDF sobre reparto de mercados en relación con el gasoducto MEGAL», en *Almacén de Derecho*, 3 de julio de 2012, disponible en <https://derechomercantilespana.blogspot.com/2012/07/las-sentencias-eon-y-gdf-sobre-reparto.html>.
- «Kokkot sobre la responsabilidad de la matriz por las infracciones de Derecho de la Competencia de la filial: las insuficiencias del Derecho Europeo», en *Almacén de Derecho*, 20 de julio de 2012, disponible en <https://derechomercantilespana.blogspot.com/2012/07/kokkot-sobre-la-responsabilidad-de-la.html>.
- «La cuestión prejudicial sobre Uber», en *Almacén de Derecho*, 20 de junio de 2015, disponible en <https://almacenederecho.org/la-cuestion-prejudicial-sobre-uber/>.
- «La regulación contractual de Uber con sus conductores», en *Almacén de Derecho*, 17 de noviembre de 2015, disponible en <https://almacenederecho.org/36791-2/>.
- «Economía colaborativa y teoría de las organizaciones», en *Almacén de Derecho*, 5 de enero de 2016, disponible en <http://almacenederecho.org/economia-colaborativa-y-teoria-de-las-organizaciones/>.
- «Uber y el Derecho antimonopolio», en *Almacén de Derecho*, 28 de mayo de 2016, disponible en <http://derechomercantilespana.blogspot.com.es/search?q=uber>.

ALFARO ÁGUILA-REAL, J. Y LIÑÁN HERNÁNDEZ, P., «Crítica a la jurisprudencia europea sobre imputación a la sociedad matriz de las infracciones de competencia cometidas por sus filiales», *REDe*, n.º 43, 2012, pp. 229-250.

ALFONSO SÁNCHEZ, R., «La economía llamada “colaborativa”», en R. Alfonso Sánchez y J. Valero Torrijos (dirs.), *Retos jurídicos de la economía colaborativa en el contexto digital*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2017, pp. 49-72.

- «La controvertida cuestión reguladora en la economía colaborativa», en R. Alfonso Sánchez y J. Valero Torrijos (dirs.), *Retos jurídicos de la economía colaborativa en el contexto digital*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2017, pp. 137-175.
- «Economía colaborativa y derecho antitrust», *Revista CEFLegal*, n.º 2014, noviembre de 2018, pp. 35-66.

ALGAR, R., «Collaborative Consumption», *Leisure Report*, abril 2007, pp. 16 y 17, disponible en <http://www.oxygen-consulting.co.uk/insights/collaborative-consumption/>.

ALONSO SOTO, R., «La responsabilidad de la sociedad matriz por las prácticas anticompetitivas realizadas por sus filiales», en D. Pérez Millán y S. Solernou Sanz (coords.) *Liber amicorum prof. José María Gondra Romero*, Marcial Pons, Madrid, 2012, pp. 109-118.

ÁLVAREZ CONDE, E. Y TUR AUSINA, R., *Derecho constitucional*, Tecnos, 7.ª ed., Madrid, 2017.

ÁLVAREZ SUSO, M., «El gravamen en el IVA de las actividades irregulares e ilícitas. Un viejo debate de reciente actualidad», *Quincena Fiscal* (edición en línea), n.º 22, 2014, pp. 1-26.

AMAR, N., MAYMIL, V., VIOSSAT, L. C., LECONTE, M. Y SAUVANT, A., «La régulation du secteur des voitures de transport avec chauffeur et des taxis», diciembre de 2018, pp. 1-102, disponible en <http://www.igas.gouv.fr/spip.php?article720>.

- ANDERSON, M. Y HUFFMAN, M., «The sharing economy meets the Sherman Act: is Uber a firm, a cartel, or something between?», *CBLR*, 2017, pp. 859-933, disponible en <https://ssrn.com/abstract=2954632>.
- APARICIO VAQUERO, J. P., «Los consumidores y sus relaciones con los proveedores de servicios de la sociedad de la información», *RCE*, n.º 89, 2008, pp. 3-65.
- ARAUJO BOYD, M., «Prohibición de prácticas colusorias (IV): Acuerdos verticales», en J. M. Beneyto Pérez y J. Maillo González-Orús (dirs.), *Tratado de Derecho de la Competencia*, t. 1, Bosch, 2.ª ed., Madrid, 2017, pp. 393-428.
- ARMENGOL I GASULL, O. Y OLMOS CASTRO, N., «El impacto de la economía colaborativa en el transporte interurbano: un análisis jurídico del *ride sharing*», en J. J. Montero Pascual (dir.), *La regulación de la economía colaborativa*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2017, pp. 327-349.
- ARNOTT, R., «Taxi Travel Should be Subsidized», *Journal of Urban Economics*, vol. 40, n.º 3, noviembre de 1996, pp. 316-333.
- ASQUINI, A., «Trasporto (in genere)», en A. Azara y E. Eula (dirs.), *Novissimo Digesto Italiano*, vol. 19, UTET, Torino, 1957, pp. 565-572.
- «Trasporto di persone», en A. Azara y E. Eula (dirs.), *Novissimo Digesto Italiano*, vol. 19, UTET, Torino, 1957, pp. 612-617.
- AZNAR TRAVAL, A., *Economía Colaborativa, Alojamiento y Transporte*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2017.
- AZUAJE PIRELA, M. C. Y FINOL GONZÁLEZ, D. E., «Big data, algoritmos y propiedad intelectual», *Anuario de Propiedad Intelectual*, n.º 2016, 2017, pp. 257-275.
- BACIGALUPO SAGESSE, M., «Constitución Española. Sinopsis artículo 150», agosto de 2006, en https://app.congreso.es/consti/constitucion/indice/imprimir/sinopsis_pr.jsp?art=150&tipo=2.
- BARNÉS VÁSQUEZ, J. «Un falso dilema: Taxi vs. Uber», *Diario La Ley*, n.º 8942, 16 de marzo de 2017, Sección Tribuna, pp. 1-18.
- BARONA VILAR, S., *Competencia desleal. Tutela jurisdiccional (especialmente proceso civil) y extrajurisdiccional*, t. 1, Tirant lo Blanch, Valencia, 2008.
- *Competencia desleal. Tutela jurisdiccional (especialmente proceso civil) y extrajurisdiccional*, t. 2, Tirant lo Blanch, Valencia, 2008.
- BARRANTES DÍAZ, B. Y VÉRGEZ MUÑOZ, C., «Artículo 1. Conductas colusorias», en M. Odriozola Alen y B. Irissarry (coords.), *Derecho español de la competencia. Comentarios a la Ley 15/2007, Real Decreto 261/2008 y Ley 1/2002*, t. 1, Bosch, Barcelona, 2008, pp. 3-116.
- BARREIRO GONZÁLEZ, G., «Un ejemplo de las denominadas “zonas grises” laborales: el contrato de transporte», *Anales de la Facultad de Derecho (León): revista jurídica de la Universidad de León*, n.º 1, 1997, pp. 135-145.
- BASTANTE GRANELL, V., «Carpooling: responsabilidad y cobertura de daños», *RC*, n.º 6, 2018, pp. 6-20.
- BATES, J. Y LEIBLING, S., «Spaced Out. Perspectives on parking policy», julio de 2012, pp. 1-132, disponible en https://www.racfoundation.org/assets/rac_foundation/content/downloadables/spaced_out-bates_leibling-jul12.pdf.

- BENEYTO, K., «Acciones, legitimación y prescripción en materia de competencia desleal», en K. Beneyto (dir.), *Actos de competencia desleal y su tratamiento procesal*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2020, pp. 269-312.
- BENKLER, Y., «Sharing Nicely, On Shareable Goods and the Emergence of Sharing as a Modality of Economic Production», *Yale Law Journal*, vol. 114, n.º 2, noviembre de 2004, pp. 273-358, disponible en https://www.yalelawjournal.org/pdf/407_upovva1e.pdf.
- BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, A., «La competencia desleal», *DN*, n.º 20, 1992, pp. 1-12.
- «Sentencia de 9 de diciembre de 2009: Responsabilidad de los prestadores de servicios de la sociedad de la información: servicios de alojamiento o de almacenamiento de datos», *CCJC*, n.º 84, 2010, pp. 1.603-1.615.
 - «Artículo 2. Ámbito objetivo», en A. Bercovitz Rodríguez-Cano (dir.), *Comentarios a la Ley de competencia desleal*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2011, pp. 82 y 87.
 - «Artículo 3. Ámbito subjetivo», en A. Bercovitz Rodríguez-Cano (dir.), *Comentarios a la Ley de competencia desleal*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2011, pp. 85-90.
 - *Apuntes de Derecho mercantil*, Thomson Reuters Aranzadi, 21.ª ed., Cizur Menor, 2020.
- BERENGUER FUSTER, L. Y COSTAS COMESAÑA, J., «Comentarios a la regulación de las conductas restrictivas de la competencia de menor importancia en España», *ADI*, n.º 28, 2007-2008, pp. 45-68.
- BILBAO ESTRADA, I., «Transporte colaborativo, medioambiente y beneficios fiscales: especial referencia al ordenamiento jurídico español», en A. Boix Palop, A. M. de la Encarnación y G. Doménech Pascual (eds.), *La regulación del transporte colaborativo*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2017, pp. 281-308.
- BITTON, D., PEARL, D. Y SHAW, P., «Let me ride: no short-cuts in the antitrust analysis of ride hailing», *Competition: The Journal of the CLA Antitrust*, UCL and Privacy Section, vol. 29, n.º 2, 2019, pp. 20-33.
- BOIX PALOP, A., «Taxis, VTCs y el papel de la regulación pública», *No se trata de hacer leer*, 29 de octubre de 2018, disponible en <http://www.lapaginadefinitiva.com/aboix/?p=1597>.
- BOLTON, G., GREINER, B. Y OCKENFELS, A., «Engineering Trust: Reciprocity in the Production of Reputation Information», *Management Science*, vol. 59, n.º 2, 2013, pp. 265-285.
- BON-GARCIN, I., BERNADET, M. Y DELEBECQUE, P., *Droit des transports*, Dalloz, 2.ª ed., Paris, 2018.
- BOTSMAN, R. Y ROGERS, R., *What's Mine Is Yours. The Rise of Collaborative Consumption*, HarperCollins, Londres, 2010.
- *What's Mine Is Yours. How Collaborative Consumption is changing the Way we Live*, HarperCollins, Londres, 2011.
 - «The Sharing Economy: Dictionary of Commonly Used Terms», disponible en <https://rachelbotsman.com/blog/the-sharing-economy-dictionary-of-commonly-used-terms/>.
- BROSETA PONT, M. Y MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual de Derecho mercantil*, vol. 1, Tecnos, 27.ª ed., Madrid, 2020.
- BROUSSOLLE, D., «Taxis contre smartphones. Le droit des transports à l'épreuve des VTC, du covoiturage et de l'autopartage», *La semaine juridique. Édition Générale*, n.º 6, 10 de febrero de 2014, pp. 242-245.

- BRUZZONE, G. Y CAPOZZI, S., «Restrictions by object in the case law of the Court of Justice: in search of a systematic approach», en G. Benacchio y M. Carpagnano (eds.), *L'applicazione delle regole di concorrenza in Italia e nell'Unione europea. Atti del V Convegno biennale Antitrust di Trento*, Editoriale Scientifica, Napoli, 2015, pp. 1-20, disponible en https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2753521.
- BUENDÍA SIERRA, J. L., *Exclusive Rights and State Monopolies under EC Law. Article 86 (former article 90) of the EC Treaty*, Oxford University Press, Oxford, 1999.
- BULCHAND, J. Y MELIÁN, S., *La revolución de la economía colaborativa*, LID, Madrid, 2018.
- BUSTO LAGO, J. M., «La responsabilidad civil de los prestadores de servicios de la sociedad de la información», en L. F. Reglero Campos y J. M. Busto Lago (coords.), *Tratado de responsabilidad civil*, vol. 2, Thomson Reuters Aranzadi, 5.ª ed., Cizur Menor, 2014, pp. 598-747.
- CABRERA ZARAGOZA, S. Y FERRER POGGIO, E., «Aspectos procedimentales y prácticos en relación con las fusiones y adquisiciones de empresas sometidas al control de concentraciones», en R. Sebastián Quetglas (dir.), *Manual de fusiones y adquisiciones de empresas*, Wolters Kluwer, Madrid, 2016, pp. 939-982.
- CADIET, L., «L'open data. Des décisions de justice. Mission d'étude et de préfiguration sur l'ouverture au public des décisions de justice», 9 de mayo de 2017, pp. 1-206, disponible en http://www.justice.gouv.fr/publication/open_data_rapport.pdf.
- CALLOL, COCA&ASOCIADOS., «La responsabilidad de la sociedad matriz por las prácticas anticompetitivas de sus filiales: la presunción *iuris tantum*», *Diario La Ley* (edición en línea), n.º 8984, Sección Tribuna, 22 de mayo de 2017, pp. 1-6.
- CALVO CARAVACA, A. L., *Derecho Antitrust Europeo*, t. 1, *Parte General. La Competencia*, Colex, Madrid, 2009.
- CALVO CARAVACA, A. L. Y CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., *Derecho internacional privado*, vol. 2, Comares, Granada, 2016.
- CAMACHO CLAVIJO, S., «Régimen jurídico de los prestadores de servicios de la sociedad de la información», en S. Navas Navarro y S. Camacho Clavijo (autoras), *Mercado Digital. Principios y Reglas Jurídicas*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2016, pp. 104-155.
- CAMPILLOS GONZÁLEZ, G. M.ª., «La Ley de Servicios de la Sociedad de la Información, marco jurídico de las actividades económicas a través de internet», *Economía Industrial*, n.º 338, 2001, pp. 51-58.
- CAMPOS CARVALHO, J., «Enquadramento Jurídico da Actividade da Uber em Portugal», 2016, pp. 1-18, disponible en https://www.researchgate.net/publication/320471878_Enquadramento_Juridico_da_Atividade_da_Uber_em_Portugal.
- CANO CAMPOS, T., «El transporte urbano por carretera», en P. Menéndez (ed.), *Régimen jurídico del Transporte Terrestre: Carreteras y ferrocarril*, t. 1, Aranzadi, Cizur Menor, 2014, pp. 751-832.
- CAÑIGUERAL BAGÓ, A., *Vivir mejor con menos. Descubre las ventajas de la nueva economía colaborativa*, Conecta, Barcelona, 2014.
- CARBAJO CASCÓN, F., «Artículo 15. Violación de normas», en A. Bercovitz Rodríguez-Cano (dir.), *Comentarios a la Ley de Competencia Desleal*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2011, pp. 405-431.

- «Delimitación de la responsabilidad de los servicios de intermediación de la sociedad de la información (I)», *Iustitia*, n.º 12, 2014, pp. 245-278.

CARBONELL PORRAS, E., «El arrendamiento de vehículos con conductor: servicios de transporte público y nuevas tecnologías», en L. J. Parejo Alfonso, J. Vida Fernández y T. de la Quadra-Salcedo Fernández del Castillo (hom.) (coords.), *Los retos del Estado y la Administración en el siglo XXI: libro homenaje al profesor Tomás de la Quadra-Salcedo Fernández del Castillo*, vol. 2, Tirant lo Blanch, Valencia, 2017, pp. 1.717-1.733.

- «Competencia y mercado en el transporte en vehículos turismo ante el reto de las nuevas tecnologías», *REDA*, n.º 179, julio-septiembre de 2019, pp. 55-85.
- «Movilidad colaborativa y servicios de transporte de personas: un análisis desde el Derecho Administrativo», en H. Gosálbez Pequeño (dir.), *Régimen Jurídico del Consumo Colaborativo*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2019, pp. 405-458.

CARBONELL PORRAS, E. Y CANO CAMPOS, T., *Los transportes urbanos*, Iustel, Madrid, 2006.

CARVALHO, J. M., «Developments of Uber in Portugal», *EuCML Reports*, n.º 4, 2015, pp. 157 y 158, disponible en https://www.academia.edu/16420708/_Developments_on_Uber_in_Portugal_in_EuCML_Journal_of_European_Consumer_and_Market_Law_n.o_4_2015_pp._157_158.

- «O contrato de transporte em veículo descaracterizado (Uber, Cabify, Taxify)», *Revista de Direito Comercial*, 2018, pp. 1.191-1.224.

CASCALES MORENO, F. J., «Comentario sucinto a la Sentencia de 2 de febrero de 2017, del Juzgado de lo Mercantil Número 2 de Madrid (procedimiento ordinario 343/2015), sobre la actividad de BLABLACAR», *La Ley*, n.º 2.373, 2017, pp. 1-3.

CAVANILLAS MÚGICA, S., «La responsabilidad de los proveedores de información en la Ley 34/2002, de Servicios de la Sociedad de la Información y de Comercio Electrónico», en S. Cavanillas Múgica (dir.), *Responsabilidades de los proveedores de información en internet*, Comares, Granada, 2007, pp. 1-39.

CAVAS MARTÍNEZ, F., «Los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa: una aproximación jurídico-laboral», en R. Alfonso Sánchez y J. Valero Torrijos (dirs.), *Retos jurídicos de la economía colaborativa en el contexto digital*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2017, pp. 409-447.

CERVERA MARTÍNEZ, M., «Acciones y legitimación ante un acto de competencia desleal. Prescripción», en García-Cruces González, J. A. (dir.), *Tratado de Derecho de la competencia y de la publicidad*, t. 2, Tirant lo Blanch. Tratados, Valencia, 2014, pp. 1.843-1.942.

CHAPARRO MATAMOROS, P., «La responsabilidad de los prestadores de servicios de la sociedad de la información», en L. Martínez Vázquez de Castro (dir.), *Internet y los derechos de la personalidad*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2019, pp. 99-142.

ČIČIN-ŠAIN, N., «Taxing Uber», en J. Marin, S. Petrović, M. Mudrić y H. Lisićar (eds.), *Uber — Brave New Service of Unfair Competition. Legal Analysis of the Nature of Uber Services*, Springer, Suiza, 2020, pp. 181-198.

CITARELLA, G., «Sharing economy in Italy: a private law perspective», en X. M. Carril Vázquez, R. García Pérez y M. A. López Suárez (dirs.), *Economía colaborativa y Derecho: aspectos civiles, mercantiles y laborales*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2019, pp. 337-354.

- CODAGNONE, C, BIAGI, F. Y ABADIE, F., «The Passions and the Interests: Unpacking the “Sharing Economy”», Institute for Prospective Technological Studies, *JRC Science for Policy Report*, 2016, pp. 1-160.
- COLANGELO, M. Y MAGGIOLINO, M., «Uber: A New Challenge for Regulation and Competition Law?», 25 de septiembre de 2017, pp. 1-15, disponible en https://www.academia.edu/35236191/UBER_A_NEW_CHALLENGE_FOR_REGULATION_A_ND_COMPETITION_LAW.
- CONTRERAS DELGADO DE COS, J. M., SILOS RIBAS, M. Y SOBRINO RUIZ, M., «La economía colaborativa en los sectores regulados (III). Transporte de viajeros», en R. Alfonso Sánchez y J. Valero Torrijos (dirs.), *Retos jurídicos de la economía colaborativa en el contexto digital*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2017, pp. 309-335.
- CORMEN, T. H., «The Role of Algorithms in Computing», en T. H. Cormen, C. E. Leiserson, R. L. Rivest y C. Stein, *Introduction to Algorithms*, The MIT Press, 3.ª ed., Cambridge (Massachusetts) y Londres (Inglaterra), 2009.
- COSTA REYES, A., «Economía colaborativa, plataformas digitales y Derecho del Trabajo», en H. Gosálbez Pequeño (dir.), *Régimen jurídico del consumo colaborativo*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2019, pp. 261-307.
- COSTAS COMESAÑA, J., «El concepto de acto de competencia desleal (Comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo de 15 de abril de 1998, en el caso *monopolio de las palomitas en los cines*)», *ADI*, n.º 19, 1998, pp. 349-366.
- «Prohibición de acuerdos colusorios», en M.ª P. Bello Martín-Crespo, y F. Hernández Rodríguez (dirs.), *Derecho de la libre competencia comunitario y español*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2009, pp. 65-111.
- CRAMER, J. Y KRUEGER, A. B., «Disruptive Change in the Taxi Business: the Case of Uber», marzo de 2016, pp. 1-14, disponible en https://www.nber.org/system/files/working_papers/w22083/w22083.pdf.
- DARNACULLETA I GARDELLA, M. M., *La competencia desleal*, Iustel, Madrid, 2008.
- DE ÁNGEL YÁGÜEZ, R., «1903», en J. C. Paz-Ares Rodríguez, L. Díez-Picazo, A. Bercovitz Rodríguez-Cano y P. Salvador Coderch (dirs.), *Comentario del Código Civil*, t. 2, Ministerio de Justicia, Madrid, 1991, 2.013-2.021.
- DE LA PUEBLA PINTILLA, A., «IV. El contrato en el ámbito del Derecho del trabajo», en A. Bercovitz Rodríguez-Cano (dir.), *Tratado de contratos* (edición en línea), t. 1, Tirant lo Blanc, 3.ª ed., Valencia, 2020, pp. 472-547.
- DE MIGUEL ASENSIO, P. A., «La resolución del Landgericht de Fráncfort sobre la aplicación Uber», 4 de septiembre de 2014, disponible en <https://pedrodemiguelasensio.blogspot.com/2014/09/la-resolucion-del-landgericht-de.html>.
- *Derecho Privado de Internet*, Civitas, 5.ª ed., Cizur Menor, 2015.
- «Las conclusiones en el asunto Uber y el concepto de servicios de la sociedad de la información», 12 de mayo de 2017, disponible en <http://pedrodemiguelasensio.blogspot.com/2017/05/las-conclusiones-en-el-asunto-uber-y-el.html>.
- «Las sentencias Uber, Schweppes y Valach del Tribunal de Justicia», 22 de diciembre de 2017, disponible en <http://pedrodemiguelasensio.blogspot.com/2017/12/las-sentencias-uber-schweppes-y-valach.html>.

- *Conflict of Laws and the Internet*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham (UK) y Northampton (MA, USA), 2020.
- DELEBECQUE, P., «Du nouveau pour les taxis, les VTC et leurs clients: un statut pour les centrales de réservation», *Recueil Dalloz*, 2017, pp. 314-318.
- DEMARY, V., «Competition in the Sharing Economy», Institut der deutschen Wirtschaft Köln, IW policy paper 19/2015, 15 de julio de 2014, pp. 1-27.
- «Stepping up the Game. The Role of Innovation in the Sharing Economy», Working Paper 2017:1, Konkurrensverket, 3 de mayo de 2017, pp. 1-20.
- DIAKOPOULOS, N., «How Uber surge pricing really works», *The Washington Post*, 2015, disponible en <http://wapo.st/1yBf3EO>.
- DICKERSON, T. A. Y HINDS-RADIX, S. O., «Airbnb and Uber in New York City: from Revolution to Institution», 19 de abril de 2016, disponible en <https://www.law.com/newyorklawjournal/almID/1202755609330/airbnb-and-uber-from-revolution-to-institution/>.
- DÍEZ ESTELLA, F., «Las complicadas relaciones entre la Ley de Defensa de la Competencia y la Ley de Competencia Desleal», *Gaceta Jurídica de la Competencia y de la Unión Europea*, n.º 213, mayo-junio de 2001, pp. 11-34.
- DÍEZ ESTELLA, F. Y GUERRA FERNÁNDEZ, A., «Título I. De la defensa de la competencia. Capítulo I. De las conductas prohibidas», en J. Massaguer Fuentes, J. M. Sala Arquer, J. Folguera Crespo y A. Gutiérrez Hernández (dirs.), *Comentario a la Ley de Defensa de la Competencia*, Civitas-Thomson Reuters, 6.ª ed., Cizur Menor, 2020, pp. 123-250.
- DÍEZ ESTELLA, F. Y PÉREZ FERNÁNDEZ, P., «Responsabilidad antitrust de la matriz por los actos de la filial: ¿enajenación mental transitoria o aberración jurídica permanente en la Comisión Europea y la jurisprudencia comunitaria?», *Revista CEFLegal*, n.º 153, octubre de 2013, pp. 7-44.
- DÍEZ-PICAZO, L., *Fundamentos de Derecho civil patrimonial*, Tecnos, Madrid, 1979.
- DINIZ DE AYALA, B., BARREIRA, M. Y CABRAL D'ANUNCIACÃO, «Uber and taxis: Portuguese Legal Perspective», en R. Noguellou y D. Renders (eds.), *Uber&Taxis. Comparative Law Studies*, Bruylant, Bruselas, 2018, pp. 337-355.
- DOMÉNECH PASCUAL, G., «La regulación de la economía colaborativa. El caso “Uber contra el taxi”», *Revista CEFLegal*, n.º 175-176, agosto-septiembre de 2015, pp. 61-104.
- «El impacto de la economía colaborativa sobre la regulación del taxi», en M.ª V. Petit Lavall y A. Puetz (dirs.), *La eficiencia del transporte como objetivo de la actuación de los poderes públicos: liberalización y responsabilidad*, Marcial Pons, Madrid, 2015, pp. 37-59.
- «La regulación de la economía colaborativa en el sector del taxi y los VTC», en J. J. Montero Pascual (dir.), *La regulación de la economía colaborativa. Airbnb, BlaBlaCar, Uber y otras plataformas*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2017, pp. 351-401.
- «Eliminad los VTC pero que parezca un accidente», en *Almacén de Derecho*, 3 de octubre de 2018, disponible en <https://almacenederecho.org/eliminad-los-vtc-pero-que-parezca-unaccidente/>.
- «Taxi Regulation in Spain under the Pressure of the Sharing Economy», en R. Noguellou y D. Renders (eds.), *Uber&Taxis. Comparative Law Studies*, Bruylant, Bruselas, 2018, pp. 357-376.
- DUBOUIS, L. Y BLUMANN, C., *Droit matériel de l'Union européenne*, L.G.D.J., 6.ª ed., Paris, 2012.

- DUNNE, N., «Competition Law (and its Limits) in the Sharing Economy», en N. M. Davison, M. Finck y J. J. Infranca (dirs.), *The Cambridge Handbook of the Law of the Sharing Economy*, Cambridge University Press, Cambridge, 2019, pp. 91-107.
- ECKHARDT, G. M. Y BARDHI, F., «The Sharing Economy isn't About Sharing at All», *Harvard Business Review*, 28 de enero de 2015, disponible en <https://hbr.org/2015/01/the-sharing-economy-isnt-about-sharing-at-all>.
- EDELMAN, B. G., «A Symposium on New Business Models: Whither Uber?: Competitive Dynamics in Transportation Networks», *Competition Policy International*, n.º 1, 2015, pp. 1-9, disponible en <http://www.benedelman.org/publications/competitive-dynamics-tncs-24nov2015.pdf>.
- EDELMAN, B. G. Y GERADIN, D., «Efficiencies and regulatory shortcuts: how should we regulate companies like Airbnb and Uber?», *Stanford Technology Law Review*, vol. 19, n.º 293, 2016, pp. 293-328.
- ELLIOTT, R. E., «Sharing App or Regulation Hack(ney)?: Defining Uber Technologies, Inc», *JCL*, n.º 41.3, 2016, pp. 727-753.
- EMPARANZA SOBEJANO, A., *El concepto de porteador*, Comares, Granada, 2003.
- «Artículo 2. Ámbito objetivo», en F. Martínez Sanz (dir.), *Comentario práctico a la Ley de Competencia Desleal*, Tecnos, Madrid, 2009, pp. 29-38.
 - «Artículo 15. Violación de normas», en F. Martínez Sanz (dir.), *Comentario práctico a la Ley de Competencia Desleal*, Tecnos, Madrid, 2009, pp. 255-272.
- ESCUADERO, A., «Capítulo 13. Multas a empresas: imputabilidad de las matrices y determinación del importe de las sanciones», en J. M.ª Beneyto Pérez y J. Maillo González-Orús (dirs.), *La lucha contra los Cártels en España*, Thomson Reuters, Cizur Menor, 2015, pp. 523-567.
- ESTANCONA PÉREZ, A. A., «Carpooling: C2C en el transporte de personas», *Rdt*, n.º 37, 2015, pp. 161-184.
- «El caso Uber y la adaptación de la normativa europea a la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de la Unión Europea de 20 de diciembre de 2017: la oportunidad legislativa portuguesa», *RdNT*, n.º 46, enero-abril de 2018, pp. 135-156.
- ESTER RODRÍGUEZ, G., «La regulación de la actividad de las plataformas prestadoras de servicios en internet: el caso BlaBlaCar y el test de la influencia decisiva en la actividad subyacente», *Diario La Ley* (edición en línea), n.º 9.554, 16 de enero de 2020, pp. 1-14.
- EVANS, D. S. Y SCHMALENSEE, R., «The Industrial Organization of Markets with Two-Sided Platforms», *Competition Policy International*, vol. 3, n.º 1, 2007, pp. 151-179.
- «The Antitrust Analysis of Multi-Sided Platforms Business», NBER, Working Paper 18783, febrero de 2013, disponible en <https://www.nber.org/papers/w18783>.
 - *Matchmakers. The New Economics of Multisided Platforms*, Harvard Business Review Press, Boston, 2016.
 - «The emerging High-Court jurisprudence on the antitrust analysis of multisided platforms», 7 de abril de 2017, pp. 1-9, disponible en <https://ssrn.com/abstract=2948596>.
- FALCÓN Y TELLA, R., «La tributación de UBER (plataforma de servicios de transporte en vehículos particulares)», *Quincena Fiscal* (edición en línea), n.º 13, 2014, pp. 1-4.
- FELSON, M. Y SPAETH, J. L., «Community Structure and Collaborative Consumption: A Routine Activity Approach», *The American Behavioural Scientist*, vol. 21, n.º 4, marzo- abril 1978, pp. 614-624.

disponible en:
<http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/000276427802100411?journalCode=absb>

- FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, P., *El Carpooling o viaje en coche compartido. Especial referencia a BlaBlaCar*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2019.
- FERNÁNDEZ GARCÍA DE LA YEDRA, A., «Alcance y aplicabilidad de la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 20 de diciembre de 2017 (caso Uber)», *Lan Harremanak. Revista de Relaciones Laborales, Edición postprint*, n.º 41, junio de 2019, pp. 1-31.
- FERNÁNDEZ PÉREZ, N., *El alojamiento colaborativo*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2018.
- FIGUEROA REGUEIRO, P., «The limits of permissible communications with competitors — a comparative approach under US, EU and UK Law», en M. Á. Recuerda Girela (dir.), *Anuario de Derecho de la Competencia*, Civitas-Thomson Reuters, Cizur Menor, 2019, pp. 467-485.
- FILIPPAS, A., HORTON, J. J. Y ZECKHAUSER, R., «Owing, Using and Renting: Some Simple Economics of the “Sharing Economy”», NBER, 10 de mayo de 2019, pp. 1-56, disponible en <http://john-joseph-horton.com/papers/sharing.pdf>.
- FINCK, M., «The Sharing Economy and the EU», en N. M. Davison, M. Finck y J. J. Infranca (dirs.), *The Cambridge Handbook of the Law of the Sharing Economy*, Cambridge University Press, Cambridge, 2019, pp. 261-273.
- FINCK, M. Y RANCHORDÁS, S., «Sharing and the City», *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, vol. 49, n.º 5, 2016, pp. 1.299-1.369.
- FOLGUERA CRESPO, J. Y VIDAL MARTÍNEZ, P., «Título II. De las concentraciones económicas», en J. Massaguer Fuentes, J. M. Sala Arquer, J. Folguera Crespo y A. Gutiérrez Hernández (dirs.), *Comentario a la Ley de Defensa de la Competencia*, Civitas-Thomson Reuters, 6.ª ed., Cizur Menor, 2020, pp. 345-545.
- FORTUNA DE OLIVEIRA, I., «A reforma do Regulamento de isenção sobre acordos verticais. Comentários», *ADI*, n.º 40, 2019-2020, pp. 79-98.
- GALÁN CORONA, E., «La empresa como destinataria de las normas de defensa de la competencia», *ADI*, n.º 2, 1975, pp. 291-346.
- «Prohibición de las conductas colusorias (I): modelo y estructura de la prohibición», en J. A. García-Cruces (dir.), *Tratado de Derecho de la competencia y de la publicidad*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2014, pp. 61-122.
 - «Prohibición de prácticas colusorias (I): visión general», en J. M. Beneyto Pérez y J. Mailló González-Orús (dirs.), *Tratado de Derecho de la Competencia*, t. 1, Bosch, 2.ª ed., Madrid, 2017, pp. 235-283.
- GALLEGO ANABITARTE, A., «Transferencia y descentralización: delegación y desconcentración; mandato y gestión o encomienda. Teoría jurídica y Derecho Positivo», *RAP*, n.º 122, mayo-agosto de 1990, pp. 7-101.
- GARCÍA, D., «La caza del ganso salvaje o por qué Uber es más barato que el taxi», en *Nada es gratis*, 15 de mayo de 2018, disponible en <http://nadaesgratis.es/daniel-garcia/la-caza-del-ganso-salvaje-o-porque-uber-es-mas-barato-que-un-taxi>.
- GARCÍA ÁLVAREZ, B., «El contrato de transporte terrestre de viajeros», en R. Bercovitz Rodríguez-Cano (dir.), *Tratado de contratos*, t. 3, Tirant lo Blanch, Valencia, 2020, pp. 6.628-6.670.

- GARCÍA CACHAFEIRO, F., «Fundamentos del derecho a la libre competencia», en M.^a P. Bello Martín-Crespo y F. Hernández Rodríguez (coords.), *Derecho de la libre competencia comunitario y español*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2009, pp. 37-64.
- GARCÍA MARTÍNEZ, E., «La naturaleza institucional de los servicios de transporte mecánico por carretera en el ordenamiento jurídico vigente», *RAP*, n.º 55, 1968, pp. 347-382.
- GARCÍA MONTORO, L., «El principio del fin de la economía colaborativa con la posible suspensión cautelar de la actividad de BlaBlaCar», CESCO, 2015, disponible en <http://blog.uclm.es/cesco/files/2015/11/El-principio-del-fin-de-la-econom%C3%ADa-colaborativa-con-la-suspensi%C3%B3n-cautelar-de-Blablacar.pdf>.
- GARCÍA OTERO, M. Á. Y TÉLLEZ DE LA FUENTE, C., «Caso Uber. Cuestiones abiertas tras las conclusiones del Abogado General: ¿transportista o mero intermediario?», junio de 2017, disponible en <https://www.ga-p.com/wp-content/uploads/2018/03/caso-uber-cuestiones-abiertas-tras-las-conclusiones-del-abogado-general-transportista-o-mero-intermediario.pdf>.
- GARCÍA PÉREZ, R., «El ámbito objetivo de aplicación de la Ley de Competencia Desleal», *DN*, n.º 18, 2007, pp. 7-17.
- «La violación de normas como acto de competencia desleal: contraposición de dos modelos de Derecho comparado y lecciones para el caso español», en X. M. Carril Vázquez, R. García Pérez y M. A. López Suárez (dirs.), *Economía colaborativa y Derecho: aspectos civiles, mercantiles y laborales*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2019, pp. 145-193.
- GARCÍA-PERROTE ESCARTÍN, I., «La prestación de servicios en las plataformas digitales: los casos de BlaBlaCar y Take Eat Easy», *Revista de Información Laboral*, n.º 8, 2017, pp. 1-5.
- GARCIMARTÍN ALFÉREZ, F. J., *Derecho internacional privado*, Aranzadi, Cizur Menor, 2019.
- GARRIGUES, J., *Tratado de Derecho Mercantil*, t. 3, vol. 1, RDM, Madrid, 1964.
- GERADIN, D., «Online Intermediation Platforms and Free Trade Principles — Some Reflections on the Uber Preliminary Ruling Case», en A. Ortiz (dir.), *Internet: Competition & Regulation of Online Platforms*, Competition Policy International, 2016, pp. 119-133.
- GIMENO BEVIÁ, V., «El contrato de seguro en el transporte colaborativo y de plataforma», en M.^a V. Petit Lavall y A. Puetz (dirs.), *El transporte como motor del desarrollo socioeconómico*, Marcial Pons, Madrid, 2018, pp. 777-794.
- GINÉS I FABRELLAS, A. Y GÁLVEZ DURAN, S., «Sharing economy vs. Uber economy y las fronteras del Derecho del Trabajo: la (des)protección de los trabajadores en el nuevo entorno digital», *InDret. Revista para el análisis del Derecho* (edición en línea), n.º 1, 2016, pp. 1-44.
- GIRGADO PERANDONES, P., «Grupos de empresas y Derecho antitrust: la aplicación de las normas anticolusorias en las relaciones intragrupo», Marcial Pons, Barcelona, 2007.
- GOETEYN, G., «Remedies in the Air Transport Sector», en D. Geradin (ed.), *Remedies in Network Industries: EC Competition Law vs. Sector-specific Regulation*, Intersentia, Amberes-Oxford, 2004, pp. 223-253.
- GOMES, B., «Les plateformes en droit social. L'apport de l'arrêt Elite Taxi contre Uber», *Revue du Droit du Travail*, n.º 2, febrero de 2018, pp. 150-156.
- GONDRA ROMERO, J. M.^a, *Derecho Mercantil I*, UCM, Madrid, 1992.
- GONZÁLEZ CABRERA, I., «La liberalización de los servicios en el mercado interior y su incidencia en la actividad de las agencias de viajes», *Aranzadi Civil. Revista Doctrinal* (edición en línea), n.º 4, 2010, pp. 1-32.

- *Bajo el paraguas de la economía colaborativa. El transporte a escena*, Dykinson, Madrid, 2020.
- GONZÁLEZ CASTILLA, F., «Prácticas restrictivas de la competencia en la economía colaborativa: las plataformas digitales en busca de puerto seguro para su modelo de negocio», *Rdc* (edición en línea), n.º 23, julio-diciembre de 2018, 1 de julio de 2018, pp. 1-38.
- *La economía colaborativa ante el derecho de la competencia. Una introducción al análisis antitrust y regulatorio de las plataformas*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2019.
- GONZÁLEZ DÍAZ, F. E. Y CARPI BADÍA, J. M.^a, «Capítulo 15. La evaluación de los efectos de las concentraciones económicas», en J. M. Beneyto Pérez y J. Maillo González-Orús (dirs.), *Tratado de Derecho de la Competencia*, t. 1, Bosch, 2.^a ed., Madrid, 2017, pp. 683-782.
- GONZÁLEZ-DELEITO DOMÍNGUEZ, N., «La contrarreforma del modelo de arrendamiento de vehículos con conductor», *Actualidad Administrativa* (edición en línea), n.º 1, enero de 2019, pp. 1-13.
- «Situación actual de la regulación de las VTC tras el RDL 13/2018», *Actualidad administrativa* (edición en línea), n.º 4, 2019, pp. 1-5.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, B., «Alojamiento y viviendas de uso turístico», en R. Escudero Gallego y S. Martínez Garrido (dirs.), *Cuadernos de Derecho para ingenieros. Economía colaborativa*, Wolters Kluwer, Las Rozas (Madrid), 2018, pp. 150-167.
- GONZÁLEZ GOZALO, A., «La formación del contrato», en A. Bercovitz Rodríguez-Cano (dir.), *Tratado de contratos* (edición en línea), t. 1, Tirant lo Blanc, 3.^a ed., Valencia, 2020, pp. 827-930.
- GONZÁLEZ JIMÉNEZ, P. M., «El efecto apreciable sobre el comercio comunitario y el efecto sensible sobre la competencia: dos reglas antitrust condenadas a entenderse», *REE*, n.º 75, enero-junio de 2020, pp. 323-333.
- «Restricciones de la competencia por el objeto y acuerdos de menor importancia: sus posibles interacciones a la luz de la reciente doctrina del TJUE», *ADI*, n.º 40, 2019-2020, pp. 165-188.
- GÓRRIZ LÓPEZ, C., «Uber. Transporte de pasajeros y competencia desleal», *Rdt*, n.º 16, 2015, pp. 77-98.
- «Generalitat vs Uber», en *Actualidad de Derecho Mercantil*, 12 de abril de 2017, disponible en <http://blogs.uab.cat/dretmercantil/2017/04/12/generalitat-vs-uber/>.
- «Competencia desleal de Uber en España», en A. Boix Palop, A. M. de la Encarnación y G. Doménech Pascual (eds.), *La regulación del transporte colaborativo*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2017, pp. 153-181.
- «Restricciones al arrendamiento VTC: el TS valida el RD 1057/2015», en *Actualidad de Derecho Mercantil*, 17 de junio de 2018, disponible en <http://blogs.uab.cat/dretmercantil/2018/06/17/restricciones-al-arrendamiento-vtc-el-ts-valida-el-rd-1057-2015/>.
- «Taxi “vs” Uber: de la competencia desleal al arrendamiento de vehículos con conductor», *RDM*, n.º 311, enero-marzo de 2019, pp. 241-296.
- «Les principals qüestions de l'economia col·laborativa», *Revista jurídica de Catalunya*, n.º 4, 2019, pp. 891-928.
- GRAHAM, M. Y ANWAR, M. A., «Two Models for a Fairer Sharing Economy», en N. M. Davison, M. Finck y J. J. Infranca (dirs.), *The Cambridge Handbook of the Law of the Sharing Economy*, Cambridge University Press, Cambridge, 2019, pp. 328-340.
- GRIMALDOS GARCÍA, M.^a I., «El contrato de intermediación entre las plataformas colaborativas y sus usuarios», en R. Alfonso Sánchez y J. Valero Torrijos (dirs.), *Retos jurídicos de la economía*

- colaborativa en el contexto digital*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2017, pp. 363-385.
- GRIMALT SERVERA, P., «La responsabilidad de los prestadores de servicios de la sociedad de la información», en J. R. de Verda y Beamonte (coord.), *El derecho a la imagen desde todos los puntos de vista*, Aranzadi, Pamplona, 2011, pp. 167-197.
- GUALDE CAPÓ, P. Y BORRÁS CEBRIÁN, P., «Artículo 18. Acciones», en F. Martínez Sanz (dir.), *Comentario Práctico a la Ley de Competencia Desleal*, Tecnos, Madrid, 2009, pp. 305-320.
- GUERRERO LEBRÓN, M.ª J., «Los vuelos privados con gastos compartidos», *RDM*, n.º 312, abril-junio de 2019, pp. 89-138.
- GUILLÉN NAVARRO, N. A., «Vía libre a ‘Blablacar’», *AJA*, n.º 928, 23 de marzo de 2017, p. 10.
- GUTIÉRREZ GILSANZ, J., «La responsabilidad de la matriz por las infracciones del Derecho de la competencia cometidas por sus filiales», *RDM*, n.º 292, abril-junio de 2014, pp. 251-296.
- HACKER, P., «UberPop, UberBlack, and the Regulation of Digital Platforms after the *Asociación Profesional Elite Taxi* Judgment of the CJEU», *ERCL*, vol. 14, 2018, pp. 80-96.
- HALL, J., KENDRICK, C. Y NOSKO, C., «The Effects of Uber’s Surge Pricing: A Case Study», septiembre de 2015, pp. 1-8, disponible en https://www.valuwalk.com/wp-content/uploads/2015/09/effects_of_ubers_surge_pricing.pdf.
- HATZOPOULOS, V., *The Collaborative Economy and EU Law*, Hart Publishing, Oxford-Portland, 2018.
- HATZOPOULOS, V. Y ROMA, S., «Caring for Sharing? The Collaborative Economy under EU Law», *CMLR*, n.º 54, 2017, pp. 81-128.
- HERRERO SUAREZ, C., «La economía colaborativa en el sector del alojamiento turístico. Reflexiones desde la óptica de la competencia desleal», en L. M.ª Miranda Serrano y J. Pagador López (dirs.), *Retos y tendencias del Derecho de la contratación mercantil*, Marcial Pons, Madrid, 2017, pp. 137-141.
- HORRACH ARMO, J. G., «La competencia desleal en la economía colaborativa. Especial referencia a las distintas modalidades del servicio de transporte de pasajeros», en A. Madrid Parra (dir.), *Derecho mercantil y tecnología*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2018, pp. 1.051-1.071.
- HU, M. Y ZHOU, Y., «Price, Wage and Fixed Commission in On-Demand Matching», 10 de abril de 2017, pp. 1-43, disponible en https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2949513.
- HUALDE MANSO, T., *El transporte de viajeros por carretera. Régimen de responsabilidad civil*, Aranzadi, Cizur Menor, 1995.
- IBÁÑEZ COLOMO, P. Y LAMADRID, A., «On the Notion of Restriction of Competition: What We Know and What We Don’t Know We Know», en D. Gerard, M. Merola y B. Meyring (eds.), *The Notion of Restriction of Competition: Revisiting the Foundations of Antitrust Enforcement in Europe*, Bruylant, Bruselas, 2017, pp. 336-339.
- ILLESCAS ORTIZ, R. Y ROBLES MARTÍN-LABORDA, A., «El campo de aplicación del Derecho de la Competencia. Los instrumentos jurídicos de la aplicación», en J. M. Beneyto Pérez y J. Mailló González-Orús (dirs.), *Tratado de Derecho de la Competencia*, t. 1, Bosch, 2.ª ed., Madrid, 2017, pp. 101-149.
- IRACULIS ARREGUI, N., «Servicio electrónico de mediación en la contratación de la prestación de transporte legal de pasajeros», *Rdt*, n.º 24, 2019, pp. 137-166.

- JARNE MUÑOZ, P., «Uber ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea: la incidencia del recurso a las plataformas en línea en la calificación jurídica de los servicios prestados», *Democracia digital e governo eletrônico*, n.º 13, 2015, pp. 111-122.
- «Nuevas tendencias en el transporte terrestre de viajeros. El fenómeno del transporte colaborativo», en M. Zubiri de Salinas (dir.), *El contrato de transporte de viajeros*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2016, pp. 227-265.
 - *Economía colaborativa y plataformas digitales*, Reus Editorial, Madrid, 2019.
- JONES, A., «The Boundaries of an Undertaking in EU Competition Law», *ECJ*, 2012, vol. 8, n.º 2, pp. 301-331.
- JONES, A. Y SUFRIN, B., *EU Competition Law. Text, Cases and Materials*, Oxford University Press, 6.^a ed., Oxford, 2016.
- JOURDAIN, L., LECLERC, M. Y MILLERAND, A., *Économie collaborative & Droit. Les clés pour comprendre*, FYP éditions, Limoges (Francia), 2016.
- JUAN Y MATEU, F., «El contrato de transporte continuado», *Rdt*, n.º 2, 2009, pp. 15-34.
- «El transporte continuado», *Rdt*, n.º 6, 2010, pp. 61-79.
 - «Las bolsas de cargas y otras plataformas electrónicas para el transporte de mercancías por carretera», en M.^a V. Petit Lavall y A. Puetz (dirs.), *El transporte como motor del desarrollo socioeconómico*, Marcial Pons, Madrid, 2018, pp. 113-128.
- KING, S., «How appreciable is object? The de minimis doctrine and Case C-226-11 Expedia Inc v Autorité de la concurrence», *ECJ*, vol. 11, n.º 1, 2015, pp. 1-25.
- KNUTH, D., *The Art of Computer Programming*, vol. 1. Fundamental Algorithms, Addison-Wesley, 3.^a ed., Reading (Massachusetts), 1997.
- KOOLHOVEN, R., NEPPELENBROEK, E. D. C. Y SANTAMARÍA ECHEVERRÍA, O. E., «Impulse paper on specific liability issues raised by the collaborative economy in the accommodation sector. Paris-Amsterdam-Barcelona», 14 de marzo de 2016, pp. 1-147, disponible en <http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/16946/attachments/1/translations>.
- LAGUNA DE PAZ, J. C., «El papel de la regulación en la llamada economía colaborativa», *REE*, n.º 70, julio-diciembre de 2017, pp. 163-183.
- «El principio de responsabilidad personal en las sanciones administrativas», *RAP*, n.º 211, 2020, pp. 37-69.
- LAMADRID DE PABLO, A. Y BALCELLS CARTAGENA, A., «Capítulo 11. La prueba de los cárteles en derecho español», en J. M.^a Beneyto Pérez y J. Maillo González-Orús (dirs.), *La lucha contra los Cárteles en España*, Thomson Reuters, Cizur Menor, 2015, pp. 419-483.
- LAMBRECHT, M., «L'économie des plateformes collaboratives», *Courrier hebdomadaire du CRISP*, n.º 2.311-2.312, 2016, pp. 5-80.
- LE CHEN, MISLOVE, A. Y WILSON, C., «Peeking Beneath the Hood of Uber», octubre de 2015, pp. 1-14, disponible en https://www.ftc.gov/system/files/documents/public_comments/2015/09/00011-97592.pdf.
- LECLERC, M., «Taxis/ VTC: analyse de la décision du Conseil d'État du 17 décembre 2014», en *Droit du partage*, 24 de diciembre de 2014, disponible en <https://droitdupartage.com/2014/12/24/taxis-vtc-analyse-de-la-decision-du-conseil-detat-du-17-decembre-2014/>.

- LEIÑENA MENDIZÁBAL, E., «Los nuevos sistemas de utilización compartida de vehículos de transporte (*carpooling* y *car sharing*): entre la economía colaborativa y la competencia desleal», *RDM*, abril-junio de 2015, pp. 283-334.
- «Los desafíos jurídicos de la economía colaborativa; el caso BlaBlaCar en relación con UberPop», *RDM*, n.º 310, octubre-diciembre de 2018, pp. 205-258.
- LEIÑENA MENDIZÁBAL, E. E IRÁKULIS ARREGUI, N., *El régimen jurídico unificado de la comisión mercantil y el mandato en el derecho de obligaciones y contratos*, Dykinson, Madrid, 2007.
- LEISY, C. A., *Transportation Network Companies and Taxis. The case of Seattle*, Routledge, Londres y Nueva York, 2019, pp. 259 y 260.
- LIANOS, I., COUNTOURIS, N. Y DE STEFANO, V., «Rethinking the Competition Law/ Labour Law Interaction. Promoting a Fairer Labour Market», agosto de 2019, pp. 1-49, disponible en <https://doi.org/10.1177/2031952519872322>.
- LIANOS, I., KORAH, V. Y SICILIANI, P., *Competition Law. Analysis, Cases & Materials*, Oxford University Press, Oxford (Gran Bretaña), 2019.
- LIETAERT, M., *Homo cooperans 2.0. Por una economía colaborativa desde el cooperativismo*, Icaria, Barcelona, 2017.
- LIÑAN HERNÁNDEZ, P., «Límites del Derecho de la competencia al uso de la inteligencia artificial en el comercio online. Primeros casos y perspectivas de futuro», en M. Á. Recuerda Girela (dir.), *Anuario de Derecho de la Competencia*, Civitas-Thomson Reuters, Cizur Menor, 2019, pp. 193-215.
- LLAMOSAS TRAPAGA, A., «Las zonas grises en el Derecho laboral. La prestación del servicio de transporte», *Revista de Derechos Fundamentales*, n.º 3, 2009, pp. 105-119.
- LLANEZA GONZÁLEZ, P., *Aplicación práctica de la LSSI-CE*, Bosch, Barcelona, 2003.
- LOBEL, O., «Coase and the Platform Economy» en N. M. Davison, M. Finck y J. J. Infranca (dirs.), *The Cambridge Handbook of the Law of the Sharing Economy*, Cambridge University Press, Cambridge, 2019, pp. 67-77.
- LÓPEZ ANIORTE, M.ª C. Y ORTIZ GONZÁLEZ-CONDE, F. M., «El trabajo colaborativo y su encuadramiento en el Sistema de la Seguridad Social», en R. Alfonso Sánchez y J. Valero Torrijos (dirs.), *Retos jurídicos de la economía colaborativa en el contexto digital*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2017, pp. 473-497.
- LÓPEZ MIÑO, A., «Resolución de contrato como denegación abusiva de suministro y responsabilidad de la empresa matriz por actos anticompetitivos de su filial. Sentencia de 29 de marzo de 2012 (RJ 2012,8003)», *CCJC*, n.º 92, mayo-agosto de 2013, pp. 57-70.
- LÓPEZ QUIROGA, J., «Transporte de viajeros por carretera», en F. Martínez Sanz (dir.), *Manual de Derecho del transporte*, Marcial Pons, Madrid, 2010, pp. 419-435.
- LÓPEZ-MONÍS GALLEGO, M., «Ámbito de aplicación de la nueva Ley de Servicios de la Sociedad de la Información y de Comercio Electrónico (Ley 34/2002, de 11 de julio)», en R. Mateu de Ros y M. López-Monís Gallego (coords.), *Derecho de internet: la Ley de Servicios de la Sociedad de la Información y de Comercio Electrónico*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2003, pp. 25-64.
- LÓPEZ-TARRUELLA MARTÍNEZ, A., «Aspectos de Derecho internacional privado de las relaciones jurídicas en Internet», en M. Peguera Poch (dir.), *Principios de Derecho de la Sociedad de la Información*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2010, pp. 939-1.008.

- LUCAS DURÁN, M., «Problemática jurídica de la economía colaborativa: especial referencia a la fiscalidad de las plataformas», *Anuario Facultad de Derecho-Universidad de Alcalá*, n.º 10, 2017, pp. 131-172.
- LUJÁN ALCARAZ, J., «Los transportistas en las fronteras del contrato de trabajo: calificación jurídico-laboral de la actividad de transporte», *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, n.º 83, 2009, pp. 101-123.
- MACHANCOSES GARCÍA, E., «Economía de plataforma en los servicios de transporte terrestre de pasajeros: Retos tributarios de la imposición directa sobre el usuario y la plataforma», *Quincena Fiscal* (edición en línea), n.º 15, 2017, pp. 1-43.
- «La fiscalidad del transporte colaborativo. Clasificación de los modelos y sus efectos jurídicos desde la óptica tributaria», en A. Boix Palop, A. M. de la Encarnación y G. Doménech Pascual (eds.), *La regulación del transporte colaborativo*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2017, pp. 223-280.
- MAGDALENO CARMONA, A., «Legitimación pasiva», en F. Martínez Sanz (dir.), *Comentario práctico a la Ley de Competencia Desleal*, Tecnos, Madrid, 2009, pp. 335-346.
- «Procedimiento», en F. Martínez Sanz (dir.), *Comentario práctico a la Ley de Competencia Desleal*, Tecnos, Madrid, 2009, pp. 359-367.
- MALDONADO MOLINA, F. J., «Inexistencia de restricción a la libre competencia en pacto accesorio de no competir incluido en contrato de transmisión de participaciones sociales. Sentencia de 18 de mayo de 2012 (RJ 2012, 6360)», *CCJC*, n.º 91, enero-abril de 2013, pp. 223-250.
- MANZINI, P., «Uber: tra concorrenza e regolazione del mercato», *Diritto dei Trasporti*, n.º 1, 2017, pp. 79-92.
- MARCO COS, J. M., «Artículo 3. Ámbito subjetivo», en F. Martínez Sanz (dir.), *Comentario práctico a la Ley de Competencia Desleal*, Tecnos, Madrid, 2009, pp. 39-53.
- MARCOS FERNÁNDEZ, F., «Reacciones de las autoridades de competencia españolas frente a restricciones injustificadas de la libre competencia», *Anuario de la competencia*, n.º 1, 2018, pp. 161-181.
- MÁRQUEZ LOBILLO, P., «Responsabilidad derivada de la prestación de servicios de la sociedad de la información», en A. Madrid Parra (dir.), *Derecho patrimonial y tecnología. Revisión de los principios de la contratación electrónica con motivo del Convenio de las Naciones Unidas sobre Contratación Electrónica de 23 de noviembre de 2005 y de las últimas novedades legislativas*, Marcial Pons, Madrid, 2007, pp. 275-292.
- MARTÍ MIRAVALLS, J., «Las restricciones accesorias, necesarias y proporcionadas en el contrato de franquicia», *ADI*, n.º 28, 2007-2008, pp. 341-370.
- MARTÍNEZ SANZ, F., «Ámbito objetivo y subjetivo de aplicación y cláusula general de competencia desleal», en M. A. Agúndez y J. Martínez-Simancas Sánchez (dirs.), *Cuadernos de Derecho para ingenieros. Derecho de la competencia y de la propiedad industrial intelectual y comercial*, La Ley, Las Rozas (Madrid), 2010, pp. 109-126.
- «Sujetos», en J. F. Duque Domínguez y F. Martínez Sanz (dirs.), *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Aranzadi Thomson Reuters, Cizur Menor, 2010, pp. 75-83.
- «Sujetos», en A. Bercovitz Rodríguez-Cano (dir.), *Contratos mercantiles*, t. 1, Thomson Reuters Aranzadi, Pamplona, 2017, pp. 75-83.
- MARTÍNEZ SANZ, F. Y PUETZ, A., «Ámbito de aplicación y cláusula general de competencia desleal», *La Ley* (edición en línea), n.º 9.049, 2010, pp. 1-27.

- MARTINI, D., «International Regulatory Entrepreneurship: Uber's Battle with Regulators in France», *San Diego International Law Journal*, 2017, pp. 1-21, disponible en https://www.researchgate.net/publication/285235126_International_comparison_of_taxi_regulations_and_Uber.
- MASSAGUER FUENTES J., «La acción de competencia desleal en el Derecho español», *THEMIS: Revista de Derecho*, n.º 36, 1997, pp. 103-118.
- *Comentario a la Ley de Competencia Desleal*, Civitas, Madrid, 1999.
 - «Convenios colectivos y Derecho de la competencia: un estudio de los criterios generales sobre el sometimiento de los convenios colectivos a la prohibición de acuerdos restrictivos», *RSR* (edición en línea), n.º 1, abril de 2018, Sección Doctrina, pp. 1-27.
 - «Introducción a la legislación española de defensa de la competencia (I)», en J. Massaguer Fuentes, J. M. Sala Arquer, J. Folguera Crespo y A. Gutiérrez Hernández (dirs.), *Comentario a la Ley de Defensa de la Competencia*, Civitas-Thomson Reuters, 6.ª ed., Cizur Menor, 2020, pp. 43-122.
- MAUDES GUTIÉRREZ, A., SOBRINO RUIZ, M.ª E HINOJO GONZÁLEZ, P., «Fundamentos económicos de la economía colaborativa», *Anuario de Derecho de la Competencia*, 2016, pp. 167-186.
- MENÉNDEZ MENÉNDEZ, A., *La competencia desleal*, Civitas, Madrid, 1988.
- MEYER, J. Y MEYER, R., «Sorry, but Uber Isn't Conspiring to Fix Ridesharing Prices», 8 de abril de 2016, disponible en <https://www.manhattan-institute.org/html/sorry-uber-isnt-conspiring-fix-ridesharing-prices-8744.html>.
- MILLER, S. R., «First Principles for Regulating the Sharing Economy», *Harvard Journal on Legislation*, vol. 53, 2016, pp. 147-202.
- MIRANDA SERRANO, L. M.ª, «Competencia desleal y protección de los consumidores», en G. Botana García y M. Ruiz Muñoz (coords.), *Curso sobre protección jurídica de los consumidores*, McGraw-Hill-Interamericana de España, Madrid, 1999, pp. 48-77.
- «Restricciones accesorias y prácticas colusorias (Las *ancillary restraints* y el artículo 81 TCE. A propósito de algunas experiencias jurisprudenciales relativas a *cesiones de empresas, franquicias y cooperativas*)», *DN* (edición en línea), año 11, n.º 122, noviembre de 2000, pp. 1-50.
 - «La "regla de minimis" en la Ley 15/2007, de Defensa de la Competencia, y su Reglamento de desarrollo», *DN*, año 19, n.º 2016, septiembre de 2008, pp. 5-36.
 - «En el Derecho antitrust también lo accesorio sigue la suerte de lo principal: a propósito de la recepción por el Tribunal Supremo de la doctrina de las restricciones accesorias», *Rcd* (edición en línea), n.º 13, 1 de julio de 2013, pp. 1-38.
 - «Economía colaborativa y competencia desleal. ¿Deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por plataformas digitales?», *REE* (edición en línea), julio-diciembre de 2017, pp. 197-249.
 - «Prácticas colusorias: *ancillary restraints* y conductas *de minimis*», en J. I. Ruiz Peris (dir.), *Derecho europeo de la competencia. "Training of National Judges in EU Competition Law"* (edición en línea), Tirant lo Blanch, Valencia, 2017, pp. 45-87.
 - «La determinación de la naturaleza jurídica de los servicios que prestan las plataformas digitales en la economía colaborativa. Reflexiones al hilo de la STJUE de 20 de diciembre de 2017 sobre Uber», *La Ley mercantil*, n.º 50, septiembre de 2018, pp. 1-40.

- «Transporte colaborativo: sobre la naturaleza jurídica de los servicios prestados por Uber», en M.^a V. Petit Lavall y A. Puetz (dirs.), *El transporte como motor del desarrollo socioeconómico*, Marcial Pons, Madrid, 2018, pp. 695-724.
 - «La economía colaborativa desde la competencia desleal», en R. Escudero Gallego y S. Martínez Garrido (dirs.), *Cuadernos de Derecho para ingenieros. Economía colaborativa*, Wolters Kluwer, Las Rozas (Madrid), 2018, pp. 115-130.
- MÖHLMANN, M. Y GEISSINGER, A., «Trust in the Sharing Economy» en N. M. Davison, M. Finck y J. J. Infranca (dirs.), *The Cambridge Handbook of the Law of the Sharing Economy*, Cambridge University Press, Cambridge, 2019, pp. 27-37.
- MONTERO PASCUAL, J. J., «La regulación de la economía colaborativa», en J. J. Montero Pascual (dir.), *La regulación de la economía colaborativa*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2017, pp. 23-65.
- «El régimen jurídico de las plataformas colaborativas», en J. J. Montero Pascual (dir.), *La regulación de la economía colaborativa*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2017, pp. 87-124.
- MONTERO PASCUAL, J. J. Y RISUEÑO MARTÍ, J., «El impacto del transporte colaborativo en el transporte público tradicional», en A. Boix Palop, A. M. de la Encarnación y G. Doménech Pascual (eds.), *La regulación del transporte colaborativo*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2017, pp. 93-117.
- MONTESINOS OLTRA, S., «Los actores de la economía colaborativa desde el punto de vista del Derecho tributario», *Economía industrial*, n.º 402, 2016, pp. 47-54.
- «Economía de plataforma, Impuesto sobre el Valor Añadido y establecimiento permanente en la economía digital», *Carta Tributaria. Revista de Opinión* (edición en línea), n.º 46, 2019, pp. 1-22.
- MORENO LISO, L., «El transporte colaborativo: ¿Comercio electrónico o competencia desleal? (Análisis del asunto *Elite Taxi V. Uber Systems Spain, S.L.*)», *ADI*, n.º 38, 2017-2018, pp. 443-458.
- MORENO SERRANO, E., «Resolución judicial alemana sobre UBER», en *El blog de Enrique Moreno*, 3 de septiembre de 2014, disponible en <http://concursoysociedades.blogspot.com/2014/09/resolucion-judicial-alemana-sobre-uber.html>.
- MORGAN, B., «No Ownership, No Problem: Why Millennials Value Experiences over Owning Things», 1 de junio de 2015, disponible en <https://www.forbes.com/sites/blakemorgan/2015/06/01/ownershipnoproblem-owners-millennials-value-experiences-over-ownership/>.
- MOSTACCI, E. Y SOMMA, A., *Il caso Uber. La Sharing Economy nel confronto tra Common Law e Civil Law*, Egea, Milano, 2016.
- MUDRIĆ, M. Y OTROS, «Comparative Analysis», en J. Marin, S. Petrović, M. Mudrić y H. Lisićar (eds.), *Uber — Brave New Service of Unfair Competition. Legal Analysis of the Nature of Uber Services*, Springer, Suiza, 2020, pp. 85-152.
- MUÑOZ DE JUAN, M.^a, «Las restricciones accesorias a operaciones de concentración en la Ley 15/2007», *Gaceta jurídica de la Unión Europea y de la competencia*, n.º 17, 2010, pp. 33-53.
- NAVARRO PARRA, C., «Daños y perjuicios ante la conducta desleal: criterios para su cálculo», en K. Beneyto (dir.), *Actos de competencia desleal y su tratamiento procesal*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2020, pp. 313-344.
- NOGUELLOU, R., «Uber and taxis in France: Regulation or Deregulation?», en R. Noguellou y D. Renders (eds.), *Uber&Taxis. Comparative Law Studies*, Bruylant, Bruselas, 2018, pp. 217-229.

- NOTO LA DIEGA, G., «Uber law and awareness by design. An empirical study on online platforms and dehumanised negotiations», *Revue européenne de droit de la consommation/ European Journal of Consumer Law*, n.º 383, 2016, pp. 383-413.
- NOWAG, J., ¿«The UBER-Cartel? UBER between Labour and Competition Law», *Lund Student EU Law Review*, vol. 3, 2016, pp. 95-104.
- «When Sharing Platforms Fix Sellers' Prices», 8 de agosto de 2018, pp. 1-27, disponible en https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3217193.
- ODUDU, O. Y BAILEY, D., «The single economic entity doctrine in EU competition law», *CMLR*, vol. 51, n.º 6, 2014, pp. 1.721-1.175.
- OLMEDO PERALTA, E., «Liberalizar el transporte urbano de pasajeros para permitir la competencia más allá de taxis y VTC: una cuestión de política de la competencia», *REE*, n.º 70, julio-diciembre de 2017, pp. 250-283.
- ORBACH, B., «Hub-and-Spoke Conspiracies», *Arizona Legal Studies Discussion Paper* n.º 16-11, pp. 1-15, 15 de abril de 2016, disponible en <https://ssrn.com/abstract=2765476>.
- OTAMENDI RODRÍGUEZ-BETHENCOURT, J. J., *Comentarios a la Ley de Competencia Desleal*, Aranzadi, Pamplona, 1994.
- OWYANG, J., «Honeycomb 3.0: The Collaborative Economy Market Expansion», 10 de marzo de 2016, disponible en <https://web-strategist.com/blog/2016/03/10/honeycomb-3-0-the-collaborative-economy-market-expansion-sxsw/>.
- PALAU RAMÍREZ, F., «La venta a pérdida en la nueva Ley de ordenación del comercio minorista: ¿hacia una nueva etapa en su aplicación?», en F. Cachafeiro García, R. García Pérez y M. A. López-Suárez (coords.), *Derecho de la competencia y gran distribución*, Thomson Reuters Aranzadi, Pamplona, 2016, pp. 93-124.
- «Artículo 5. Conductas de menor importancia», en J. Massaguer Fuentes, J. M. Sala Arquer, J. Folguera Crespo y A. Gutiérrez Hernández (dirs.), *Comentario a la Ley de Defensa de la Competencia*, Civitas-Thomson Reuters, 6.ª ed., Cizur Menor, 2020, pp. 313-336.
- «Actos concretos de competencia desleal (I): por contrariar las exigencias de la buena fe; por explotación de la reputación ajena; por inducción a la infracción contractual; por violación de normas (arts. 4, 12, 14 y 15 LCD)», en K. Beneyto (dir.), *Actos de competencia desleal y su tratamiento procesal*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2020, pp. 17-70.
- PALOMAR OLMEDA, A., «El conflicto de las VTC o cómo ponerle puertas al campo», *RSR* (edición en línea), n.º 3, marzo de 2019, Sección Transporte, pp. 1-18.
- «La STS de 10 de marzo de 2020 y las limitaciones a la actividad de las VTC: un paso más en un problema no resuelto», *Diario La Ley* (edición en línea), n.º 9.636, 20 de mayo de 2020, pp. 1-13.
- PALOMAR OLMEDA, A. Y SIPOS GÁLVEZ, J. M., «Las licencias VTC en la jurisprudencia del Tribunal Supremo y en la ordenación jurídica posterior», *La Ley*, n.º 13.940, 2018, pp. 1-20.
- PASSARO, N. A., «How *Meyer v. Uber* Could Demonstrate That Uber and the Sharing Economy Fit into Antitrust Law», *Michigan Business & Entrepreneurial Law Review*, vol. 7, n.º 2, 2018, pp. 259-282,
disponible en <https://repository.law.umich.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1072&context=mbelr>.
- PASSINHAS, S., «Collaborative economy in Portugal: The case for Passenger transport and short-term accommodation», en X. M. Carril Vázquez, R. García Pérez y M. A. López Suárez (dirs.),

Economía colaborativa y Derecho: aspectos civiles, mercantiles y laborales, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2019, pp. 355-375.

PEDRAJAS MORENO, A., «Transportistas: Alcance de la exclusión de laboralidad ex artículo 1.3,G) del Estatuto de los Trabajadores», *Actualidad laboral*, n.º 2, 1995, pp. 315-344.

PEGUERA POCH, M., «Servicios de la sociedad de la información», en M. Peguera Poch (coord.), *Derecho y nuevas tecnologías*, UOC, Barcelona, 2005, pp. 141-189.

— *La exclusión de responsabilidad de los intermediarios en Internet*, Comares, Granada, 2007.

PEGUERA POCH, M. Y TARRÉS VIVES, M., «Marco jurídico de los servicios de la sociedad de la información y del comercio electrónico», en M. Peguera Poch (dir.), *Principios de Derecho de la Sociedad de la Información*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2010, pp. 317-389.

PEÑAS MOYANO, B., «La “violación de normas” concurrenciales y no concurrenciales como actos de competencia desleal», *Rcd*, n.º 3, 2008, pp. 209- 231.

PERDICES HUETOS, A. B., «Sentencia de 15 de abril de 1998. Requisitos objetivos del ilícito concurrencial. Actuación en el mercado con fines concurrenciales. Inexistencia de esos requisitos en la prohibición de entrada con consumiciones del exterior en un local de cine dotado de servicio de bar. Actuación que, en todo caso, incluso de concurrir esos requisitos, sería de buena fe», *CCJC*, n.º 50, 1999, pp. 477-496.

PÉREZ MOLINA, M. A., «Enjuiciamiento *antitrust* de las restricciones accesorias insertas en operaciones de concentración de empresas en la Unión Europea», *Rdc* (edición en línea), n.º 15, 1 de julio de 2014, pp. 1-24.

PÉREZ PEREIRA, M.^a, «Los prestadores de servicios de la sociedad de la información: cuestiones generales», *RCE*, n.º 89, 2008, pp. 67-96.

PETIT LAVALL, M.^a V., *La responsabilidad por daños en el transporte aéreo internacional de mercancías*, Comares, Granada, 2007.

— «Economía colaborativa y transporte: el caso Uber», *RSR* (edición en línea), n.º 2, noviembre de 2018, pp. 1-15.

PETIT LAVALL, M.^a V. Y PUETZ, A., «Fierce or Unfair Competition in the Road Passenger Transport Sector», *Proceedings of the 2nd International Transport and Insurance Law Conference*, University of Zagreb. Faculty of Law, Zagreb, 2017, pp. 425-444.

— «Economía colaborativa y transporte», en R. Escudero Gallego y S. Martínez Garrido (dirs.), *Cuadernos de Derecho para ingenieros. Economía colaborativa*, Wolters Kluwer, Las Rozas (Madrid), 2018, pp. 133-149.

— «Chapter 5. Transport Intermediaries», en J. L. Pulido Begines, M.^a V. Petit Lavall y A. Puetz (autores), *Transport Law in Spain*, Wolters Kluwer, 2.^a ed., Croydon (Países Bajos), 2018, pp. 41-48.

— «Comparative Analysis. Spanish Law and Practice», en J. Marin, S. Petrović, M. Mudrić y H. Lisićar (eds.), *Uber — Brave New Service of Unfair Competition. Legal Analysis of the Nature of Uber Services*, Springer, Suiza, 2020, pp. 124-138.

PETROVIĆ, S. Y JAKŠIĆ, T., «Regulation and Competition of Taxi Services», en J. Marin, S. Petrović, M. Mudrić y H. Lisićar (eds.), *Uber — Brave New Service of Unfair Competition. Legal Analysis of the Nature of Uber Services*, Springer, Suiza, 2020, pp. 153-180.

PILOÑETA ALONSO, L. M., *Las agencias de transporte de mercancías*, Bosch, Barcelona, 1997.

- «El contrato terrestre de personas: fundamentos de su régimen jurídico, elementos y contenido», en P. Menéndez García (dir.), *Régimen jurídico del Transporte terrestre: Carreteras y Ferrocarril*, t. 2, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2014, pp. 855-939.
- PIÑANES LEAL, J., *Régimen jurídico del transporte por carretera*, Marcial Pons, Madrid, 1993.
- PIZARRO NEVADO, R., «El régimen jurídico-administrativo del consumo colaborativo», en H. Gosálbez Pequeño (dir.), *Régimen jurídico del consumo colaborativo*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2019, pp. 215-260.
- PLAZA PENADÉS, J., «La ley de servicios de la sociedad de la información y comercio electrónico», en J. Plaza Penadés (dir.), *Derecho y nuevas tecnologías de la información y la comunicación*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2013, pp. 43-101.
- «El marco jurídico de la contratación electrónica», en J. Plaza Penadés (dir.), *Derecho y nuevas tecnologías de la información y la comunicación*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2013, pp. 177-298.
- PUETZ, A., «Las novedades más relevantes del Real Decreto 70/2019 desde la perspectiva de un profesor de Derecho mercantil», *RSR* (edición en línea), n.º 3, marzo de 2019, Sección Transporte, pp. 66-74.
- «Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de junio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor», *RSR* (edición en línea), n.º 3, marzo de 2019, Sección Transporte, pp. 50-52.
- PULIDO BEGINES, J. L., *El concepto de porteador efectivo en el Derecho uniforme del transporte*, Marcial Pons, Madrid, 2012.
- QUIJANO GONZÁLEZ, J., «Economía colaborativa. Aspectos conceptuales», en R. Escudero Gallego y S. Martínez Garrido (dirs.), *Cuadernos de Derecho para ingenieros. Economía colaborativa*, Wolters Kluwer, Las Rozas (Madrid), 2018, pp. 11-22.
- QUINTANA CARLO, I., «La regulación del transporte terrestre de viajeros y la desidia del legislador español», *Rdt*, n.º 16, 2015, pp. 11-29.
- SALELLES CLIMENT, J. R., «Título V. Disposición Adicional cuarta. Definiciones», en J. Massaguer Fuentes, J. M. Sala Arquer, J. Folguera Crespo y A. Gutiérrez Hernández (dirs.), *Comentario a la Ley de Defensa de la Competencia*, Civitas-Thomson Reuters, 6.ª ed., Cizur Menor, 2020, pp. 1.855-1.965.
- RANCHORDAS, S., «Does Sharing Mean Caring? Regulating Innovation in the Sharing Economy», *Minnesota Journal of Law, Science & Technology*, vol. 16, n.º 1, 2015, pp. 413-475.
- REBOLLO PUIG, M., «Tribulaciones sobre los responsables de las infracciones contra la competencia», en L. M.ª Miranda Serrano y J. Costas Comesaña (dirs.), *Derecho de la competencia. Desafíos y cuestiones de actualidad*, Marcial Pons, Madrid, 2018, pp. 361-393.
- ROBLES MARTÍN-LABORDA, A., «El Tribunal de Justicia, otra vez sobre el concepto de restricción por objeto: el asunto Toshiba», en *Almacén de Derecho*, 7 de febrero de 2016, disponible en <http://derechocompetencia.blogspot.com/2016/02/el-tribunal-de-justicia-otra-vez-sobre.html>.
- «Posición de dominio, mercado relevante y regulación de las plataformas colaborativas», en *Competencia y regulación*, 20 de noviembre de 2016, disponible en <http://derechocompetencia.blogspot.com/2016/11/posicion-de-dominio-mercado-relevante-y.html>.

- «CONFEBUS contra BLABLACAR: ¿disparando (sólo) al pianista», en *Competencia y regulación*, 12 de febrero de 2017, disponible en <http://derechocompetencia.blogspot.com/2017/02/confebus-contra-blablacar-disparando.html>.
- ROCHET, J. Y TIROLE, J., «Platform competition in two-sided markets», *JEEA*, vol. 1, junio de 2003, pp. 990-1.029.
- «Two-Sided Markets: A Progress Report», *The RAND Journal of Economics*, vol. 37, n.º 3, 2006, pp. 645-667.
- RODRIGO LAVILLA, J. Y SANCHO Y MARTÍNEZ-PARDO, L., «Capítulo II. Acuerdos entre empresas, decisiones de asociación de empresas y prácticas concertadas», en D. Loma-Osorio (coord.), *Tratado de Derecho de la Competencia*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2013, pp. 88-170.
- RODRÍGUEZ, F., «Aspectos no jurídicos de la economía colaborativa y bajo demanda en plataformas digitales», en S. Rodríguez Marín y A. Muñoz García (coords.), *Aspectos legales de la economía colaborativa y bajo demanda en plataformas digitales*, Wolters Kluwer, Las Rozas (Madrid), 2018, pp. 15-42.
- RODRÍGUEZ DE LAS HERAS BALLELL, T., *El régimen jurídico de los mercados electrónicos cerrados (e-Marketplaces)*, Marcial Pons, Barcelona, 2006.
- «Una Regulación Europea para las Plataformas Electrónicas: Propuestas en curso y Alternativas», en A. Madrid Parra (dir.), *Derecho mercantil y tecnología*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2018, pp. 427-452.
- RODRÍGUEZ DE SANTIAGO, J. M.ª Y VELASCO CABALLERO, F., «Límites a la transferencia o delegación del artículo 150.2 CE», *REDC*, n.º 55, enero-abril de 1999, pp. 99-132.
- RODRÍGUEZ SAU, C. Y RUBIO VELÁZQUEZ, R., *Todo sobre la LSSI y de Comercio Electrónico*, Ediciones Experiencia, Barcelona, 2002.
- ROJO ÁLVAREZ-MANZANEDA, R., «El Derecho Mercantil ante la expansión del consumo colaborativo», en L. M.ª Miranda Serrano y J. Pagador López (dirs.) *Retos y tendencias del Derecho de la contratación mercantil*, Marcial Pons, Madrid, 2017, pp. 133-144.
- ROJO TORRECILLA, E., «Francia. Los conductores de UBER son trabajadores por cuenta ajena. El Tribunal Supremo (sentencia de 4 de marzo de 2020) confirma la sentencia dictada por el Tribunal de Apelación de París el 10 de enero de 2019. Examen de sus contenidos», en *El nuevo y cambiante mundo del trabajo. Una mirada abierta y crítica a las nuevas realidades laborales*, 5 de marzo de 2020, disponible en <http://www.eduardorojotorrecilla.es/2020/03/francia-los-conductores-de-uber-son.html>.
- ROSENBALT, A. Y STARK, L., «Algorithmic Labor and Information Asymmetries: A Case Study of Uber's Drivers», *IJoC*, n.º 10, 2016, pp. 3.758-3.784.
- ROVIRA SUEIRO, M., «Contrato de obra», en R. Bercovitz Rodríguez-Cano (dir.), *Tratado de contratos*, t. 3, Tirant lo Blanch, Valencia, 2020, pp. 4.256-4.282.
- RUE, G. Y MARGRAFF, B., «Les plateformes de l'économie collaborative: aspects commerciaux, responsabilité, protection du consommateur et concurrence», en G. Rue (dir.), *Aspects juridiques de l'économie collaborative*, Anthemis, Limal (Bélgica), 2017, pp. 77-107.
- RUÍZ MARTÍN, A. M.ª, *Protección jurídica contra la competencia desleal en el marco del comercio internacional. Estudio de derecho internacional privado europeo*, tesis doctoral dirigida por Carrascosa González, J. y De La Vega García, F. L., fecha lectura: 2018.
- RUIZ PERIS, J. I., *El privilegio del grupo*, Tirant lo Blanch, Valencia, 1999.

- SALES PALLARÉS, L., «Sentencia de 18 de octubre de 2010. Ámbito de aplicación territorial de la Ley de Competencia Desleal», *CCJC* (edición en línea), n.º 86, 2011, pp. 1-9.
- SÁNCHEZ ANDRÉS, A., «Sección tercera—De los transportes por agua y tierra, tanto de personas como de cosas», en C. Paz-Ares Rodríguez, L. Díez-Picazo, A. Bercovitz Rodríguez-Cano y P. Salvador Coderch (dirs.), *Comentario del Código Civil*, t. 2, Ministerio de Justicia, Madrid, 1991, pp. 1.212-1.225.
- SÁNCHEZ HUETE, M. Á., «Cuestiones tributarias y economía colaborativa», *Quincena Fiscal* (edición en línea), n.º 18, 2017, pp. 1-28.
- SÁNCHEZ PÉREZ, J., «La laboralidad del servicio de transporte a debate: los nuevos criterios normativos cuestionan su exclusión del ámbito laboral. AJS NÚM. 3, de 2 de febrero de 2016 (AS 2016, 823)», *Nueva revista española de derecho del trabajo*, n.º 194, 2017, pp. 367-374.
- SÁNCHEZ SOLÉ, S., «La violación de normas como acto de competencia desleal [Comentario a la Sentencia de la Audiencia Provincial de Valencia (Sección 6ª) de 21 de marzo de 1994]», *RGD*, n.º 604-605, 1991, pp. 791-810.
- SÁNCHEZ-URÁN AZAÑA, M.ª Y., «Economía de plataformas digitales y servicios compuestos. El impacto en el Derecho, en especial, en el Derecho del Trabajo. Estudio a partir de la STJUE de 20 de diciembre de 2017, C-434/15, Asunto Asociación Profesional Élite Taxi y Uber Systems Spain S.L.», *La Ley Unión Europea*, n.º 57, 2018, pp. 1-32.
- SANZ ALDUÁN, A., VEGA PINDADO, P. Y MATEOS ARRIBAS, M., «Las cuentas ecológicas del transporte en España», junio de 2016, pp. 1-132, disponible en https://spip.ecologistasenaccion.org/IMG/pdf/info_cuentas-ecologicas.pdf.
- SELMA PENALVA, A., «Delimitación de fronteras: diferencias entre trabajo colaborativo y relación laboral no declarada», en R. Alfonso Sánchez y J. Valero Torrijos (dirs.), *Retos jurídicos de la economía colaborativa en el contexto digital*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2017, pp. 389-407.
- SHAHEEN, S., STOCKER, A. Y MUNDLER, M., «Online and App-Based Carpooling in France: Analyzing Users and Practices — A Study of BlaBlaCar», en G. Meyer G. y S. Shaheen (eds.), *Disrupting Mobility. Impacts of Sharing Economy and Innovative Transportation on Cities*, Springer, Cham (Suiza), 2017, pp. 181-196.
- SIMON, P., «Uber saisi par le droit du marché intérieur», *Revue des affaires européennes*, n.º 3, 2017, pp. 521-532.
- SINCLAIR, M., «Fair and Efficient Regulation of the Sharing Economy», *Economic Affairs*, vol. 36, n.º 2, 2016, pp. 204-211.
- SLEE, T., «Some Obvious Things about Internet Reputation Systems», 29 de septiembre de 2013, pp. 1-13, disponible en: <http://tomslee.net/2013/09/some-obvious-things-about-internet-reputation-systems.html>.
- SOBRINO RUIZ, M.ª, «Economía colaborativa y transporte: el caso de la movilidad urbana», *RSR* (edición en línea), n.º 2, noviembre de 2018, *Tribuna práctica y de regulación*, pp. 1-19.
- SOBRINO RUIZ, M.ª E HINOJO GONZÁLEZ, P., «Retos para la competencia de las plataformas digitales de economía colaborativa», en S. Rodríguez Marín y A. Muñoz García (coords.), *Aspectos legales de la economía colaborativa y bajo demanda en plataformas digitales*, Wolters Kluwer, Las Rozas (Madrid), 2018, pp. 117-138.
- SOLER MASOTA, P., «Infracción de normas como acto de competencia desleal», *Cuadernos de derecho judicial*, n.º 11, 2002, pp. 183-208.

- SOLERNOU SANZ, S., *La ordenación jurídica del mercado de transportes de mercancías por carretera*, Aranzadi Thomson Reuters, Cizur Menor, 2018.
- SOUSA FERRO, M., *Market Definition in EU Competition Law*, Edward Elgar, Cheltenham (UK) y Northampton (MA, USA), 2019.
- STEINBAUM, M., «Uber's Antitrust Problem», 11 de mayo de 2016, disponible en <https://prospect.org/labor/uber-s-antitrust-problem/>.
- STUCKE, M. E. Y EZRACHI, A., «Artificial Intelligence&Collusion: When Computer Inhibit Competition», University of Tennessee Legal Studies Research Paper No 267, 8 de abril de 2015, pp. 1-38, disponible en <https://ssrn.com/abstract=2591874>.
- *Virtual Competition. The Promise and Perils of the Algorithm-Driven Economy*, Harvard University Press, Cambridge (Massachusetts) y Londres (Inglaterra), 2016, pp. 35-37.
 - «Sustainable and Unchallenged Algorithmic Tacit Collusion», *Northwestern Journal of Technology&Intellectual Property*, vol. 17, n.º 12, 2020, pp. 217-259, disponible en <https://scholarlycommons.law.northwestern.edu/njtip/vol17/iss2/2/>.
- SUNDADARAJAN, A., *The Sharing Economy. The End of Employment and the Rise of Crowd-Based Capitalism*, The MIT Press, Cambridge (Massachusetts), 2017.
- SUÑOL LUCEA, A., «Los elementos estructurales que definen la conducta sometida a la Ley de Competencia Desleal», *RDM* (edición en línea), n.º 284, 2012, pp. 1-44.
- «Asociaciones, boicot y competencia desleal», en *Almacén de Derecho*, 24 de diciembre de 2019, disponible en <https://almacenederecho.org/asociaciones-boicot-y-competencia-desleal>.
- TARRÉS VIVES, M., *La regulación del taxi. Legislación autonómica y experiencias de Derecho comparado*, Atelier, Barcelona, 2006.
- «Reforma y liberalización en el transporte urbano e interurbano de viajeros: aspectos jurídicos y económicos en la regulación del taxi», en F. Martínez Sanz y M.^a Victoria Petit Lavall (dirs.), *Estudios sobre Derecho y economía del transporte: reforma y liberalización*, Tecnos, Madrid, 2009, pp. 483-498.
 - «La “Ley Ómnibus”, el taxi y el arrendamiento de vehículos con conductor», en V. Aguado i Cudolà y B. Noguera de la Muela (coords.), *El impacto de la Directiva servicios en las administraciones públicas: aspectos generales y sectoriales*, Atelier, Barcelona, 2012, pp. 289-306.
 - «Economía colaborativa y uberización de la economía. Francia como ejemplo para el caso del transporte urbano de viajeros en automóviles de turismo», en A. Boix Palop, A. M. de la Encarnación y G. Doménech Pascual (eds.), *La regulación del transporte colaborativo*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2017, pp. 365-384.
 - «Economía colaborativa e innovación tecnológica en el transporte urbano de viajeros en automóviles de turismo», *IDP*, n.º 28, febrero de 2019, pp. 17-28.
- TATO PLAZA, A., FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, P. Y HERRERA PETRUS, C., *La reforma de la Ley de Competencia Desleal*, La Ley, Las Rozas (Madrid), 2010.
- TIROLE, J., *La economía del bien común*, Taurus, Móstoles (Madrid), 2017.
- TOBÍO RIVAS, A. M.^a, *Los transitarios en el transporte nacional e internacional. Régimen jurídico-privado*, Comares, Granada, 2007.

- «Excepciones a las conductas prohibidas», en M.^a P. Bello Martín-Crespo, y F. Hernández Rodríguez (dirs.), *Derecho de la libre competencia comunitario y español*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2009, pp. 141-212.
- TODOLÍ-SIGNES, A., «El impacto de la “Uber economy” en las relaciones laborales: los efectos de las plataformas virtuales en el contrato de trabajo», *IUSLabor* (edición en línea), n.º 3, 2015, pp. 1-25.
- «Comentario a la Sentencia que declara la laboralidad de los conductores de Uber en UK», en *Argumentos en Derecho Laboral*, 2 de noviembre de 2016, disponible en <https://adriantodoli.com/2016/11/02/comentario-a-la-sentencia-que-declara-la-laboralidad-de-los-conductores-de-uber-en-uk/>.
 - «Los conductores y los transportistas en la “Uber economy”», en A. Boix Palop, A. M. de la Encarnación y G. Doménech Pascual (eds.), *La regulación del transporte colaborativo*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2017, pp. 309-342.
 - «Reciente Sentencia del Tribunal Supremo sobre cesión ilegal en el sector del Transporte ¿afectará a Uber y las empresas de VT?», en *Argumentos en Derecho Laboral*, 17 de octubre de 2019, disponible en <https://adriantodoli.com/2019/10/17/reciente-sentencia-del-tribunal-supremo-sobre-cesion-ilegal-en-el-sector-del-transporte-afectara-a-uber-y-las-empresas-de-utc/>.
 - «El ámbito subjetivo de aplicación del Estatuto de los Trabajadores ante las nuevas formas de trabajo: la nueva ley de California (AB5)», *Trabajo y Derecho* (edición en línea), n.º 66, 1 de junio de 2020, pp. 1-19.
 - «Comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo sobre los falsos autónomos de Glovo», en *Argumentos en Derecho Laboral*, 30 de septiembre de 2020, disponible en <https://adriantodoli.com/2020/09/30/comentario-a-la-sentencia-del-tribunal-supremo-sobre-los-falsos-autonomos-en-glovo/>.
- TOURIÑO, A., «Régimen de responsabilidad de las plataformas que operan en el ámbito de la economía colaborativa», en S. Rodríguez Marín y A. Muñoz García (coords.), *Aspectos legales de la economía colaborativa y bajo demanda en plataformas digitales*, Wolters Kluwer, Las Rozas (Madrid), 2018, pp. 77-101.
- TOWNLEY, C., «The concept of an “Undertaking”: The Boundaries of the Corporation: a Discussion of Agency, Employees and Subsidiaries», en G. Amato y C. Ehlermann (eds.), *EC Competition Law: a Critical Assessment*, Hart Publishing, Oxford, 2007, pp. 3-23.
- VALCÁRCEL FERNÁNDEZ, P., «Régimen jurídico del transporte terrestre de mercancías y viajeros por carretera», en A. Ruiz Ojeda (dir.), *Derecho de la regulación económica*, t. VI. *Transportes*, Iustel, Madrid, 2010, pp. 11-307.
- VAN DEL VIJVER, T. Y VOLLERING, S., «Understanding appreciability: The European Court of Justice reviews its journey in Expedia», *CMLR*, n.º 50, 2013, pp. 1.132-1.144.
- VAN DER WOLK, A. P. E., «Expedia: (R)evolution of the appreciability test for restrictions by object?», 22 de agosto de 2014, pp. 1-57, disponible en <http://arno.uvt.nl/show.cgi?fid=135397>.
- VÁZQUEZ RUANO, T., «Prácticas desleales y nuevos modelos de negocio en materia de transporte», en L. M.^a Miranda Serrano y J. Costas Comesaña (dirs.), *Derecho de la competencia. Desafíos y cuestiones de actualidad*, Marcial Pons, Madrid, 2018, pp. 243-262.
- VEGA VEGA, J. A., «Artículo 34. Legitimación pasiva», en A. Bercovitz Rodríguez-Cano (dir.), *Comentarios a la Ley de Competencia Desleal*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2011, pp. 929-954.

- VELASCO SAN PEDRO, L. A., «Acuerdos, decisiones colectivas y prácticas concertadas», en L. A. Velasco San Pedro (coord.), *Derecho Europeo de la Competencia. Antitrust e intervenciones públicas*, Lex Nova, Valladolid, 2005, pp. 53-101.
- «El consumo colaborativo en el transporte de personas», *Diario La Ley* 8.601, Sección Documento on-line, 9 de septiembre de 2015, pp. 2-14.
 - «El transporte colaborativo *hic et nunc*», *REE*, n.º 70, julio-diciembre de 2017 (edición en línea), pp. 398-415.
 - «Economía colaborativa», en T. de la Quadra-Salcedo Fernández del Castillo y J. L. Pinar Mañas (dirs.), *Sociedad Digital y Derecho*, Boletín Oficial del Estado, Ministerio de Industria, Comercio y Turismo y RED.ES, 2018, pp. 633-656, disponible en https://www.boe.es/biblioteca_juridica/abrir_pdf.php?id=PUB-NT-2018-97.
- VELASCO SAN PEDRO, L. A. Y HERRERO SUAREZ, C., «Mercados electrónicos, marcas y derecho de la competencia», en L. A. Velasco San Pedro, C. Herrero Suarez y M. Echebarría Sáenz (dirs.), *Acuerdos horizontales, mercados electrónicos y otras cuestiones actuales de competencia y distribución*, Lex Nova, Valladolid, 2014, pp. 565-593.
- VICENT CHULIÁ, F., «Otra opinión sobre la Ley de Competencia Desleal», *RGD*, n.º 589-590, 1993, pp. 9.975-10.017.
- *Introducción al Derecho mercantil*, vol. 2, Tirant lo Blanch, 23.ª ed., Valencia, 2012.
- VILLAR URIBARRI, J. M., «El régimen jurídico de los prestadores de servicios de la sociedad de la información», en R. Mateu de Ros y M. López-Monís Gallego (coords.), *Derecho de internet: la Ley de Servicios de la Sociedad de la Información y de Comercio Electrónico*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2003, pp. 387-414.
- VIÑUELAS LIMÁRQUEZ, M.ª, GAVELA LLOPIS, A. Y HORTALÁ VALLÉ, J., «Capítulo V. Concentración de empresas», en D. Loma-Osorio (coord.), *Tratado de Derecho de la Competencia*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2013, pp. 347-474.
- VIRGÓS SORIANO, M., *El comercio internacional en el nuevo Derecho español de la competencia desleal: Un análisis del art. 4 de la Ley española de Competencia Desleal de 1991*, Civitas, Madrid, 1993.
- VLAČIĆ, P. Y TOFFALETTI, R., «European Road Carriage of Passengers Needs a Reform Road map and time table for paper», *European Transport Law*, vol. 51, n.º 3, 2016, pp. 275-288.
- WAGNER, P., «Ride-Hailing Apps Surpass Regular Taxis in NYC», *Statista*, 10 de abril de 2018, disponible en <https://www.statista.com/chart/13480/ride-hailing-apps-surpass-regular-taxis-innyc/>.
- WAGNER-VON PAPP, F. «Preface: De Minimis», *Bulletin e-Competitions De minimis*, Art. No 72780, Forthcoming, mayo de 2015, pp. 1-12, disponible en <https://ssrn.com/abstract=2613979>.
- WHISH, R. Y BAILEY, D., *Competition Law*, Oxford University Press, Oxford, 9.ª ed., 2018.
- WOODS, L., «Uber: a taxi service or an app? Analysis of an ECJ Advocate-General's view», en *EU Law Analysis. Expert insight into EU law developments*, 19 de mayo de 2017, disponible en <http://eulawanalysis.blogspot.com/2017/05/uber-taxi-service-or-app-analysis-of.html>.
- WYMAN, K. M., «The regulation of transportation network companies in the United States», en R. Noguellou y D. Renders (eds.), *Uber&Taxis. Comparative Law Studies*, Bruylant, Bruselas, 2018, pp. 393-408.

ZAMPONE, A., «La protezione del passeggero nel trasporto terrestre nella disciplina dell'Unione Europea», en M. Zubiri de Salinas (dir.), *El contrato de transporte de viajeros: nuevas perspectivas*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2016, pp. 155-173.

ZUNARELLI, S., *La nozione di vettore (Contracting carrier and actual carrier)*, Giuffrè, Milano, 1987.

ZURIMENDI ISLA, A. Y FERNÁNDEZ GARCÍA DE LA YEDRA, A., «Naturaleza jurídica de las plataformas digitales», *RSR* (edición en línea), n.º 6, noviembre de 2020, Sección Doctrina, pp. 1-54.

II. DOCUMENTOS

1. Unión Europea

AGENCIA EJECUTIVA DE CONSUMIDORES, SALUD Y ALIMENTACIÓN (CHAFEA) en nombre de la Dirección General de Justicia y Consumidores de la Comisión Europea, «Exploratory study of consumer issues in online peer-to-peer platform markets, Task 4 — Case study: BlaBlaCar», febrero de 2017, disponible en <https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/annex42-blablacarfinal.pdf>.

- «Exploratory study of consumer issues in online peer-to-peer platform markets, Task 4 — Uber— Case study report», febrero de 2017, disponible en <https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/annex47-uber.pdf>.
- «Exploratory study of consumer issues in online peer-to-peer platform markets. Task 5 Report — Legal Analysis Report», mayo de 2017, disponible en https://ec.europa.eu/newsroom/just/item-detail.cfm?item_id=77704.

CENTRE INTERNATIONAL DE RECHERCHES ET D'INFORMATION SUR L'ÉCONOMIE PUBLIQUE, SOCIALE ET COOPÉRATIVE (CIRIEC-INTERNATIONAL) para el Comité Económico y Social Europeo, «CES/CSS/12/2016/23406. Evolución reciente de la economía social en la Unión Europea», 13 de noviembre de 2017.

COMISIÓN EUROPEA, «Comunicación de 27 de mayo de 1970, relativa a los acuerdos de menor importancia no previstos en las disposiciones del apartado 1 del artículo 85 del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea» (*DOCE* C 64, de 2 de junio de 1970).

- «Comunicación relativa a la definición de mercado de referencia a efectos de la normativa comunitaria en materia de competencia», 97/C 372/03 (*DOCE* C 372, de 9 de diciembre de 1997).
- «Comunicación de 1997 relativa a los acuerdos de menor importancia no contemplados en el apartado 1 del artículo 85 del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea» (*DOCE* C 372, de 9 de diciembre de 1997).
- «Comunicación de 19 de diciembre de 1977, relativa a los acuerdos de menor importancia que no caen bajo la prohibición del artículo 85, apartado 1, del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea» (*DOCE* C 313, de 29 de diciembre de 1977).
- «Comunicación de 3 de septiembre de 1986, relativa a los acuerdos de menor importancia no contemplados en el apartado 1 del artículo 85 del Tratado Constitutivo de la Comunidad Económica Europea» (*DOCE* C 231, de 12 de septiembre de 1986).
- Comunicación «Directrices para el cálculo de las multas impuestas en aplicación del apartado 2 del artículo 15 del Reglamento n.º 17 y del apartado 5 del artículo 65 del Tratado CECA» (*DOCE* C 9, de 14 de enero de 1998).
- «Comunicación relativa a los acuerdos de menor importancia que no restringen la competencia de forma sensible en el sentido del apartado 1 del artículo 81 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea» (*DOCE* C 368, de 22 de diciembre de 2001).
- Comunicación «Directrices relativas a la aplicación del apartado 3 del artículo 81 del Tratado» (*DOUE* C 101, de 27 de abril de 2004).

- «Comunicación sobre las restricciones directamente vinculadas a la realización de una concentración y necesarias a tal fin», 2005/C 56/03 (*DOUE C 56*, de 5 de marzo de 2005).
- «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales ("ROMA II")», 22 de julio de 2007, COM (2003) 427 final.
- Comunicación «Directrices relativas a las restricciones verticales» (*DOUE C 130*, de 19 de mayo de 2010).
- Comunicación «Directrices sobre la aplicabilidad del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a los acuerdos de cooperación horizontal» (*DOUE C 11*, de 14 de enero de 2011).
- «Comunicación relativa a los acuerdos de menor importancia que no restringen la competencia de forma sensible en el sentido del artículo 101, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea» (*DOUE C 291*, de 30 de agosto de 2014).
- «VAT treatment of sharing economy», taxud.c.1(2015)4370160, Working Paper No 878, 22 de septiembre de 2015, disponible en <https://circabc.europa.eu/sd/a/878e0591-80c9-4c58-baf3-b9fda1094338/878%20-%20VAT%20treatment%20of%20sharing%20economy.pdf>.
- «Public consultation on the regulatory environment for platforms, online intermediaries, data and cloud computing and the collaborative economy», 24 de septiembre de 2015, disponible en <https://ec.europa.eu/growth/content/public-consultation-regulatory-environment-platforms-online-intermediaries-data-and-cloud-0>.
- Comunicación al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, «Mejorar el mercado único: más oportunidades para los ciudadanos y las empresas», 28 de octubre de 2015, COM (2015) 550.
- «Observaciones escritas al Tribunal de Justicia de la Unión Europea en el asunto C-434/15», 19 de noviembre de 2015, sj.a(2015)5749723.
- «Synopsis Report on the Public Consultation on the Regulatory Environment for Platforms, Online Intermediaries and the Collaborative Economy», 26 de enero de 2016, disponible en <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/news/results-public-consultation-regulatory-environment-platforms-online-intermediaries-data-and>.
- Comunicación al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, «Las plataformas en línea y el mercado único digital. Retos y oportunidades para Europa», 25 de mayo de 2016, COM (2016) 288.
- Comunicación al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «Una Agenda Europea para la economía colaborativa», 2 de junio de 2016, COM (2016) 356.
- «Commission Staff Working Document», 2 de junio de 2016, SWD(2016) 184 final.
- «Study to Monitor the Economic Development of the Collaborative Economy in the EU», 23 de febrero de 2018, disponible en <https://op.europa.eu/es/publication-detail/-/publication/0cc9aab6-7501-11e8-9483-01aa75ed71a1>.
- «Commission Staff Working Document Evaluation of the Vertical Block Exemption Regulation», 8 de septiembre de 2020, SWD (2020) 172 final.

COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO, Dictamen sobre «Consumo colaborativo o participativo: un modelo de sostenibilidad para el siglo XXI» (*DOUE C 177*, de 11 de junio de 2014).

- Dictamen sobre «La dimensión local y regional de la economía colaborativa» (*DOUE* C 51, de 10 de febrero de 2016).
- Dictamen sobre «La economía colaborativa y la autorregulación», 25 de mayo de 2016 (*DOUE* C 303, de 19 de agosto de 2016).
- Dictamen sobre la «Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones-Una Agenda Europea para la economía colaborativa» (*DOUE* C 75, de 10 de marzo de 2017).
- Dictamen sobre la «Fiscalidad de la economía colaborativa. Análisis de posibles políticas impositivas ante el crecimiento de la economía colaborativa» (Dictamen exploratorio solicitado por la Presidencia estonia) (*DOUE* C 81, de 2 de marzo de 2018).

COMITÉ EUROPEO DE LAS REGIONES, Dictamen «La dimensión local y regional de la economía colaborativa» (*DOUE* C 51, 10 de febrero de 2016).

EUROSTAT, «Estadísticas sobre sociedad y economía digital–Hogares y particulares», datos extraídos en marzo de 2018, disponible en https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Digital_economy_and_society_statistics_-_households_and_individuals/es.

OCDE, «Algorithms and Collusion: Competition Policy in the Digital Age», 2017, disponible en <http://www.oecd.org/daf/competition/Algorithms-and-collusion-competition-policy-in-the-digital-age.pdf>.

- «Algorithmic Collusion: Problems and Counter-Measures - Note by A. Ezrachi & M. E. Stucke», 31 de mayo de 2017, disponible en <https://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DAF/COMP/WD%282017%2925&docLanguage=En>.
- «Taxi, ride-sourcing and ride-sharing services — Background Note by the Secretariat», 4 de junio de 2018, disponible en [https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD\(2018\)14/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD(2018)14/en/pdf).
- *An Introduction to Online Platforms and their Role in the Digital Transformation*, OECD Publishing, Paris, 2019.
- «Annual Report on Competition Policy Developments in Luxemburg», 21 de mayo de 2019, DAF/COMP/AR (2019)22, disponible en [https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/AR\(2019\)22/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/AR(2019)22/en/pdf).
- «Roundtable on Hub-and-Spoke Arrangements – Background Note by the Secretariat», 25 de noviembre de 2019, DAF/COMP(2019)14, disponible en [https://one.oecd.org/document/DAF/COMP\(2019\)14/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP(2019)14/en/pdf).

OCDE–INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM, «Regulation of For-Hire Passenger Transport: Portugal in International Comparison», 2016, disponible en <https://www.itf-oecd.org/regulation-hire-passenger-transport-portugal>.

OTLE, «Informe anual 2016», marzo de 2017, disponible en https://observatoriotransporte.mitma.es/recursos_otle/informeotle20161.pdf.

- «Informe anual 2017», marzo de 2018, disponible en <http://observatoriotransporte.fomento.es/NR/rdonlyres/EE4D9E3E-74A9-4C1F-A5FC-284D30BBAFFA/148831/INFORMEOTLE2017.pdf>.

- «Informe anual 2018», marzo de 2019, disponible en http://observatoriotransporte.fomento.es/NR/rdonlyres/6E4A3024-B5BA-4AAD-BE1A-AF04D6A62A6E/151258/INFORME_OTLE_2018.pdf.

PARLAMENTO EUROPEO, «Resolución del Parlamento Europeo sobre nuevas oportunidades para las pequeñas empresas de transporte, incluidos los modelos de negocio colaborativos», 24 de noviembre de 2016, 2015/2349(INI) (*DOUE* C 224, de 27 de junio de 2018).

- «Resolución sobre una Agenda Europea para la economía colaborativa», 15 de junio de 2017, 2017/2003(INI) (*DOUE* C 331/125, de 18 de septiembre de 2018).

TJUE, Dictamen 2/15 (Acuerdo de libre comercio con Singapur), 16 de mayo de 2017, EU:C:2017:376.

2. España

ACCO, «32/2017–Regulación Metropolitana VTC. Informe sobre el Proyecto de Reglamento de Ordenación de transporte urbano de viajeros con conductor de vehículos de hasta nueve plazas que circula íntegramente dentro del ámbito del Área Metropolitana», 21 de marzo de 2018, disponible en http://acco.gencat.cat/web/.content/80_acco/documents/arxius/actuacions/20180321_IR_32-2017_esp.pdf.

- «OB 40/2018-RDL 13/2018 Valoración, desde una óptica de competencia, del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el cual se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor», 23 de octubre de 2018, disponible en http://acco.gencat.cat/web/.content/80_acco/documents/arxius/actuacions/ES-OB-40-2018-Valoracio-RDL-13-2018_23102018cast.pdf.
- «OB 42/2019 Contribución de la ACCO en el proceso participativo para la adopción de una norma reglamentaria metropolitana que establezca las condiciones de explotación de las autorizaciones de alquiler de vehículos con conductor (VTC) en los servicios de origen y destino del ámbito del AMB», 14 de enero de 2019, disponible en http://acco.gencat.cat/web/.content/80_acco/documents/arxius/actuacions/20190115_ob42_2019_proces_participatiu_amb_esp.pdf.
- «IR 38/2019 Informe de regulación en relación con el Decreto Ley 4/2019, de 29 de enero, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el alquiler de vehículos en conductor», 6 de febrero de 2019, disponible en http://acco.gencat.cat/web/.content/80_acco/documents/arxius/actuacions/20190206_ir_38_esp.pdf.
- «IR 39/2019 Informe de regulación. Reglamento por el que se establecen las condiciones de explotación de las autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos con conductor de hasta nueve plazas (VTC), cuando prestan los servicios urbanos en el ámbito del Área Metropolitana de Barcelona», 16 de abril de 2019, disponible en http://acco.gencat.cat/web/.content/80_acco/documents/arxius/actuacions/20190417_IR-39-2019-Reglament-AMB-serveis-urbans-VTC_DEF_CAST.pdf.

ADCA, «Observaciones en relación a la reclamación planteada en el marco del procedimiento del artículo 26 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la Unidad de Mercado contra el Decreto 314/2016, de 8 de noviembre, por el que se determinan las condiciones específicas de contratación y comercialización de servicios de taxi y el régimen jurídico de la actividad de mediación en la Comunidad Autónoma de Cataluña», 10 de enero de 2017, disponible en

http://www.juntadeandalucia.es/defensacompetencia/sites/all/themes/competencia/files/pdfs/20170110%20Art26_ACTIVIDADES%20PROFESIONALES.%20Taxi.%20Mediacion%20servicios.pdf.

- «Circular sobre la ordenación del transporte discrecional de viajeros en vehículos de turismo, con especial incidencia en la normativa de ámbito local», 20 de diciembre de 2018, disponible en

<http://www.juntadeandalucia.es/defensacompetencia/sites/all/themes/competencia/files/pdfs/CIRCULAR%20SOBRE%20LA%20ORDENACION%20DEL%20TRANSPORTE%20DE%20PASAJEROS%20EN%20VEHICULOS%20NORMATIVA%20DE%20C3%81MBITO%20LOCAL.pdf>.

AVC, «LEA/AVC n.º 311-PROM-2018 Informe sobre la regulación del arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) en la comunidad autónoma de Euskadi, tras la entrada en vigor del Real Decreto Ley 13/2018, desde una óptica de competencia», 13 de diciembre de 2018, disponible en

https://www.competencia.euskadi.eus/contenidos/informacion/informes/es_informes/adjuntos/311_INFORME_VTC_web_es.pdf.

CDCCV, «Informe sobre el Proyecto de Decreto-Ley del Consell de prestación del servicio de transporte público discrecional de personas viajeras mediante arrendamiento de vehículos con conductor (VTC)», 12 de marzo de 2019, disponible en <http://www.indi.gva.es/documents/161328267/162627523/2019.03.13.+Informe+Proyecto+DL+VTC/14a01905-d7a3-4c76-8543-14996599fe8a>.

COMISIÓN JURÍDICA ASESORA DE LA COMUNIDAD DE MADRID (Pleno), Dictamen n.º 381/18, de 6 de septiembre de 2018, aprobado por unanimidad, sobre la consulta facultativa formulada por el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid, relativa a la competencia de la Comunidad de Madrid para regular condiciones de prestación de los servicios de transporte discrecional de viajeros realizados por vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor al amparo de una autorización de ámbito nacional, cuando dicho transporte se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad de Madrid, disponible en <https://www.comunidad.madrid/sites/default/files/dictamenes/2019/dictamen%2520381-18%2520des.pdf>.

CNMC, «IPN 08/2009 Anteproyecto de Ley Ómnibus», 22 de abril de 2009, disponible en <https://e00-expansion.uecdn.es/estaticas/documentos/2009/06/cnc.pdf>.

- «IPN 75/12 Informe sobre el Anteproyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres», 12 de septiembre de 2012, disponible en https://www.cnmc.es/sites/default/files/424386_7.pdf.
- «IPN/CNMC/0012/15 Informe sobre el Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor», 25 de junio de 2015, disponible en <https://www.cnmc.es/file/127215/download>.
- «IPN/CNMC/0013/15 Informe sobre el Proyecto de Orden por la que se modifica la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, que desarrolla el arrendamiento de vehículos con conductor del ROTT», 25 de junio de 2015, disponible en https://www.cnmc.es/sites/default/files/645923_7.pdf.
- «Resultados preliminares. E/CNMC/004/15 Estudio sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa», marzo de 2016, disponible en <https://www.airbnb citizen.com/wp-content/uploads/2016/03/0-2.pdf>.

- «Informe económico sobre el Decreto 314/2016, relativo a la actividad de mediación en los servicios de taxi en Cataluña - UM/010/17», 17 de mayo de 2017, disponible en https://www.cnmc.es/sites/default/files/1693688_28.pdf.
- «Informe de 20 de diciembre de 2016 sobre la reclamación presentada, al amparo del artículo 26 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la Unidad de Mercado, relativa a las restricciones introducidas por el Decreto 314/2016 de la Generalitat de Cataluña a la actividad de mediación en los servicios de taxi (UM/170/2016)», 15 de junio de 2017, disponible en https://www.cnmc.es/sites/default/files/1934303_4.pdf.
- «Informe económico sobre las restricciones a la competencia incluidas en el Real Decreto 1057/2015 y en la Orden FOM/2799/2015, en materia de vehículos de alquiler con conductor—UM/085/15 y acumulados», 15 de junio de 2017, disponible en <https://www.cnmc.es/file/107176/download>.
- «La CNMC requiere al Gobierno que derogue el Real Decreto sobre vehículos para el transporte de pasajeros con conductor (VTC) por restringir la competencia de forma injustificada», 27 de febrero de 2018, disponible en https://www.cnmc.es/sites/default/files/editor_contenidos/Notas%20de%20prensa/2018/20180227_%20NP_Recurso_RD_%20VTC.pdf.
- «PRO/CNMC/003/17 Informe relativo al PRD por el que se establecen normas complementarias al Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres en relación con la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor», 30 de noviembre de 2017, disponible en https://www.cnmc.es/sites/default/files/1873330_7.pdf.
- «IPN/CNMC/018/17 PRD por el que se modifican diversas normas reglamentarias para adaptarlas a la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y a los cambios introducidos en la reglamentación de la UE», 14 de diciembre de 2017, disponible en https://www.cnmc.es/sites/default/files/1878926_32.pdf.
- «Informe sobre barreras al ejercicio de la actividad de alquiler de vehículo con conductor debido a restricciones impuestas en ciertas localidades (UM/145/17)», 17 de enero de 2018, disponible en https://www.cnmc.es/sites/default/files/1902849_10.pdf.
- «Informe económico sobre las restricciones a la competencia incluidas en el Reglamento de ordenación de la actividad de transporte urbano discrecional de viajeros con conductor en vehículos de hasta nueve plazas que circula íntegramente en el ámbito del Área Metropolitana de Barcelona-LA/08/2018», 11 de octubre de 2018, disponible en https://www.cnmc.es/sites/default/files/2275299_44.pdf.
- Intervención del Presidente de la CNMC en la jornada organizada por Uno Logística, «Retos y oportunidades de la economía colaborativa en la logística y el transporte», 18 de febrero de 2018, disponible en https://www.cnmc.es/sites/default/files/editor_contenidos/CNMC/Intervenciones%20p%C3%BAblicas/20180218_UNO.pdf.
- «PRO/CNMC/003/18 Informe sobre Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, que modifica la LOTT en materia de arrendamiento de vehículos con conductor», 17 de enero de 2019, disponible en https://www.cnmc.es/sites/default/files/2273720_12.pdf.
- «IPN/CNMC/020/19 Proyecto de Ordenanza reguladora de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor del Ayuntamiento de Madrid», 4 de julio de 2019, disponible en https://www.cnmc.es/sites/default/files/2562908_11.pdf.

- «IPN/CNMC/040/20 Informe sobre el Proyecto de Real Decreto sobre el control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor», 18 de diciembre de 2020, disponible en https://www.cnmc.es/sites/default/files/3293822_12.pdf.
- CONSEJO DE GARANTÍAS ESTATUTARIAS DE CATALUÑA, «Dictamen 2/2019, de 22 de febrer, sobre el Decret llei 4/2019, de 29 de gener, de mesures urgents en matèria de transport de viatgers mitjançant el lloguer de vehicles amb conductor», disponible en <http://server.knosys.es/cgecat/knpag?x=index>.
- DIRECCIÓ GENERAL DE TRANSPORTS I MOBILITAT (Generalitat de Catalunya, Departament de Territori i Sostenibilitat), «Informe del Grupo de trabajo de transporte y movilidad. Comisión Interdepartamental para el desarrollo de la economía colaborativa», 5 de septiembre de 2017, disponible en http://economia.gencat.cat/web/.content/70_economia_catalana/arxius/economia-collaborativa/Informe-economia-collaborativa.pdf.
- GOBIERNO DE ARAGÓN Y ECODES, «Consumo colaborativo y economía compartida. Una visión general y algunas experiencias en Aragón», septiembre de 2013, disponible en http://www.aragon.es/estaticos/GobiernoAragon/Departamentos/SanidadBienestarSocialFamilia/Sanidad/Ciudadano/11_Consumo/Noticias_Consumo/Informe_Consumo_Colaborativo_y_Economía_Compartida.pdf.
- GRUPO DE TRABAJO DE CONSEJOS DE LAS AUTORIDADES DE COMPETENCIA, «Declaración conjunta del Grupo de Trabajo de Consejos de las Autoridades de Competencia sobre la nueva regulación en materia de arrendamiento de vehículos con conductor», 29 de octubre de 2018, disponible en <https://www.cnmc.es/node/372101>.
- INSTITUT METROPOLITÀ DEL TAXI DEL AMB, «L'estudi tècnic de facturació del servei del taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona durant l'estat d'alarma covid-19», 1 de abril de 2020, disponible en <https://www.gacetadeltaxi.com/pdf/20200406030401.pdf>.
- MINISTERIO DE TRABAJO Y ECONOMÍA SOCIAL, «Consulta pública previa a la elaboración de un proyecto normativo sobre la regulación de determinados aspectos de la prestación de trabajo por cuenta propia y ajena del trabajo a través de plataformas», abierta al público desde el 6 de junio de 2020 hasta el 22 de junio de 2020, disponible en <http://www.mites.gob.es/es/participacion/consultas/historico-consulta/index.htm>.
- OCU, «Plataformas digitales de consumo colaborativo, de acceso compartido y bajo demanda», 24 de julio de 2019, disponible en <https://www.ocu.org/consumo-familia/consumo-colaborativo/informe/plataformas-consumo-colaborativo>.
- SUBDIRECCIÓN GENERAL DE INSPECCIÓN DE TRANSPORTE TERRESTRE, «Plan de Inspección de Transporte por Carretera», 2020, disponible en https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/plan_inspeccion_2020.pdf.
- VECTIO TRAFFIC ENGINEERING, S. L., «Estudio del servicio del taxi. REF: P2016050», realizado por encargo del Ayuntamiento de Madrid, abril de 2017, disponible en <https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UDCMovilidadTransportes/TAXI/Ficheros/Otros/Ayto%20Madrid%20%20C2%B7%20Estudio%20del%20Servicio%20del%20Taxi.pdf>.

3. Otros países

AUTORITÉ DE LA CONCURRENCE Y BUNDESKARTELLAMT, «Algorithms and Competition», noviembre de 2019, disponible en https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Publikation/EN/Berichte/Algorithms_and_Competition_Working-Paper.pdf?__blob=publicationFile&v=5.

BUNDESKARTELLAMT, «Working Paper Market Power of Platforms and Networks», junio de 2016, BKartA, B6-113/15, disponible en <https://webgate.ec.europa.eu/multisite/ecn-brief/en/content/bundeskartellamt-publishes-working-paper-market-power-platforms-and-networks>.

CALIFORNIA PUBLIC UTILITIES COMMISSION (CPUC), «Decision Adopting Rules and Regulations to Protect Public Safety While Allowing New Entrants to the Transportation Industry», septiembre de 2013, disponible en <http://www.octap.net/169457749-CPUC-Ridesharing.pdf>.

CONSIGLIO DI STATO, *Parere n.º 3.586, 23 dicembre 2015, affare n.º 757/2015*, disponible en <https://www.taxistory.it/wordpress/2016/01/02/il-parere-del-consiglio-di-stato-n-3586-del-23-dicembre-2015/>.

FEDERAL TRADE COMMISSION, «The “Sharing” Economy. Issues Facing Platforms, Participants & Regulators», noviembre de 2016, disponible en <https://www.ftc.gov/reports/sharing-economy-issues-facing-platforms-participants-regulators-federal-trade-commission>.

HOUSE OF LORDS, SELECT COMMITTEE ON EUROPEAN UNION, «Online Platforms and the Digital Single Market», HL Paper 129, 20 de abril de 2016, disponible en <https://publications.parliament.uk/pa/ld201516/ldselect/ldeucom/129/129.pdf>.

MONOPOLKOMMISSION, «Competition policy: The challenge of digital markets», Special Report No 68, 2015, disponible en <https://www.monopolkommission.de/index.php/en/press-releases/52-competition-policy-the-challenge-of-digital-markets>.

- «Competition 2016. The Twenty-first Biennial Report, Chapter V. Digital markets: The Sharing Economy und FinTechs», 20 de septiembre de 2016, disponible en https://www.monopolkommission.de/images/HG21/HGXXI_Chapter_V.pdf.
- «Competition 2018. The Twenty-second Biennial Report by the Monopolies Commission (Monopolkommission) in accordance with Section 44 Paragraph 1 Sentence 1 of the German Act against Restraints of Competition (Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen – GWB)», 3 de julio de 2018, disponible en https://www.monopolkommission.de/images/HG22/HGXXII_Gesamt.pdf.
- «Algorithms and collusion Excerpt from Chapter I of the XXII. Biennial Report of the Monopolies Commission (“Competition 2018”) in accordance with Section 44 Paragraph 1 Sentence 1 of the German Act against Restraints of Competition», 3 de julio de 2018, disponible en https://www.monopolkommission.de/images/HG22/Main_Report_XXII_Algorithms_and_Collusion.pdf.

US DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, «Shared Mobility: Current Practices and Guiding Principles», abril de 2016, disponible en <https://ops.fhwa.dot.gov/publications/fhwahop16022/index.htm>.

YOUGOV, PLC., encuesta realizada para la Federación Europea de ONG Transport&Environment (T&E), «The future of Uber in Europe: electric and shared? Consumer attitudes towards Uber and taxi

services», enero de 2020, disponible en https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/The%20future%20of%20Uber%20in%20Europe_electric%20and%20shared%20%281%29.pdf.

4. Otros

Entrevista a Juan De Antonio para Emprendedores.es, titulada «Cabify murió cinco veces entre 2011 y 2014...morir de tener que jugártela», enero de 2017, disponible en <https://www.emprendedores.es/casos-de-exito/a67674/juan-de-antonio-cabify-startup-de-futuro/>.

Folleto para la salida a Bolsa de Uber Technologies, Inc., 11 de abril de 2019, disponible en <https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1543151/000119312519103850/d647752ds1.htm>.

PWC, «The Sharing Economy», *Consumer Intelligence Series*, 2015, disponible en <https://www.pwc.com/us/en/industry/entertainment-media/publications/consumer-intelligence-series/assets/pwc-cis-sharing-economy.pdf>.

— «The Sharing Economy», *Consumer Intelligence Series*, 2015, disponible en <https://www.pwc.com/us/en/industry/entertainment-media/publications/consumer-intelligence-series/assets/pwc-cis-sharing-economy.pdf>.

PWC UK, «Assessing the size and presence of the collaborative economy in Europe», abril de 2016, disponible en <https://www.pwc.es/es/publicaciones/digital/evaluacion-economia-colaborativa-europa.pdf>.

SHARING ESPAÑA Y ADIGITAL, «Los modelos colaborativos y bajo demanda en plataformas digitales», 16 de marzo de 2017, disponible en http://grupo.us.es/iwpr/wp-content/uploads/2017/03/informe_adigital_parte_1.pdf.

SIDERA LEAL, E., entrevista concedida a la Asociación de Empresarios de Transporte en Autocar de Madrid (AETRAM) y recogida en la publicación n.º 14 del año 2012, sobre el Proyecto de Ley 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, pp. 32-36, disponible en <https://pdfslide.net/reader/f/revista-de-aetram-14>.

TRANSIT COOPERATIVE RESEARCH (TRC), Research Report 188, «Shared Mobility and the Transformation of Public Transit», *Transportation Research Board*, 2016.

III. LEGISLACIÓN

1. Internacional

- Convenio complementario del Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual. Firmado en Guadalajara, el 18 de septiembre de 1961, disponible en <http://normas.diprargentina.com/2009/03/protocolo-guadalajara-1961-sobre.html>.
- Convenio entre el Gobierno del Estado Español y el Gobierno del Reino de los Países Bajos para evitar la doble imposición en materia de Impuestos sobre la Renta y sobre el Patrimonio, hecho en Madrid el día 16 de junio de 1971 (Instrumento de Ratificación publicado en *BOE* n.º 143, de 16 de octubre de 1972).
- Convenio relativo al Transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, hecho en Atenas el 13 de diciembre de 1974 (Instrumento de Adhesión publicado en *BOE* n.º 108, de 6 de mayo de 1987).
- Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte marítimo de mercancías, Hamburgo 1978, disponible en https://uncitral.un.org/es/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules.
- Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999 (Instrumento de ratificación publicado en *BOE* n.º 122, de 20 de mayo de 2004).

2. Unión Europea

Tratados

- Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea (*DOCE* C 325, de 24 de diciembre de 2002).
- Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (*DOUE* C 326, de 26 de octubre de 2012).

Reglamentos

- Reglamento (CEE) n.º 2821/71 del Consejo, de 20 de diciembre de 1971, relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado a ciertas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas (*DOCE* L 285, de 29 de diciembre de 1971).
- Reglamento 1/2003 (CE) n.º 1/2003, del Consejo, de 16 de diciembre de 2002 relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 81 y 82 del Tratado (*DOCE* L 1, de 4 de enero de 2003).
- Reglamento (CE) n.º 139/2004 del Consejo, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las concentraciones entre empresas (*DOUE* L 24, de 29 de enero de 2004).
- Reglamento (CE) n.º 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de julio de 2007, relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales (*DOUE* L 199, de 31 de julio de 2007).

- Reglamento (UE) n.º 330/2010, de la Comisión, de 20 de abril de 2010, relativo a la aplicación del artículo 101, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas (*DOUE* L 102, de 23 de abril de 2010).
- Reglamento (UE) n.º 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros en autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 (*DOUE* L 55, de 26 de febrero de 2011).
- Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012 por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas (*DOUE* L 296, de 25 de octubre de 2012).

Directivas

- Directiva 98/27/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de mayo de 1998, relativa a las acciones de cesación en materia de protección de los intereses de los consumidores (*DOCE* L 166, de 11 de junio de 1998).
- Directiva 98/34/CE 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 (*DOCE* L 204, de 21 de julio de 1998).
- 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 (*DOCE* L 217, de 5 de agosto de 1998).
- 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 del comercio electrónico en el mercado interior (*DOCE* L 178, de 17 de julio de 2000).
- Directiva 29/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005, relativa a las prácticas comerciales desleales de las empresas en sus relaciones con los consumidores en el mercado interior, que modifica la Directiva 84/450/CEE del Consejo, las Directivas 97/7/CE, 98/27/CE y 2002/65/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo (*DOUE* L 149, de 11 de junio de 2005).
- Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior (*DOUE* L 376, de 27 de diciembre de 2006).
- Directiva 2009/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2009 relativa a las acciones de cesación en materia de protección de los intereses de los consumidores (*DOUE* L 110, de 1 de mayo de 2009).
- Directiva 2009/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, relativa a la inspección técnica de vehículos y de sus remolques (*DOUE* L 141, de 6 de junio de 2009).
- Directiva 2015/1535/UE 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 (*DOUE* L 241, de 17 de septiembre de 2015).
- Directiva (UE) 2015/2302 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015, relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados (*DOUE* L 326, de 11 de diciembre de 2015).
- Directiva (UE) 2019/1 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, encaminada a dotar a las autoridades de competencia de los Estados miembros de medios para

aplicar más eficazmente las normas sobre competencia y garantizar el correcto funcionamiento del mercado interior (*DOUE* L 11, de 14 de enero de 2019).

Normativa proyectada

COMISIÓN EUROPEA, «Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on a Single Market for Digital Services (Digital Services Act) and amending Directive 2000/31/EC», 15 de diciembre de 2020, COM (2020) 825 final.

- «Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on contestable and fair markets in the digital sector (Digital Markets Act)», 15 de diciembre de 2020, COM (2020) 842 final.

3. España

Estatal

- Constitución Española (*BOE* n.º 311, de 29 de diciembre de 1978).

Leyes Orgánicas

- Ley Orgánica 4/1979, de 18 de diciembre, de Estatuto de Autonomía de Cataluña (*BOE* n.º 306, de 22 de diciembre de 1979).
- Ley Orgánica 6/1981, de 30 de diciembre, del Estatuto de Autonomía para Andalucía (*BOE* n.º 9, de 11 de enero de 1982).
- Ley Orgánica 10/1982, de 10 de agosto, de Estatuto de Autonomía de Canarias, modificada por la Ley Orgánica 4/1996, de 30 de diciembre y por la Ley 27/2002, de 1 de julio (*BOE* n.º 315, de 31 de diciembre de 1996).
- Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, del Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid (*BOE* n.º 51, de 1 de marzo de 1983).
- Ley Orgánica 5/1987, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable (*BOE* n.º 182, de 31 de julio de 1987).
- Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal (*BOE* n.º 281, de 24 de noviembre de 1995).
- Ley Orgánica 14/2003, de 20 de noviembre, de Reforma de la Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social (*BOE* n.º 279, de 21 de noviembre de 2003).
- Ley Orgánica 1/2006, de 10 de abril, de Reforma de la Ley Orgánica 5/1982, de 1 de julio, de Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana (*BOE* n.º 86, de 11 de abril de 2006).
- Ley Orgánica 6/2006, de 19 de julio, de reforma del Estatuto de Autonomía de Cataluña (*BOE* n.º 172, de 20 de julio de 2006).
- Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, de reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía (*BOE* n.º 68, de 20 de marzo de 2007).

- Ley Orgánica 5/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable (*BOE* n.º 160, de 5 de julio de 2013).
- Ley Orgánica 1/2018, de 5 de noviembre, de reforma del Estatuto de Autonomía de Canarias (*BOE* n.º 268, de 6 de noviembre de 2018).

Leyes

- Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local (*BOE* n.º 80, de 3 de abril de 1985).
- Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (*BOE* n.º 182, de 31 de julio de 1987).
- Ley 26/1988, de 29 de julio, de Disciplina e Intervención de Entidades de Crédito (*BOE* n.º 182, de 30 de julio de 1988).
- Ley 3/1991, de 10 de enero, de competencia desleal (*BOE* n.º 10, de 10 de enero de 1991).
- Ley 12/1992, de 27 de mayo, sobre Contrato de Agencia (*BOE* n.º 129, de 29 de mayo de 1992).
- Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido (*BOE* n.º 312, de 29 de diciembre de 1992).
- Ley 11/1994, de 19 de mayo, por la que se modifican determinados artículos del Estatuto de los Trabajadores, y del texto articulado de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social (*BOE* n.º 122, de 23 de mayo de 1994).
- Ley 7/1996, de 15 de enero, de Ordenación del Comercio Minorista (*BOE* n.º 15, de 17 de enero de 1996).
- Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa (*BOE* n.º 167, de 14 de julio de 1998).
- Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil (*BOE* n.º 7, de 8 de enero de 2000).
- Ley 34/2002, de 11 de julio, de servicios de la sociedad de la información y de comercio electrónico (*BOE* n.º 166, de 12 de julio de 2002).
- Ley 49/2002, de 23 de diciembre, de régimen fiscal de las entidades sin fines lucrativos y de los incentivos fiscales al mecenazgo (*BOE* n.º 307, de 24 de diciembre de 2002).
- Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio (*BOE* n.º 285, de 29 de noviembre de 2006).
- Ley 10/2007, de 22 de junio, de la lectura, del libro y de las bibliotecas (*BOE* n.º 150, de 23 de junio de 2007).
- Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (*BOE* n.º 159, de 4 de julio de 2007).
- Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del trabajo autónomo (*BOE* n.º 166, de 12 de julio de 2007).
- Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías (*BOE* n.º 273, de 12 de noviembre de 2009).
- Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (*BOE* n.º 283, de 24 de noviembre de 2009).

- Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (*BOE* n.º 308, de 23 de diciembre de 2009).
- Ley 29/2009, de 30 de diciembre, por la que se modifica el régimen legal de la competencia desleal y de la publicidad para la mejora de la protección de los consumidores y usuarios (*BOE* n.º 315, de 31 de diciembre de 2009).
- Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (*BOE* n.º 55, de 5 de marzo de 2011).
- Ley 3/2011, de 27 de mayo, de regulación del juego (*BOE* n.º 127, de 28 de mayo de 2011).
- 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 (*BOE* n.º 160, de 5 de julio de 2013).
- Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado (*BOE* n.º 295, de 10 de diciembre de 2013).
- Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local (*BOE* n.º 312, de 30 de diciembre de 2013).
- Ley 5/2015, de 27 de abril, de fomento de la financiación empresarial (*BOE* n.º 101, de 28 de abril de 2015).
- Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 (*BOE* n.º 272, de 9 de noviembre de 2017).

Reales Decretos Legislativos

- Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (*BOE* n.º 267, de 5 de noviembre de 2004).
- Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias (*BOE* n.º 287, de 30 de noviembre de 2007).
- Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital (*BOE* n.º 161, de 3 de julio de 2010).
- Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores (*BOE* n.º 255, de 24 de octubre de 2015).
- Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (*BOE* n.º 261, de 31 de octubre de 2015).

Reales Decretos Ley

- 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 (*BOE* n.º 97, de 21 de abril de 2018).
- Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, 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 (*BOE* n.º 236, de 29 de septiembre de 2018).
- Real Decreto Ley 23/2018, de 21 de diciembre, de transposición de directivas en materia de marcas, transporte ferroviario y viajes combinados y servicios de viaje vinculados (*BOE* n.º 312, de 27 de diciembre de 2018).

Reales Decretos

- Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros (*BOE* n.º 89, de 13 de abril de 1979).
- Real Decreto de 22 de agosto de 1885 por el que se publica el Código de Comercio (*BOE* n.º 289, de 16 de octubre de 1885).
- Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil (*Gaceta de Madrid*, n.º 206, de 25 de julio de 1889).
- Real Decreto 1211/1990, de 29 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (*BOE* n.º 241, de 8 de octubre de 1990).
- Real Decreto 1784/1996, de 19 de julio, por el que se aprueba el Reglamento del Registro Mercantil (*BOE* n.º 184, de 31 de julio de 1996).
- Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos (*BOE* n.º 22, de 23 de diciembre de 1998).
- Real Decreto 462/2002, de 24 de mayo, sobre indemnizaciones por razón de servicio (*BOE* n.º 129, de 30 de mayo de 2002).
- Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (*BOE* n.º 273, de 15 de noviembre de 2006).
- Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Defensa de la Competencia (*BOE* n.º 50, de 27 de febrero de 2008).
- Real Decreto 919/2010, de 16 de julio, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres para adaptarlo a la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (*BOE* n.º 189, de 5 de agosto de 2010).
- Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, para adaptarlo a 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 (*BOE* n.º 279, de 21 de noviembre de 2015).

- Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, por el que se establecen normas complementarias al ROTT en relación con la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor (*BOE* n.º 317, de 30 de diciembre de 2017).
- Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, por el que se modifican el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y otras normas reglamentarias en materia de formación de los conductores de los vehículos de transporte por carretera, de documentos de control en relación con los transportes por carretera, de transporte sanitario por carretera, de transporte de mercancías peligrosas y del Comité Nacional del Transporte por Carretera (*BOE* n.º 44, de 20 de febrero de 2019).

Órdenes Ministeriales

- Orden de 4 de noviembre de 1964 por la que se aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos de Transportes en Automóviles Ligeros (*BOE* n.º 289, de 2 de diciembre de 1964).
- 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 (*BOE* n.º 192, de 12 de agosto de 1998).
- Orden EHA/3770/2005, de 1 de diciembre, por la que se revisa el importe de la indemnización por uso de vehículo particular (*BOE* n.º 289, de 3 de diciembre de 2005).
- Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (*BOE* n.º 19, de 22 de enero de 2008).
- Orden FOM/3203/2011, de 18 de noviembre, por la que se modifica la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (*BOE* n.º 283, de 24 de noviembre de 2011).
- Orden FOM/2799/2015, de 18 de diciembre, por la que se modifica la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (*BOE* n.º 307, de 24 de diciembre de 2015).
- Orden PCI/810/2018, de 27 de julio, por la que se modifican los anexos II, XI y XVIII del Reglamento General de Vehículos (*BOE* n.º 184, de 31 de julio de 2018).

Resoluciones

- Resolución de 24 de febrero de 1982 por la que se ordena la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del nuevo Reglamento del Congreso de los Diputados (*BOE* n.º 55, de 5 de marzo de 1982).
- Resolución de 10 de mayo de 2018, del Congreso de los Diputados, por la que se ordena la publicación del Acuerdo de convalidación del 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 (*BOE* n.º 126, de 24 de mayo de 2018).

- Resolución de 25 de octubre de 2018, del Congreso de los Diputados, por la que se ordena la publicación del Acuerdo de Convalidación del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, 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 (*BOE* n.º 268, de 6 de noviembre de 2018).
- Resolución de 15 de marzo de 2019, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se anuncia la entrada en funcionamiento del Registro de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor y sus condiciones de uso (*BOE* n.º 69, de 21 de marzo de 2019).

Normativa proyectada

- Proyecto de Ley por la 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 (procedente del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre) (*BOCG* n.º 32-1, de 2 de noviembre de 2018).

Autonómica

Leyes

- Ley 3/1981, de 12 de febrero, sobre Centros de Contratación de Cargas en Transportes Terrestres de Mercancías (*BOPV* n.º 7, de 21 de marzo de 1981).
- Ley 12/1987, de 28 de mayo, del Parlamento de Cataluña, sobre regulación del transporte de viajeros por carretera mediante vehículos de motor (*DOGC* n.º 851, de 12 de junio de 1987).
- Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid (*BOCM* n.º 287, de 3 de diciembre de 1998).
- Ley 1/1999, de Ordenación del Turismo de la Comunidad de Madrid (*BOCM* n.º 69, de 23 de marzo de 1999).
- Ley 2/2000, de 29 de junio, de Transporte Público urbano e Interurbano de Viajeros en Automóviles de Turismo (*BOPV* n.º 146, de 1 de agosto de 2000).
- Ley 19/2003, de 4 de julio, del Taxi en Cataluña (*DOGC* n.º 3.926, de 16 de julio de 2003).
- Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera (*BOPV* n.º 6.191, de 29 de marzo de 2004).
- Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias (*BOIC* n.º 104, de 24 de mayo de 2007).
- Ley 8/2009, de 21 de diciembre, de Medidas Liberalizadoras y de Apoyo a la Empresa Madrileña (*BOCM* n.º 308, de 29 de diciembre de 2009).
- Ley 31/2010 del Área Metropolitana de Barcelona aprobada por el Parlamento de Cataluña el 27 de julio de 2010 (*DOGC* n.º 5.708, de 6 de septiembre de 2010).
- Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunidad Valenciana (*DOGV* n.º 6.495, de 5 de abril de 2011).
- Ley 8/2012, de 19 de julio, del turismo de las *Illes Balears* (*BOIB* n.º 106, de 21 de julio de 2012).
- Ley 9/2014, de 6 de noviembre, de medidas tributarias, administrativas y sociales de Canarias (*BOIC* n.º 218, de 10 de noviembre de 2014).

- Ley de Cantabria 1/2014, de 17 de noviembre, de Transporte de Viajeros por Carretera (*BOC* n.º 231, de 1 de diciembre de 2014).
- Ley 13/2017, de 8 de noviembre, del Taxi de la Comunidad Valenciana (*DOGV* n.º 8.167, de 10 de noviembre de 2017).
- Ley 15/2018, 7 de junio, de la Generalidad, de turismo, ocio y hospitalidad de la Comunidad Valenciana (*DOGV* n.º 8.313, de 8 de junio de 2018).

Decretos Ley

- Decreto Ley 5/2017, de 1 de agosto, de medidas urgentes para la ordenación de los servicios de transporte de viajeros en vehículos hasta nueve plazas, de la Generalidad de Cataluña (*DOGC* n.º 7.426, de 3 de agosto de 2017).
- Decreto Ley 4/2019, de 29 de enero, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el alquiler de vehículos con conductor (*DOGC* n.º 7.800, de 31 de enero de 2019).
- Decreto Ley 1/2019, de 22 de febrero, de medidas urgentes sobre la explotación y el control de la actividad de alquiler de vehículos con conductor y otras medidas en materia de transportes terrestres (*BOIB* n.º 24, de 23 de febrero de 2019).
- Decreto Ley 7/2019, de 12 de marzo, del Gobierno de Aragón, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el arrendamiento de vehículos con conductor (*BOA* n.º 52, de 15 de marzo de 2019).
- Decreto Ley 4/2019, de 29 de marzo, del *Consell*, de prestación del servicio de transporte público discrecional de personas viajeras mediante arrendamiento de vehículos con conductor, de 29 de marzo de 2019 (*DOGV* n.º 8.519, de 1 de abril de 2019).

Decretos

- Decreto de 19 de julio de 1982 por el que se fijan tarifas máximas para el servicio de viajeros realizado con vehículos provistos de tarjeta de transporte VT en el ámbito territorial del *Consell* (*DOGV* n.º 77, de 30 de agosto de 1982).
- Decreto 243/2002, de 15 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Transporte Público Urbano e Interurbano de Viajeros en Automóviles de Turismo (*BOPV* n.º 233, de 5 de diciembre de 2002).
- Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid (*BOCM* n.º 184, de 4 de agosto de 2005).
- Decreto 12/2007, de 30 de enero, de modificación del Reglamento de la Ley de Transporte Público Urbano e Interurbano de Viajeros en automóviles de turismo (*BOPV* n.º 29, de 9 de febrero de 2007).
- Decreto 287/2007, de 3 de agosto, sobre indemnizaciones por razón de servicio (*DOE* n.º 92, de 9 de agosto de 2007).
- Decreto 89/2010, de 22 de julio, por el que se regula la actividad de intermediación turística en Canarias (*BOIC* n.º 149, de 30 de julio de 2010).
- Decreto 51/2012, de 3 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de Transporte de Viajeros por Carretera (*BOPV* n.º 79, de 23 de abril de 2012).

- Decreto 72/2012, de 2 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias (*BOIC* n.º 157, de 10 de agosto de 2012).
- Decreto 158/2012, de 20 de noviembre, por el que se modifica el Decreto 168/1994, de 30 de mayo, de reglamentación de las agencias de viajes en la Comunidad Autónoma de Cataluña (*DOGC* n.º 6.268, de 5 de diciembre de 2012).
- Decreto 95/2014, de 13 de junio, del *Consell*, por el que se modifica el Decreto 24/1997, de 11 de febrero, del *Consell*, sobre indemnizaciones por razón del servicio y gratificaciones por servicios extraordinarios (*DOGV* n.º 7.299, de 19 de junio de 2014).
- Decreto 43/2014, de 3 de octubre, por el que se desarrollan y concretan determinados aspectos de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en el ámbito territorial de las *Illes Balears* (*BOIB* n.º 135, de 4 de octubre de 2014).
- Decreto 20/2015, de 17 de abril, de principios generales y directrices de coordinación en materia turística; de regulación de órganos asesores, de coordinación y de cooperación del Gobierno de las *Illes Balears*, y de regulación y clasificación de las empresas y de los establecimientos turísticos, dictado en desarrollo de la Ley 8/2012, de 19 de julio, de Turismo de las *Illes Balears* (*BOIB* n.º 56, de 18 de abril de 2015).
- Decreto 101/2016, de 18 de octubre, del Consejo de Gobierno, por el que se regulan los distintivos identificativos de los vehículos dedicados al arrendamiento de vehículos con conductor cuya autorización se encuentre domiciliada en la Comunidad de Madrid (*BOCM* n.º 251, de 19 de octubre de 2016).
- Decreto 314/2016, de 8 de noviembre, por el cual se determinan las condiciones específicas de contratación y comercialización de servicios de taxi y el régimen jurídico de la actividad de mediación (*DOGC* n.º 7.244, de 10 de noviembre de 2016).
- Decreto 101/2018, de 27 de julio, del *Consell*, por el que se aprueba el Reglamento de agencias de viajes de la *Comunitat Valenciana* (*DOGV* n.º 8.353, de 2 de agosto de 2018).
- Decreto 2/2019, de 4 de marzo, del Presidente de la Generalidad, de disolución de *Les Corts* y de convocatoria de elecciones a las mismas (*DOGV* n.º 8.499, de 5 de marzo de 2019).
- Decreto 31/2019, de 1 de abril, por el que se modifica el Reglamento de desarrollo de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, aprobado mediante el Decreto 72/2012, de 2 de agosto, en lo relativo a la identificación externa de los vehículos autorizados para el arrendamiento con conductor (VTC) (*BOIC* n.º 68, de 8 de abril de 2019).
- Decreto 35/2019, de 9 de abril, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio (*BOCM* n.º 86, de 11 de abril de 2019).
- Decreto 200/2019, de 17 de diciembre, de condiciones de prestación del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor o conductora y con autorización de ámbito nacional (VTC-N) en la Comunidad Autónoma de Euskadi, de 17 de diciembre de 2019 (*BOPV* n.º 242, de 20 de diciembre de 2019).

Órdenes

- Orden de 5 de julio de 2004, por la que se regula el otorgamiento de autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos de turismo por zonas de alta montaña y en rutas de 4x4, en ofertas de «turismo activo», así como el transporte de trabajadores en vehículos acondicionados y en posesión de autorización de transporte de mercancías (*BOC* n.º 143, de 22 de julio de 2004).
- Orden de 11 de febrero de 2005, del Consejero de Transportes y Obras Públicas, por la que se establece el número máximo de autorizaciones de transporte público interurbano de viajeros en automóviles de turismo en la Comunidad Autónoma de Euskadi (*BOPV* n.º 44, de 4 de marzo de 2005).
- Orden IND/2/2009, de 26 de enero, por la que se regula el otorgamiento de autorizaciones de transporte público de viajeros en vehículos adaptados a personas con movilidad reducida (*BOC* n.º 26, de 9 de febrero de 2009).
- Orden 12/2016, de 23 de noviembre, de la Conserjería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, por la que se crea un distintivo para la identificación de los vehículos de alquiler con conductor en la Comunidad Valenciana (*DOGV* n.º 7.933, de 9 de diciembre de 2016).
- Orden 2/2019, de 27 de noviembre, de la *Conselleria* de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, por la que se regulan las tarifas urbanas de los servicios de transporte público de personas en vehículos automóviles de menos de nueve plazas, del área de prestación conjunta de Valencia (*DOGV* n.º 8.691, de 4 de diciembre de 2019).

Resoluciones

- Resolución 291/XII del Parlamento de Cataluña, de convalidación del Decreto Ley 4/2019, de 29 de enero, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el alquiler de vehículos con conductor (*DOGC* n.º 7.823, de 5 de marzo de 2019).
- Resolución 8/IX, de 10 de abril de 2019, de la Diputación Permanente, sobre la convalidación del Decreto Ley 4/2019, de 29 de marzo, del *Consell*, de prestación del servicio de transporte público discrecional de personas viajeras mediante arrendamiento de vehículos con conductor (*DOCV* n.º 8.533, de 23 de abril de 2019).

Normativa proyectada

- Proposición de ley del servicio de transporte público discrecional de personas viajeras en vehículos de turismo en régimen de arrendamiento con conductor (VTC) (*BOC* n.º 257, de 9 de marzo de 2018).
- Proyecto de Decreto por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 35/2012, de 21 de febrero (*BOJA* n.º 20, de 30 de enero de 2020).

Local

- Ordenanza municipal sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial de Córdoba, de 30 de julio de 1992 (*BOP* de Córdoba n.º 217, de 19 de septiembre de 1992).
- Ordenanza municipal de circulación de Palma de Mallorca, de 14 de junio de 2001 (*BOIB* n.º 80, de 5 de julio de 2001).
- Reglamento metropolitano del taxi de Barcelona, de 22 de julio de 2004 (*BOPB* n.º 138, de 9 de junio de 2004).
- Ordenanza para la movilidad de la ciudad de Madrid, de 26 de septiembre de 2005 (*BOAM* n.º 5.680, de 1 de diciembre de 2005).
- Ordenanza Reguladora del taxi de Madrid, de 22 de noviembre de 2012 (*BOCM* n.º 297, de 13 de diciembre de 2012).
- Reglamento regulador del servicio de taxi en el término municipal de Santander, de 26 de julio de 2013 (*BOC* n.º 189, de 2 de octubre de 2013).
- Ordenanza Municipal reguladora de las Zonas de Acceso Restringido y Carriles de Circulación Especialmente Protegidos de la Ciudad de Granada, con carácter exclusivo para los vehículos de arrendamiento con conductor, de 13 de marzo de 2014 (*BOP* de Granada n.º 48, de 13 de marzo de 2014).
- Ordenanza de circulación de peatones y de vehículos de Barcelona, de 26 de mayo de 2017 (*BOPB* CVE 22017011196, de 16 de junio de 2017).
- Reglamento de ordenación de la actividad de transporte urbano discrecional de viajeros con conductor en vehículos de hasta nueve plazas que circulan íntegramente en el ámbito del Área Metropolitana de Barcelona, de 26 de junio de 2018 (*BOPB* CVE 2018026807, de 9 de julio de 2018).
- Ordenanza de movilidad sostenible, de 5 de octubre de 2018 (*BOCM* n.º 253, de 28 de octubre de 2018).
- Instrucción de servicio para la tramitación de las autorizaciones por los controles de acceso de los vehículos VTC, dictada por la Dirección General de Movilidad del Ayuntamiento de la ciudad de Granada, el 6 de noviembre de 2018 (*BOP* de Granada n.º 31, de 14 de noviembre de 2018).
- Edicto de la Concejala Delega de Movilidad y Protección Ciudadana del Ayuntamiento de la ciudad de Granada, de 28 de enero de 2019 (*BOP* de Granada n.º 23, de 5 de febrero de 2019).
- Ordenanza de movilidad de Valencia, de 25 de abril de 2019 (*BOP* n.º 94, de 17 de mayo de 2019).
- Ordenanza reguladora de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC), aplicable a los servicios que se realicen con origen y destino en la ciudad de Madrid (aprobada inicialmente por Acuerdo de la Junta de Gobierno de 9 de mayo de 2019, publicado en el *BOCM* n.º 120, de 22 de mayo de 2019).
- Reglamento por el que se establecen las condiciones de explotación de las autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos con conductor de hasta nueve plazas (VTC), cuando prestan los servicios urbanos en el ámbito del Área Metropolitana de Barcelona, de 21 de mayo de 2019 (*BOPB* CVE 2019020336, de 4 de junio de 2019).

- Ordenanza reguladora de la prestación del servicio de auto-taxi dentro del término municipal de Elche, de 29 de julio de 2019 (*BOP* n.º 203, de 24 de octubre de 2019).
- Reglamento metropolitano del taxi de Barcelona, de 5 de noviembre de 2020 (*BOPB* CVE 2020027103, de 5 de noviembre de 2020).

4. Otros países

Francia

- *Code de commerce*, disponible en <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000005634379>.
- *Code du travail*, disponible en <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000006072050>.
- *Loi n.º 85-677, du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation* (*JORF* n.º 155, du 6 juillet 1985).
- *Code Général des Impôts, approuvé par Loi n.º 2005-171, du 30 décembre 2005* (*JORF* n.º 304, du 31 décembre 2005).
- *Loi n.º 2009-888, du 22 juillet 2009 de développement et de modernisation des services touristiques* (*JOFR* n.º 169, du 24 juillet 2009).
- *Code des Transports, approuvé par Ordonnance n.º 2010-1307, du 28 octobre 2010, relative à la partie législative du Code des Transports* (*JOFR* n.º 255, du 3 novembre 2010).
- *Décret n.º 2013-1251, du 27 décembre 2013 relatif à la réservation préalable des voitures de tourisme avec chauffeur* (*JORF* n.º 301, du 28 décembre 2013).
- *Loi n.º 2014-1104, du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur* (*JORF* n.º 228, du 2 octobre 2014).
- *Décret n.º 2014-1725, du 30 décembre 2014 relatif au transport public particulier de personnes* (*JOFR* n.º 302, du 31 décembre 2014).
- *Loi n.º 2015-992, du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte* (*JORF* n.º 189, du 18 août 2015).
- *Loi n.º 2016-1920, du 29 décembre 2016 relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes* (*JOFR* n.º 303, du 30 décembre 2016).
- *Décret n.º 2018-1036, du 26 novembre 2018 pris pour l'application des articles L. 3141-2 et L. 3142-2 du Code des Transports* (*JORF* n.º 274, du 27 novembre 2018).

Luxemburgo

- *Loi du 23 octobre 2011 relative à la concurrence*, disponible en <https://concurrency.public.lu/dam-assets/fr/legislation/loi-du-23-octobre-2011-relative-a-la-concurrence-version-coordonnee-du-4-avril-2017.pdf>.
- *Loi du 5 juillet de 2016 portant organisation des services de taxi*, disponible en <http://legilux.public.lu/eli/etat/leg/loi/2016/07/05/n3/jo>.

Estados Unidos

- *Assembly Bill No 5, 18 September 2019*, https://leginfo.ca.gov/faces/billTextClient.xhtml?bill_id=201920200AB5.

Italia

- *Regio Decreto del 16 marzo 1942-XX, n.º 262 (Gazzetta Ufficiale n.º 79, del 4 aprile 1942)*.
- *Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea, del 15 gennaio 1992 (Gazzetta Ufficiale n.º 18, del 23 gennaio 1992)*.
- *Decreto Legge n. 207/2008, del 30 dicembre 2008 (Gazzetta Ufficiale n.º 304, del 30 dicembre 2016)*.
- *Proposta de Legge «Disciplina delle piattaforme digitali per la condivisione di beni e servizi e disposizioni per la promozione dell'economia della condivisione», 27 gennaio 2016, disponibile en http://documenti.camera.it/_dati/leg17/lavori/stampati/pdf/17PDL0039770.pdf*.
- *Decreto Legge n.º 244, del 30 dicembre 2016 (Gazzetta Ufficiale n.º 304, del 30 dicembre 2016)*.
- *Decreto Dirigenziale n.º 4 del 19 febbraio 2020, publicado en la página web del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: <https://www.mit.gov.it/normativa/decreto-capo-dpartimento-trasporti-numero-86-del-20-febbraio-2020>*.

Portugal

- *Código de Trabalho, aprovado por Lei n.º 7/2009, de 12 de fevrero (Diário da República n.º 30/2009, série I, de 12 de fevereiro de 2009)*.
- *Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto (Diário da República, 1.ª serie, n.º 154, de 10 de agosto de 2018)*.

Rumanía

- *Hotărârea Consiliului General al Municipiului București n.º 626/2017 pentru modificarea și completarea Hotărârii Consiliului General al Municipiului București nr. 178/2008 privind aprobarea Regulamentului-cadru, a Caietului de sarcini și a contractului de atribuire în gestiune delegată pentru organizarea și executarea serviciului public de transport local în regim de taxi, 19 decembrie 2017, disponibile en http://acteinterne.pmb.ro/legis/acteinterne/AtachInt/H626_17.pdf*.

IV. JURISPRUDENCIA

1. Unión Europea

Autos

- ATJUE (Sala 8.^a) de 27 de octubre de 2016, *Uber Belgium BVBA contra Taxi Radio Bruxellois NV*, C-526/15, ECLI:EU:C:2016:830.

Sentencias

- STJCE de 30 de junio de 1966, *Société Technique Minière*, 56-65, ECLI:EU:C:1966:38.
- STJCE de 13 de julio de 1966, *Consten S.à.R.L. y Grundig-Verkaufs-GmbH contra Comisión*, asuntos acumulados 56/64 y 58/64, ECLI:EU:C:1966:41.
- STJCE de 9 de julio de 1969, *Völk*, 5/69, ECLI:EU:C:1969:35.
- STJCE de 25 de noviembre de 1971, *Béguelin Import Co. contra S. A. G. L. Import Export*, 22/71, ECLI:EU:C:1971:113.
- STJCE de 14 de julio de 1972, *ICI contra Comisión*, 48/69, ECLI:EU:C:1972:70.
- STJCE de 31 de octubre de 1974, *Centrafarm B. V. y Adriaan de Peijper contra Sterling Drug Inc.*, 14/74, ECLI:EU:C:1974:114.
- STJCE de 16 de diciembre de 1975, *Suiker Unie y otros contra Comisión*, asuntos acumulados 40/73 a 48/73, 50/73, 54/73 a 56/73, 111/73, 113/73 y 114/73, ECLI:EU:C:1975:174.
- STJCE de 11 de diciembre de 1980, *L'Oréal*, 31/80, ECLI:EU:C:1980:289.
- STJCE (Sala 4.^a) de 12 de julio de 1984, *Hydrotherm*, 170/83, ECLI:EU:C:1984:271.
- STCE (Sala 5.^a) de 11 de julio de 1985, *Remia y otros contra Comisión*, 42/84, ECLI:EU:C:1985:327.
- STJCE de 28 de enero de 1986, *Pronuptia de Paris GmbH v Pronuptia de Paris Irmgard Schillgallis*, 161/84, ECLI:EU:C:1986:41.
- STJCE de 16 de junio de 1987, *Comisión de las Comunidades Europeas contra República Italiana*, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283.
- STJCE (Sala 6.^a) de 4 de mayo de 1988, *Corinne Bodson S. A. contra Pompes funèbres des régions libérées*, 30/87, ECLI:EU:C:1988:225.
- STJCE (Sala 6.^a) de 5 de julio de 1988, *W. J. R. Mol, de Haule, y Inspecteur der Invoerrechten en Accijnzen, de Leeuwarden*, 269/86, ECLI:EU:C:1988:359.
- STJCE de 13 de julio de 1989, *Lambregts Transportbedrijf*, 4/88, ECLI:EU:C:1989:320.
- STJCE (Sala 6.^a) de 6 de diciembre de 1990, *Max Witzemann y Hauptzollamt München-Mitte*, C-343/89, ECLI:EU:C:1990:445.
- STJCE (Sala 6.^a) de 23 de abril de 1991, *Höfner y Elser contra Macrotron GmbH*, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161.
- STJCE de 7 de noviembre de 1991, *Pinaud Wieger*, C 17/90, ECLI:EU:C:1991:416.

- STJCE de 17 de febrero de 1993, *Poucet y Pistre*, asuntos acumulados C-159/91 y C-160/91, ECLI:EU:C:1993:63.
- STJCE (Sala 5.^a) de 31 de marzo de 1993, *Ahlström Osakeyhtiö y otros contra Comisión*, asuntos acumulados C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85, C-125/85 a C-129/85, ECLI:EU:C:1993:120.
- STJCE (Sala 6.^a) de 2 de agosto de 1993, *Wilfried Lange y Finanzamt Fürstfeldbruck*, C-111/92, ECLI:EU:C:1993:345.
- STJCE de 22 de junio de 1994, *IHT Internationale Heiztechnik y Danzinger*, C 9/93, ECLI:EU:C:1994:261.
- STPI (Sala 2.^a) de 7 de julio de 1994, *Dunlop Slazenger International Ltd contra Comisión de las Comunidades Europeas*, T-43/92, ECLI:EU:T:1994:79.
- STJCE (Sala 5.^a) de 15 de diciembre de 1994, *Gøttrup-Klim e.a. Grovwareforeninger v Dansk Landbrugs Grovvarereselskab AmbA.*, C 250/92, ECLI:EU:C:1994:413.
- STPI (Sala 1.^a) de 12 de enero de 1995, *Viho contra Comisión*, T-102/92, ECLI:EU:T:1995:3.
- STJCE de 16 de noviembre de 1995, *Fédération française des sociétés d'assurance y otros*, C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392.
- STJCE de 12 de diciembre de 1995, *Oude Luttikhuis y otros*, C-399/93, ECLI:EU:C:1995:434.
- STJCE (Sala 6.^a) de 11 de diciembre de 1997, *Job Centre coop. arl.*, C-55/96, ECLI:EU:C:1997:603.
- STJCE (Sala 5.^a) de 28 de mayo de 1998, *Deere contra Comisión*, C-7/95 P, ECLI:EU:C:1998:256.
- STJCE (Sala 5.^a) de 28 de mayo de 1998, *New Holland Ford contra Comisión*, C-8/95 P, ECLI:EU:C:1998:257.
- STJCE (Sala 1.^a) de 28 de mayo de 1998, *John Charles Goodwin y Edward Thomas Unstead*, C-3/97, ECLI:EU:C:1998:106.
- STJCE de 18 de junio de 1998, *Comisión de las Comunidades Europeas contra República Italiana*, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303.
- STJCE (Sala 6.^a) de 21 de enero de 1999, *Bagnasco y otros*, C 215/96 y C 216/96, ECLI:EU:C:1999:12.
- STJCE (Sala 6.^a) de 8 de julio de 1999, *Hüls AG*, C-199/92 P, ECLI:EU:C:1999:358.
- STJCE (Sala 6.^a) de 8 de julio de 1999, *Comisión contra Anic Partecipazioni SpA*, C-49/92 P, ECLI:EU:C:1999:356.
- STJUE (Sala 6.^a) de 16 de septiembre de 1999, *Jean Claude Becu y otros*, C-22/98, ECLI:EU:C:1999:419.
- STJCE (Sala 1.^a) de 29 de junio de 2000, *Kaupo Salumets y otros*, C-455/98, ECLI:EU:C:2000:352.
- STJCE de 12 de septiembre de 2000, *Pavel Pavlov y otros y Stichting Pensioenfonds Medische Specialisten*, C-180/98 a C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428.
- STPI (Sala 5.^a ampliada) de 26 de octubre de 2000, *Bayer AG contra Comisión de las Comunidades Europeas*, T-41/96, ECLI:EU:T:2000:242.
- STJCE (Sala 5.^a) de 16 de noviembre de 2000, *Stora Kopparbergs Bergslags AB contra Comisión*, C-286/98 P, ECLI:EU:C:2000:630.

- STJCE de 19 de febrero de 2002, *Wouters contra Alemania Raad van der Nederlandsche Orde van Advocaten*, C-309/99, ECLI:EU:C:2002:98.
- STJCE (Pleno) de 6 de enero de 2004, *Bundesverband der Arzneimittel-Importeure eV contra European Federation of Pharmaceutical Industries' Associations*, asuntos acumulados C-2/2001 P y C-3/2001 P, ECLI:EU:C:2004:2.
- STJCE de 13 de enero de 2004, *Allonby*, C-256/01, ECLI:EU:C:2004:18.
- STJCE (Gran Sala) de 28 de junio de 2005, *Dansk Rørindustri y otros contra Comisión*, asuntos acumulados C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P a C-208/02 P y C-213/02 P, ECLI:EU:C:2005:408.
- STJCE (Sala 3.^a) de 13 de julio de 2006, *Comisión de las Comunidades Europeas contra Volkswagen AG*, C-74/04 P, ECLI:EU:C:2006:460.
- STJCE (Sala 3.^a) de 23 de noviembre de 2006, *Asnef-Equifax y Administración del Estado contra Asociación de Usuarios de Servicios Bancarios*, C 238/05, ECLI:EU:C:2006:734.
- STJCE (Sala 3.^a) de 14 de diciembre de 2006, *Confederación Española de Empresarios de Estaciones de Servicio y Compañía Española de Petróleos, S. A.*, C-217/05, ECLI:EU:C:2006:784.
- STJCE (Gran Sala) de 1 de julio de 2008, *Motoe*, C 49/07, ECLI:EU:C:2008:376.
- STPI (Sala 3.^a ampliada) de 8 de julio de 2008, *AC Treuhand AG contra Comisión*, T 99/04, ECLI:EU:T:2008:256.
- STJUE (Gran Sala) de 10 de marzo de 2009, *Hartlauer*, C 169/07, ECLI:EU:C:2009:141.
- STJUE (Gran Sala) de 19 de mayo de 2009, *Apothekerkammer des Saarlandes y otros*, C-171/07 y C-172/07, ECLI:EU:C:2009:316.
- STJUE (Sala 3.^a) de 4 de junio de 2009, *T Mobile Netherlands BV*, C 8/08, ECLI:EU:C:2009:343.
- STJUE (Sala 3.^a) de 10 de septiembre de 2009, *Akzo Nobel contra Comisión*, C 97/08 P, ECLI:EU:C:2009:536.
- STJUE (Gran Sala) de 23 de marzo de 2010, C-236/08 a C-238/08, *Google France et Google*, ECLI:EU:C:2010:159.
- STJUE (Gran Sala) de 2 de diciembre de 2010, *Ker-Optica*, C-208/09, ECLI:EU:C:2010:725.
- STJUE (Sala 3.^a) de 22 de diciembre de 2010, *Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH contra Landeshauptmann von Wien*, C-338/09, ECLI:EU:C:2010:814.
- STJUE (Sala 1.^a) de 20 de enero de 2011, *General Química y otros contra Comisión*, C 90/09 P, ECLI:EU:C:2011:21.
- STJUE (Sala 6.^a ampliada) de 16 de junio de 2011, *Edison SpA contra Comisión*, T-196/06, ECLI:EU:T:2011:281.
- STJUE (Gran Sala) de 12 de julio de 2011, *L'Oréal S. A. et al. vs. ebay*, C-324/09, ECLI:EU:C:2011:474.
- STJUE (Sala 2.^a) de 29 de septiembre de 2011, *Elf Aquitaine S. A. contra Comisión*, C-521/09 P, ECLI:EU:C:2011:620.
- STJUE (Gran Sala) de 25 de octubre de 2011, *eDate Advertising*, C 509/09 y C 161/10, ECLI:EU:C:2011:685.
- STJUE (Sala 4.^a) de 6 de marzo de 2012, *FLS Plast A/S contra Comisión*, T 64/06, ECLI:EU:T:2012:102.

- STJUE (Sala 3.^a) de 3 de mayo de 2012, *Legris Industries SA contra Comisión*, C 289/11 P, ECLI:EU:C:2012:270.
- STJUE (Sala 3.^a) de 12 de diciembre de 2012, *I. garantovaná a.s. contra Comisión*, T 392/09, ECLI:EU:T:2012:674.
- STJUE (Sala 2.^a) de 13 de diciembre de 2012, *Expedia Inc. y Autorité de la concurrence y otros*, C 226/11, ECLI:EU:C:2012:795.
- STJUE (Sala 2.^a) de 28 de febrero de 2013, *Ordem dos Técnicos Oficiais de Contas contra Autoridade da Concorrência*, C-1/12, ECLI:EU:C:2013:127.
- STJUE (Sala 4.^a) de 26 de septiembre de 2013, *Ottica New Line di Accardi Vincenzo*, C 539/11, ECLI:EU:C:2013:591.
- STJUE (Sala 3.^a) de 11 de septiembre de 2014, *Groupement des cartes bancaires*, C 67/13 P, ECLI:EU:C:2014:2204.
- STJUE (Sala 3.^a) de 11 de septiembre de 2014, *MasterCard Inc. y otros contra Comisión*, C 382/12 P, ECLI:EU:C:2014:2201.
- STJUE (Gran Sala) de 13 de mayo de 2014, *Google vs. AEPD*, C 131/12, ECLI:EU:C:2014:317.
- STJUE (Sala 1.^a) de 4 de diciembre de 2014, *FNV Kunsten Informatie en Media contra Staat der Nederlanden*, C-413/13, ECLI:EU:C:2014:2411.
- STJUE (Sala 2.^a) de 14 de enero de 2015, *The Queen, a instancia de Eventech Ltd contra The Parking Adjudicator*, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9.
- STJUE (Sala 2.^a) de 19 de marzo de 2015, *Dole Food y Dole Fresh Fruit Europe contra Comisión*, C 286/13 P, ECLI:EU:C:2015:184.
- STJUE (Sala 5.^a) de 17 de septiembre de 2015, *Total Marketing Services SA contra Comisión*, C-634/13 P, ECLI:EU:C:2015:614.
- STJUE (Gran Sala) de 1 de octubre de 2015, *Trijber*, asuntos acumulados C 340/14 y C 341/14, ECLI:EU:C:2015:641.
- STJUE (Sala 2.^a) de 15 de octubre de 2015, *Grupo Itevelesa y otros*, C 168/14, ECLI:EU:C:2015:685.
- STJUE (Sala 4.^a) de 26 de noviembre de 2015, *Maxima Latvija*, C 345/14, ECLI:EU:C:2015:784.
- STJUE (Sala 5.^a) de 21 de enero de 2016, *Eturas U. A. B. y otros*, C-74/14, ECLI:EU:C:2016:42.
- STGUE (Sala 9.^a) de 8 de septiembre de 2016, *H. Lundbeck A/S y Lundbeck Ltd contra Comisión Europea*, T-472/13, ECLI:EU:T:2016:449.
- STJUE (Sala 3.^o) de 4 de mayo de 2017, *Luc Vanderborght*, C-339/15, ECLI:EU:C:2017:335.
- STJUE (Sala 1.^a) de 14 de junio de 2017, *Online Games y otros*, C-685/15, ECLI:EU:C:2017:452.
- STJUE (Gran Sala) de 20 de diciembre de 2017, *Asociación Profesional Élite Taxi y Uber Systems Spain, S. L.*, C-434/15, ECLI:EU:C:2017:364.
- STJUE (Gran Sala) de 23 de enero de 2018, *F. Hoffmann-La Roche Ltd y Otros contra Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato*, C-179/16, ECLI:EU:C:2018:25.
- STJUE (Gran Sala) de 10 de abril de 2018, *Uber France*, C-320/16, ECLI:EU:C:2018:221.
- STJUE (Gran Sala) de 19 de diciembre de 2019, *Airbnb Ireland UC*, C-390/18, ECLI:EU:C:2019:1112.

- STJUE (Sala 4.^a) de 30 de enero de 2020, *Generics*, C 307/18, ECLI:EU:C:2020:52.
- STJUE (Sala 5.^a) de 2 de abril de 2020, *Budapest Bank*, C 228/18, ECLI:EU:C:2020:265.

Conclusiones del Abogado General

- Conclusiones del Abogado General, Sr. Alain Duheillet de Lamothe, de 28 de octubre de 1971, *Béguelin Import Co. contra S. A. G. L. Import Export*, 22-71, ECLI:EU:C:1971:103.
- Conclusiones del Abogado General, Sr. F. G. Jacobs, de 28 de enero de 1999, *Albany International B. V. contra Stichting Bedrijfspensioenfonds Textielindustrie*, C-67/96, asuntos acumulados C-115/97, C-116/97 y C-117/97 y asunto C-219/97, ECLI:EU:C:1999:28.
- Conclusiones del Abogado General, Sr. Dámaso Ruiz-Jarabo Colomer, de 25 de marzo de 1999, *Jean Claude Becu y otros*, C-22/98, ECLI:EU:C:1998:133.
- Conclusiones del Abogado General, Sr. Pedro Cruz Villalón, de 30 de septiembre de 2010, *Yellow Cab Verkehrsbetriebs-GmbH*, C-338/09, ECLI:EU:C:2010:568.
- Conclusiones del Abogado General, Sr. Maciej Szpunar, de 11 de mayo de 2017, *Asociación Profesional Élite Taxi y Uber Systems Spain, S. L.*, C-434/15, ECLI:EU:C:2017:981.
- Conclusiones del Abogado General, Sr. Maciej Szpunar, de 30 de abril de 2019, *Airbnb Ireland UC*, C 390/18, ECLI:EU:C:2019:336.
- Conclusiones del Abogado General, Sr. Michal Boboek, de 5 de septiembre de 2019, *Gazdasági Versenyhivatal contra Budapest Bank Nyrt. y otros*, C 228/18, ECLI:EU:C:2019:678.
- Conclusiones del Abogado General, Sr. Maciej Szpunar, de 10 de septiembre de 2020, *Star Taxi App SRL contra Unitatea Administrativ Teritorială Municipiul București prin Primar General, Consiliul General al Municipiului București*, C 62/19, ECLI:EU:C:2020:692.

Decisiones de la Comisión Europea

- Decisión de 18 de julio de 1969, *Christiani&Nielsen* (JOCE L 165, de 5 de julio de 1969).
- Decisión de 30 de junio de 1970, *Kodak* (JOCE L 147, de 7 de julio de 1970).
- Decisión de 2 de diciembre de 1975, *AOIP-Beyrard* (DOCE L 6, de 13 de enero de 1976).
- Decisión de 26 de mayo de 1978, *RAI/UNITEL* (DOCE L 157, de 15 de junio de 1978).
- Decisión de 9 de diciembre de 1998, notificación previa de una operación de concentración, *IV/M.1305 Eurostar* (DOCE C 346/7, de 14 de noviembre de 1998).
- Decisión de 10 de marzo de 2003, notificación previa de una operación de concentración, *COM/A.38.477/D2 British Airways/ SN Brussels Airlines* (DOCE C 306, de 10 diciembre de 2002).
- Decisión de 4 de julio de 2005, notificación previa de una operación de concentración, *COMP/M.3770 Lufthansa/ Swiss* (DOUE C 204, de 20 de agosto de 2005).

2. España

Tribunal Constitucional

- STC n.º 36/1981, de 12 de noviembre ECLI:ES:TC:1981:36.
- STC n.º 37/1981, de 16 de noviembre, ECLI:ES:TC:1981:37.

- STC n.º 53/1984, de 3 de mayo, ECLI:ES:TC:1984:53.
- STC n.º 150/1990, de 4 de octubre, ECLI:ES:TC:1990:150.
- STC n.º 118/1996, de 27 de junio, ECLI:ES:TC:1996:118.
- STC n.º 227/1998, de 26 de noviembre, ECLI:ES:TC:1998:227.
- STC n.º 90/2009, de 20 de abril, ECLI:ES:TC:2009:90.
- STC n.º 41/2016, de 3 de marzo, ECLI:ES:TC:2016:41.
- STC n.º 105/2018, de 4 de octubre, ECLI:ES:TC:2018:105.

Tribunal Supremo

Autos

- ATS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 1.ª) de 13 de marzo de 2017 (Roj: ATS 2125/2017).
- ATS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 1.ª) de 8 de mayo de 2017 (Roj: ATS 4211/2017).
- ATS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 1.ª) de 8 de mayo de 2017 (Roj: ATS 4395/2017).
- ATS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 1.ª) de 9 de marzo de 2018 (Roj: ATS 2705/2018).
- ATS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) de 21 de marzo de 2018 (Roj: ATS 2886/2018).
- ATS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) de 30 de mayo de 2018 (Roj: ATS 5888/2018).
- ATS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 1.ª) de 4 de octubre de 2019 (Roj: ATS 10061/2019).
- ATS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 1.ª) de 7 de noviembre de 2019 (Roj: ATS 11693/2019).
- ATS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 1.ª) de 15 de noviembre de 2019 (Roj: ATS 11752/2019).
- ATS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 1.ª) de 30 de enero de 2020 (Roj: ATS 796/2020).

Sentencias

Sala de lo Civil

- STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 136/1998, de 23 de febrero (Roj: STS 1199/1998).
- STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 271/2000, de 13 de mayo (Roj: STS 1971/2000).
- STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 582/2000, de 7 de junio (Roj: STS 4652/2000).
- STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 963/2000, de 18 de octubre (Roj: STS 7465/2000).
- STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 1163/2001, de 7 de diciembre (RJ 2001\9936).

- STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 1217/2004, de 23 de diciembre (Roj: STS 8442/2004).
- STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 415/2005, de 23 de mayo (Roj: STS 3307/2005).
- STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 512/2005, de 24 de junio (Roj: STS 4186/2005).
- STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 38/2006, de 19 de enero (Roj: STS 123/2006).
- STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 746/2006, de 11 de julio (Roj: STS 4387/2006).
- STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) s. n., de 11 de julio de 2006 (Roj: STS 4453/2006).
- STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 1348/2006, de 29 de diciembre (Roj: 8692/2006).
- STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 874/2007, de 24 de julio (Roj: STS 5392/2007).
- STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 365/2008, de 19 de mayo (Roj: STS 2209/2008).
- STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 446/2008, de 29 de mayo (Roj: STS 3796/2008).
- STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 95/2009, de 2 de marzo (RJ 2009\2789).
- STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 773/2009, de 9 de diciembre (Roj: STS 7684/2009).
- STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 720/2010, de 22 de noviembre (Roj: STS 5885/2010).
- STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 101/2012, de 7 de marzo (Roj: STS 1915/2012).
- STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 162/2012, de 29 de marzo (Roj: STS 2629/2012).
- STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 301/2012, de 18 de mayo (Roj: STS 4006/2012).
- STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 500/2012, de 24 de julio (Roj: STS 5929/2012).
- STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 144/2013, de 4 de marzo (Roj: STS 2245/2013).
- STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 526/2013, de 11 de julio (RJ\2013\7424).
- STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 170/2014, de 8 de abril de 2014 (Roj: STS 1762/2014).
- STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 304/2017, de 17 de mayo (Roj: STS 1922/2017).
- STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 668/2018, de 23 de noviembre (Roj: STS 3905/2018).
- STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 59/2019, de 29 de enero (Roj: STS 140/2019).
- STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 257/2020, de 5 de junio (Roj: STS 1686/2020).
- STS (Sala de lo Civil, Sección 1.ª) n.º 264/2020, de 8 de junio (Roj: STS 1660/2020).

Sala de lo contencioso-administrativo

- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 1076/2012, de 14 de febrero (Roj: STS 1076/2012).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 89/2014, de 27 de enero (Roj: STS 89/2014).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) s. n., de 29 de enero de 2014 (Roj: STS 149/2014).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) s. n., de 29 de enero de 2014 (Roj: STS 152/2014).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) s. n., de 29 de enero de 2014 (Roj: STS 154/2014).

- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.^a) s. n., de 29 de enero de 2014 (Roj: STS 159/2014).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.^a) s. n., de 30 de enero de 2014 (Roj: STS 161/2014).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.^a) s. n., de 7 de febrero de 2014 (Roj: STS 308/2014).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.^a) s. n., de 5 de mayo de 2014 (Roj: STS 1770/2014).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.^a) s. n., de 5 de mayo de 2014 (Roj: STS 1806/2014).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.^a) s. n., de 13 de febrero de 2015 (Roj: STS 486/2015).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.^a) s. n., de 18 de enero de 2016 (Roj: STS 66/2016).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.^a) n.º 1711/2017, de 13 de noviembre (Roj: STS 3891/2017).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 4.^a) n.º 1713/2017, de 13 de noviembre (Roj: STS 3892/2017).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.^a) n.º 1733/2017, de 14 de noviembre (Roj: STS 4023/2017).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.^a) n.º 1748/2017, de 16 de noviembre (Roj: STS 4196/2017).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.^a) n.º 1750/2017, de 16 de noviembre (Roj: STS 4030/2017).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.^a) n.º 1897/2017, de 4 de diciembre (Roj: STS 4327/2017).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.^a) n.º 2014/2017, de 18 de diciembre (Roj: STS 4457/2017).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.^a) n.º 2015/2017, de 18 de diciembre (Roj: STS 4458/2017).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.^a) n.º 16/2018, de 12 de enero (Roj: STS 33/2018).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.^a) n.º 81/2018, de 24 de enero (Roj: STS 117/2018).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.^a) n.º 120/2018, de 25 de enero (Roj: STS 33/2018).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.^a) n.º 723/2018, de 3 de mayo (Roj: STS 1563/2018).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.^a) n.º 921/2018, de 4 de junio (Roj: STS 1913/2018).

- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 1053/2018, de 19 de junio (Roj: STS 2235/2018).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 1343/2018, de 19 de julio (Roj: STS 3052/2018).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 1387/2018, de 18 de septiembre (Roj: STS 3112/2018).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 1408/2018, de 21 de septiembre (Roj: STS 3402/2018).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 1413/2018, de 24 de septiembre (Roj: STS 3400/2018).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 1430/2018, de 27 de septiembre (Roj: STS 3407/2018).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 1468/2018, de 4 de octubre (Roj: STS 3416/2018).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 1496/2018, de 10 de octubre (Roj: STS 3449/2018).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 1538/2018, de 24 de octubre (Roj: STS 3774/2018).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 1560/2018, de 29 de octubre (Roj: STS 3644/2018).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 1568/2018, de 30 de octubre (Roj: STS 3781/2018).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 1587/2018, de 6 de noviembre (Roj: STS 3645/2018).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 1589/2018, de 6 de noviembre (Roj: STS 3646/2018).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 1614/2018, de 14 de noviembre (Roj: STS 4022/2018).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 1624/2018, de 15 de noviembre (Roj: STS 4012/2018).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 1828/2018, de 19 de diciembre (Roj: STS 4391/2018).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 145/2019, de 7 de febrero (Roj: STS 489/2019).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 332/2020, de 6 de marzo (Roj: STS 731/2020).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 349/2020, de 10 de marzo (Roj: STS 732/2020).
- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 749/2020, de 11 de junio (Roj: STS 1749/2020).

- STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) n.º 923/2019, de 27 de junio (Roj: STS 2105/2019).

Sala de lo Penal

- STS (Sala de lo Penal, Sección 1.ª) s. n., de 8 de noviembre de 1986 (Roj: STS 6077/1986).
- STS (Sala de lo Penal, Sección 1.ª) n.º 1159/2004, de 28 de octubre (Roj: STS 6939/2004).
- STS (Sala de lo Penal, Sección 1.ª) n.º 891/2006, de 22 de septiembre (Roj: STS 5569/2006).
- STS (Sala de lo Penal, Sección 1.ª) n.º 227/2014, de 21 de octubre (Roj: STS 4829/2014).
- STS (Sala de lo Penal, Sección 1.ª) n.º 338/2020, de 19 de junio (Roj: STS 2013/2020).

Sala de lo Social

- STS (Sala de lo social, Pleno) n.º 614/2017, de 12 de julio (Roj: STS 3117/2017).
- STS (Sala de lo social, Pleno) n.º 375/2019, de 16 de mayo (Roj: STS 2300/2019).
- STS (Sala de lo social, Pleno) n.º 805/2020, de 25 de septiembre (Roj: STS 2924/2020).

Audiencia Nacional

Autos

- AAN (Sala de lo Penal, Sección 2.ª) n.º 345/2019, de 24 de junio [no publicado en las bases de datos jurídicas, parte de su contenido se recoge en el FJ 2.º del AAN (Juzgados Centrales de Instrucción, Sección 3.ª) s. n., de 3 de octubre de 2019 (Roj: AAN 1860/2019)].
- AAN (Juzgados Centrales de Instrucción, Sección 3.ª) s. n., de 3 de octubre de 2019 (Roj: AAN 1860/2019).

Sentencias

- SAN (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 8.ª) n.º 1257/2014, de 7 de febrero (RJCA\2014\358).
- Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 6.ª) n.º 100/2016, de 16 de marzo (JUR 2016\72494).
- SAN (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 1.ª) n.º 303/2016, de 14 de junio (Roj: SAN 2647/2016).
- SAN (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 6.ª) s. n., de 22 de julio de 2019 (Roj: SAN 3282/2019).
- SAN (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 6.ª) s. n., de 16 de enero de 2020 (Roj: SAN 404/2020).

Tribunales Superiores de Justicia

Autos

- ATSJ de Cataluña (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) de 26 de septiembre de 2018 (JUR 2018\284823).

- ATSJ de Cataluña (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.^a) de 9 de julio de 2019 (RJCA\2019\856).
- ATSJ del País Vasco (Sala de lo contencioso-administrativo) de 10 de febrero de 2020 (BOPV n.º 36, de 21 de febrero de 2020, corrección de errores BOPV n.º 39, de 26 de febrero de 2020).

Sentencias

- STSJ de Canarias (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 2.^a) n.º 177/2017, de 4 de julio (Roj: STSJ ICAN 2670/2017).
- STSJ de Madrid (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 2.^a) n.º 724/2017, de 31 de octubre (Roj: STSJ M 11474/2017).
- STSJ de Madrid (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 2.^a) n.º 830/2017, de 28 de noviembre (Roj: STSJ M 12824/2017).
- STSJ de Canarias (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 2.^a) n.º 178/2018, de 16 de julio (Roj: STSJ ICAN 1764/2018).
- STSJ de las Islas Baleares (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 1.^a) n.º 193/2019, de 19 de marzo (Roj: STSJ BAL 193/2019).
- STSJ de las Islas Baleares (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 1.^a) n.º 195/2019, de 19 de marzo (Roj: STSJ BAL 195/2019).
- STSJ de Asturias (Sala de lo Social, Sección 1.^a) n.º 1818/2019, de 25 de julio (Roj: STSJ AS 1607/2019).
- STSJ de Madrid (Sala de lo Social) n.º 715/2019, de 19 de septiembre (Roj: STSJ M 6611/2019).
- STSJ de Madrid (Sección 8.^a) n.º 23/2020, de 16 de enero (Roj: STSJ M 541/2020).

Audiencias Provinciales

- SAP de Madrid de 13 de diciembre de 1994 (AC\1995\37).
- SAP Barcelona (Sección 15.^a) s. n., de 1 de septiembre de 1999 (Roj: SAP B 8777/1999).
- SAP Cádiz (Sección 1.^a) s. n., de 21 de junio de 2002 (Roj: SAP CA 1789/2002).
- SAP de Castellón (Sección 3.^a) n.º 325/2002, de 25 de octubre (JUR 2002\276089).
- SAP Barcelona (Sección 15.^a) s. n., de 23 de diciembre de 2002 (Roj: SAP B 13129/2002).
- SAP Valladolid (Sección 1.^a) n.º 237/2003, de 27 de mayo (Roj: SAP VA 908/2003).
- SAP de Castellón (Sección 1.^a) n.º 226/2004, de 1 de septiembre (Roj: SAP CS 585/2004).
- SAP Barcelona (Sección 15.^a) n.º 443/2005, de 26 de octubre (Roj: SAP B 12412/2005).
- SAP Tarragona (Sección 1.^a) n.º 862/2006, de 16 de mayo (Roj: SAP T 862/2006).
- SAP de Segovia (Sección 1.^a) n.º 180/2006, de 31 de julio (Roj: SAP SG 291/2006).
- SAP Valencia (Sección 9.^a) n.º 17/2007, de 23 de enero (Roj: SAP V 775/2007).
- SAP de Santa Cruz de Tenerife (Sección 4.^a) n.º 238/2010, de 21 de julio (Roj: SAP TF 753/2010).
- SAP Madrid (Sección 28.^a) n.º 194/2011, de 10 de junio (Roj: SAP M 8857/2011).
- SAP de Madrid (Sección 28.^a) n.º 97/2012, de 20 de marzo (Roj: SAP M 6046/2012).
- SAP Pontevedra (Sección 1.^a) n.º 352/2012, de 21 de junio (AC 2012\1125).

- SAP de Valencia (Sección 9.^a) n.º 348/2012, de 11 de octubre (AC 2013\339).
- SAP Barcelona (Sección 15.^a) n.º 119/2015, de 24 de marzo (Roj: SAP B 767/2017).
- SAP de Barcelona (Sección 15.^a) s. n., de 1 de septiembre de 2015 (AC 1995\1718).
- SAP de Madrid (Sección 28.^a) n.º 269/2015, de 9 de octubre (Roj: SAP M 14547/2015).
- SAP de Castellón (Sección 3.^a) n.º 135/2016, de 31 de marzo (Roj: SAP CS 549/2016).
- SAP Madrid (Sección 28.^a) n.º 14/2019, de 18 de enero (Roj: SAP M 3/2019).
- SAP Madrid (Sección 28.^a) n.º 86/2019, de 18 de febrero (Roj: SAP M 1255/2019).
- SAP Barcelona (Sección 15.^a) n.º 956/2019, de 21 de mayo (Roj: SAP B 5443/2019).
- SAP Madrid (Sección 28.^a) n.º 95/2020, de 21 de febrero (Roj: SAP M 2509/2020).

Juzgados de lo Mercantil

Autos

- AJM n.º 2 de Madrid, n.º 14, de 9 de diciembre de 2014 (Roj: AJM M 74/2014).
- AJM n.º 2 de Madrid, s. n., de 22 de mayo de 2015 (Roj: AJM M 1428/2015).

Sentencias

- SJM n.º 5 de Madrid n.º 10/2009, de 28 de enero (AC\2009\337).
- SJM n.º 2 de Murcia n.º 259/2015, de 26 de octubre (JUR\2015\276289).
- SJM n.º 2 de Madrid, n.º 30/2017, de 2 de febrero (Roj: SJM M 6/2017).
- SJM n.º 12 de Madrid, n.º 159/2017, de 13 de junio (Roj: SJM M 3145/2017).
- SJM n.º 3 de Barcelona, n.º 38/2018, de 10 de abril (Roj: SJM B 38/2018).
- SJM n.º 3 de Barcelona, s. n., de 19 de junio de 2018 (Roj: SJM B 1090/2018).

Juzgados de lo contencioso-administrativo

- SJCA de Barcelona (Sección 15.^a) n.º 179/2016, de 18 de julio (Roj: SJCA 1565/2016).
- SJCA de Barcelona (Sección 17.^a) n.º 287/2016, de 5 de octubre (Roj: SJCA 1739/2016).
- SJCA de Barcelona (Sección 15.^a) n.º 216/2016, de 6 de octubre (Roj: SJCA 2579/2016).
- SJCA de Barcelona (Sección 2.^a) n.º 119/2018, de 15 de mayo (JUR\2019\92710).
- SJCA de Barcelona (Sección 2.^a) n.º 120/2018, de 15 de mayo (Roj: SJCA 874/2018).
- SJCA de Barcelona (Sección 2.^a) n.º 121/2018, de 15 de mayo (ROJ: SJCA 1740/2018).
- SJCA de Barcelona (Sección 9.^a) n.º 143/2018, de 25 de junio (Roj: SJCA 1745/2018).
- SJCA Barcelona (Sección 12.^a) n.º 131/2018, de 26 de junio (Roj: SJCA 1744/2018).
- SJCA de Madrid (Sección 11.^a) n.º 199/2018, de 28 de junio, disponible en http://docs.confibus.org/drive/Sentencia_CMadrid-BBC_19nov18.pdf (no publicada en las bases de datos jurídicas).
- SJCA de Barcelona (Sección 12.^a) n.º 192/2018, de 1 de octubre (Roj: SJCA 2008/2018).
- SJCA de Barcelona (Sección 12.^a) n.º 195/2018, de 1 de octubre (Roj: SJCA 2005/2018).

- SJCA de Barcelona (Sección 12.^a) n.º 210/2018, de 25 de octubre (Roj: SJCA 2009/2018).
- SJCA de Córdoba (Sección 2.^a) n.º 94/2019, de 26 de julio (Roj: SJCA 1253/2019).
- SJCA de Granada (Sección 5.^a) n.º 138/2020, de 2 de septiembre, disponible en <https://www.linkedin.com/in/jos%C3%A9-andr%C3%A9s-diez-herrera-0b0b03100/detail/recent-activity/> (no publicada en las bases de datos jurídicas).

Juzgados de lo social

- SJSO de Madrid (Sección 17.^a) n.º 12/2019, de 11 de enero (Roj: SJSO 269/2019).
- SJSO de Madrid (Sección 33.^a) n.º 53/2019, de 11 de febrero (Roj: SJSO 279/2019).
- SJSO de Gijón (Sección 1.^a) n.º 61/2019, de 20 de febrero (Roj: SJSO 280/2019).
- SJSO de Oviedo (Sección 4.^a) n.º 106/2019, de 25 de febrero (Roj: SJSO 2897/2019).
- SJSO de Barcelona (Sección 24.^a) n.º 202/2019, de 21 de mayo (Roj: SJSO 2931/2019).
- SJSO de Barcelona (Sección 29.^a) n.º 205/2019, de 29 de mayo (Roj: SJSO 2930/2019).
- SJSO de Salamanca (Sección 1.^a) n.º 215/2019, de 14 de junio (Roj: SJSO 2893/2019).

Resoluciones TDC, CNMC y CNMC

- Resolución TDC de 6 de marzo de 1992, Expediente 306/91, disponible en https://www.cnmc.es/sites/default/files/72688_8.pdf.
- Resolución CNC de 3 de diciembre de 2009, *El Corral de las Flamencas*, Expediente S 0105/08, disponible en https://www.cnmc.es/sites/default/files/35471_0.pdf.
- Resolución CNC de 24 de junio de 2011, *Bombas de fluidos*, Expediente S/0185/09, disponible en <https://www.cnmc.es/sites/default/files/50352.pdf>.
- Resolución CNMC de 15 de diciembre de 2016, *Laboratorios Martí Tors*, Expediente S/DC/0592/16, disponible en https://www.cnmc.es/sites/default/files/1509407_8.pdf.
- Resolución CNMC de 6 de octubre de 2018, *UBER*, Expediente S/DC0616/17, disponible en https://www.cnmc.es/sites/default/files/2173742_10.pdf.
- Resolución CNMC de 1 de octubre de 2019, *Montaje y mantenimiento industrial*, Expediente S/DC/0612/17, disponible en <https://www.cnmc.es/expedientes/sdc061217>.
- Resolución CNMC de 28 de mayo de 2020, *Uber/Cabify/Unauto*, Expediente S/0637/18, disponible en https://www.cnmc.es/sites/default/files/2980772_11.pdf.

3. Otros países

Alemania

- *Bundesgerichtshof*, Sentencia de 13 de diciembre de 2018, ECLI:DE:BGH:2018:131218UIZR3.16.0.

Bélgica

- *Tribunal de l'entreprise Francophone de Bruxelles, Jugement A/18/02920, du 16 janvier 2019*, disponible en <https://ignasibeltran.com/wp-content/uploads/2019/11/2019-01-16-Jugement-Trib.-de-lentreprise-fr.-A.18.02920.pdf>.

Bulgaria

- Comisión para la Protección de la Competencia (CPC), Decisión n.º 540, de 30 de junio de 2015, comentada por OCDE, «Taxi, ride-sourcing and ride-sharing services — Background Note by the Secretariat», 4 de junio de 2018, pp. 1-5, en p. 5, disponible en [https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD\(2018\)14/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD(2018)14/en/pdf).

Estados Unidos

- *United States Supreme Court, United States v. General Motors Corp., April 28, 1966*, disponible en <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/384/127/>.
- *United States Supreme Court, Broadcast Music Inc. v. Columbia Broadcasting System, Inc.* 15, 441 U.S. 1, April 17, 1979, disponible en <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/441/1/>.
- *United States Court of Appeals for the Seventh Circuit, Toys «R» Us, Inc v. FTC, No 98-4107, August 1, 2000*, disponible en <https://www.ftc.gov/sites/default/files/documents/cases/2000/08/toysrusvftc.shtm>.
- *United States Fourth Circuit, Dickinson v. Microsoft, No 01-2458, October 28, 2002*, disponible en <https://caselaw.findlaw.com/summary/opinion/us-4th-circuit/2002/10/28/113008.html>.
- *Superior Court of California, Barbara Ann Berwick v. Uber Technologies, No INC 11-46739 EK, June 16, 2015*, disponible en <http://digitalcommons.law.scu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1988&context=historical>.
- *United States Court of Appeals for the Second Circuit, United States v. Apple, No 13-3741, June 30, 2015*, disponible en <https://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/ca2/13-3741/13-3741-2015-06-30.html>.
- *United States District Court for the Southern District of New York, Mayer v. Kalanick, 15 Civ. 9796, March 31, 2016*, disponible en https://govshare.gov.il/he/gov_security/files/docs/Meyer%20v.%20Kalanick_%20174%20F.%20S%20app.%203d%20817.pdf.
- *Florida Court of Appeal, Darrin E. McGillis v. Department of Economic Opportunity and Rasier LLC, No 3D15-2758, February 1, 2017*, disponible en <https://cases.justia.com/florida/third-district-court-of-appeal/2017-3d15-2758.pdf?ts=1485965222>.

- *United States Court of Appeals for the Second Circuit, Meyer v. Uber Technologies Inc, No 16-2750, Case 1:15-cv-09796-JSR, August 17, 2017, disponible en <https://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/ca2/16-2750/16-2750-2017-08-17.html>.*
- *United States District Court for the Southern District of New York, Mayer v. Kalanick, 15 Civ. 9796, March 5, 2018, disponible en <https://www.sdneyblog.com/files/2018/03/15-Civ.-09796-2018.03.05-Opinino-Compelling-Arbitration.pdf>.*
- *United States District Court, E. D. Pennsylvania, Ali Razak, Kenan Sabani and Khaldoun Cherdoul Civil Action v. Uber Technologies Inc. and Gegan LLC, Civil Action No 16-573, April 11, 2018, disponible en <https://www.leagle.com/decision/infdco20161007e35>.*
- *United States District Court Southern District of New York, Meyer v. Kalanick, 15 Civ. 9796, August 3, 2020, disponible en <https://casetext.com/case/meyer-v-kalanick-10>.*
- *Superior Court of the State of California, People of the State of California v. Uber Technologies, Inc. and Lyft Inc., No CGC-20-584402, August 10, 2020, disponible en https://oag.ca.gov/system/files/attachments/press-docs/Order_on_Peoples_Motion.pdf.*

Decisiones arbitrales

- *American Arbitration Association, Case No 01-18-0002, 1956, February 20, 2020, disponible en <https://www.courtlistener.com/recap/gov.uscourts.nysd.451250/gov.uscourts.nysd.451250.182.16.pdf>.*

Francia

- *Conseil d'État, Decision du 5 février 2014, ECLI:FR:CEORD:2014:374524.20140205.*
- *Conseil d'État, Decision du 9 mars 2016, Société Uber France et autres, ECLI:FR:XX:2016:388213.20160309.*
- *Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale (TASS) de Paris, Décision n.° 16-03915, du 14 décembre 2016, disponible en <https://www.doctrine.fr/d/TASS/Paris/2016/U5CF12A857DCF1D753595>.*
- *Conseil des Prud'Hommes de Paris, Décision F 16/11460, du 29 janvier 2018, disponible en <http://www.diritto-lavoro.com/wp-content/uploads/2018/02/sentenza-del-29-gennaio-2018.pdf>.*
- *Cour d'appel de Paris, Pôle 6, Décision n.° 18/08357, du 10 janvier 2019, disponible en <https://revuefiduciaire.grouperf.com/plussurlenet/complements/CA-Paris-UBER-10-01-2019.pdf>.*
- *Cour d'appel de Paris, Pôle 5, Décision n.° 17/03541, du 12 décembre 2019, disponible en https://www.labase-lextenso.fr/jurisprudence/CAPARIS-12122019-17_03541.*
- *Cour de cassation, Décision du 4 mars 2020, ECLI:FR:CCAS:2020:SO00374.*

Gran Bretaña

- *London Employment Tribunal, Aslam, Farrar&others v. Uber B.V., Uber London Ltd., Uber Britannia Ltd., No 2202550/2015, October 22, 2016, disponible en <https://www.judiciary.gov.uk/wp-content/uploads/2016/10/aslam-and-farrar-v-uber-employment-judgment-20161028-2.pdf>.*
- *London Court of Appeal, Uber B. V., Uber London Limited, Uber Birtannia Limited and Yaseen Aslam, James Farrar, Robert Dawson&others, No A2/2017/3467, December 19, 2018, disponible en <https://www.judiciary.gov.uk/wp-content/uploads/2018/12/uber-bv-ors-v-aslam-ors-judgment-19.12.18.pdf>.*

- *Supreme Court, Uber B. V. and others (Appellants) v Aslam and others (Respondents), UKSC 5. On appeal from: [2018] EWCA Civ 2748, February 19, 2021, disponible en <https://www.supremecourt.uk/cases/docs/uksc-2019-0029-judgment.pdf>.*

Italia

- *Tribunale Milano, Sez. specializzata in materia d'impresa., ord. 25 maggio 2015 (R. G. n.º 16612/2015).*
- *Tribunale Milano, Sez. specializzata in materia d'impresa, ord. 2 luglio 2015 (R. G. n.ºs 35445/2015 e 36491/2015).*
- *Tribunale Torino, Sez. I civile, sent. n.º 1553, 24 marzo 2017 (R. G. n.º 20770).*
- *Tribunale Roma, Sez. IX civile, ord. 7 aprile 2017 (R. G. n.º 76465).*
- *Tribunale Roma, Sez. IX civile, ord. 26 maggio 2017 (R. G. n.º 25857).*
- *Corte Costituzionale, Sentenza n.º 56, del 26 marzo 2020, ECLI:IT:COST:2020:56.*

Luxemburgo

- *Conseil de la Concurrence, Décision n.º 2018-FO-01, du 7 juin 2018, concernant une procédure au fond mettant en cause Webtaxi S.à.r.l., disponible en <https://concurrency.public.lu/content/dam/concurrency/fr/decisions/ententes/2018/decision-n-2018-fo-01-du-7-juin-2018-version-non-confidentielle.pdf>.*

V. PÁGINAS WEB CONSULTADAS

- <https://amovens.com/>.
- <https://beteve.cat/mobilitat/licencias-vtc-entrevista-marc-tarres/>.
- <https://bfmbusiness.bfmtv.com/entreprise/le-redressement-d-uber-par-l-urssaf-invalide-par-la-justice-1123040.html>.
- <https://bive.me/>.
- <https://blog.blablacar.es/about-us>.
- <https://blog.blablacar.es/about-us/nuestra-historia>.
- <https://blog.blablacar.es/about-us/premios>.
- <https://blog.blablacar.es/about-us/que-es-blablacar>.
- <https://blog.blablacar.es/about-us/terms-and-conditions>.
- <https://blog.blablacar.es/blablalife/lp/gastos-de-gestion>.
- <https://blog.blablacar.es/blablalife/novedades/blablacar-3-millones-usuarios-espana>.
- https://blog.blablacar.es/blablalife/novedades/politicas-de-cancelacion?comuto_cmkt=ES_COM_BLOG_feesinsearch&utm_source=COM_BLOG&utm_medium=Post&utm_campaign=ES_COM_BLOG_feesinsearch?comuto_cmkt=ES_COM_BLOG_feesinsearch&utm_source=COM_BLOG&utm_medium=Post&utm_campaign=ES_COM_BLOG_feesinsearch.
- <https://blog.blablacar.es/blablalife/reinventing-travel/gastos-incluidos-busqued>.
- https://blog.blablacar.es/blablalife/viaje-en-carretera/gastos-de-gestion*.
- <https://blog.blablacar.es/blablalife/viaje-en-carretera/puntos-de-encuentro-recomendados-para-tus-viajes>.
- <https://blog.blablacar.fr/blablalife/inside-story/fun-and-serious>.
- <https://blog.blablacar.fr/wp-content/uploads/files/Entering%20the%20Trust%20Age%20-%202016.pdf>.
- <https://booking.avanzabus.com/web/step1.php?outwardDate=09/11/2020>.
- <https://cabify.com/cabify-cash>.
- <https://cabify.com/es>.
- <https://cabify.com/es/about-us>.
- <https://cabify.com/es/drivers>.
- <https://cabify.com/spain/terms>.
- https://cabify.com/terms-of-service/barcelona_tos/Pol%C3%ADtica%20de%20Privacidad%20Prestige&Limousine%20%28Catalu%C3%B1a%29.pdf.
- <https://cabify.com/spain/terms?hidden=true>.

- [https://cabify.com/terms-of-service/valencia_tos/Pol%C3%ADtica%20de%20Privacidad%20Miurchi%20Car%20SL%20\(Valencia\).pdf](https://cabify.com/terms-of-service/valencia_tos/Pol%C3%ADtica%20de%20Privacidad%20Miurchi%20Car%20SL%20(Valencia).pdf).
- https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/estadistica_tt/webturi.pdf.
- https://cincodias.elpais.com/cincodias/2019/01/31/companias/1548928733_335180.html.
- <https://concurrency.public.lu/content/dam/concurrency/fr/decisions/ententes/2018/decision-n-2018-fo-01-du-7-juin-2018-version-non-confidentielle.pdf>.
- <http://consultas2.oepm.es/ceo/jsp/busqueda/consultaExterna.xhtml?numExp=M3000596>.
- http://docs.confibus.org/drive/Sentencia_CMadrid-BBC_19nov18.pdf.
- <http://derio.compartir.org/>.
- <https://dictionary.cambridge.org/es/diccionario/ingles/uberization>.
- <https://dle.rae.es/algorithmo>.
- http://docs.dpaq.de/7814-beschluss-landgericht-ffm-uber-taxi-deutschland_2014-09-01.pdf.
- https://eclaim.kccllc.net/caclaimforms/urh/Documents/URH_NOT.pdf.
- <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/algorithmic-awareness-building>.
- <https://eco.sapo.pt/2019/11/22/cabify-deixa-portugal-a-30-de-novembro-tomamos-a-decisao-dificil-de-fechar-a-nossa-operacao/>.
- https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/europe-fit-digital-age/digital-services-act-ensuring-safe-and-accountable-online-environment/europe-fit-digital-age-new-online-rules-platforms_es#obligaciones-claras-de-los-guardianes-de-acceso-en-toda-la-ue.
- https://economia.elpais.com/economia/2017/09/14/actualidad/1505383683_266201.html.
- <http://esadealumnimagazine.com/es/la-tecnologia-actual-pone-en-contacto-la-oferta-y-la-demanda-en-tiempo-real/>.
- <https://gacetadelturismo.com/transporte-terrestre/cabify-vuelve-a-barcelona-tras-ajustar-su-modelo-de-negocio/>.
- <https://help.cabify.com/hc/es/articles/115000996089--En-qué-ciudades-opera-Cabify>.
- <https://help.cabify.com/hc/es/articles/115005222429--Qu%C3%A9-es-el-bot%C3%B3n-de-seguridad-y-c%C3%B3mo-funciona->.
- <https://help.cabify.com/hc/es/articles/115001002125--C%C3%B3mo-puedo-contactar-con-Cabify->.
- <https://help.cabify.com/hc/es/articles/115001144949--Cómo-puedo-hacer-una-estimación-de-precio->.
- <https://help.cabify.com/hc/es/articles/115000781629--C%C3%B3mo-creo-una-cuenta-en-Cabify->.
- <https://help.cabify.com/hc/es/articles/360001469585--Qu%C3%A9-es-Bipi->.
- <https://help.cabify.com/hc/es/articles/360001818560--C%C3%B3mo-puedo-solicitar-un-Easy-Taxi->.
- <https://help.cabify.com/hc/es/articles/360000326445--C%C3%B3mo-puedo-valorar-un-trayecto-anterior->.
- <https://help.uber.com/h/44cf1f0e-27ca-4919-9621-f1321a0381c1>.

- <http://ingenieriaaeroportuaria.blogs.upv.es/2013/06/28/hub-and-spoke/>.
- http://lexpansion.lexpress.fr/high-tech/pourquoi-covoiturage-fr-est-devenu-payant_1395565.html.
- <http://movilidad.cordoba.es/normativas-dereferencia>.
- http://oecdobserver.org/news/fullstory.php/aid/4648/A_sharing_economy.html.
- <https://okdiario.com/economia/uber-ultima-vuelta-barcelona-mediante-acuerdos-flotas-taxis-6406912>.
- <http://politicaterritorial.gva.es/va/web/transportes/transporte-publico-de-viajeros-por-carretera/procedimientos-administrativos>.
- <https://sede.fomento.gob.es/RegistroVTC/>.
- https://sede.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/FD15AD63-CE0F-4256-934AF150A2F4DC45/151275/Manual_de_usuario_AplicacionRegistroVTCV10.pdf.
- <https://sie.fer.es/recursos/richImg/doc/21544/PLAN%20INSPECCI%C3%93N%202015.pdf>.
- <https://stac.cat/el-taxi-alerta-de-que-esta-en-la-ruina-y-pide-medidas-urgentes-para-sobrevivir/>
- <http://s03.s3c.es/imag/doc/2015-11-26/sentencia-cabify.pdf>.
- <https://s3.observador.pt/wp-content/uploads/2015/04/decisao-comarca-de-lisboa-uber.pdf>.
- http://territori.gencat.cat/es/03_infraestructures_i_mobilitat/activitats_i_professionals_del_transport/transport_de_persones/autoritzacions_de_transport/.
- http://turia.gva.es/hdfi_access/cjc/bd.html.
- <https://uberlitigation.com/>.
- <https://valenciaplaza.com/uber-adapta-su-servicio-para-cumplir-con-los-requerimientos-del-decreto-valenciano>.
- https://www.abc.es/economia/abci-cabify-alia-movo-para-lanzar-servicio-motosharing-barcelonas-201908281319_noticia.html.
- <https://www.aireuropa.com/es/vuelos>.
- <http://www.amb.cat/es/web/amb/actualitat/noticies/detall/-/noticia/el-tsjc-suspen-el-reglament-rtc/7084492/11696>.
- https://www.ara.cat/economia/Audiencia-querella-patronal-VTC-Colau_0_2224577649.html.
- <http://www.asintra.org/publicaciones/ver/1196/sobre-la-demanda-de-confebus-a-blablacar-todos-debemos-jugar-con-las-mismas-reglas>.
- <https://www.autosmediterraneo.com>.
- <https://www.blablacar.es/conoce-blablacar/condiciones-generales-de-uso>.
- https://www.blablacar.es/experience-level?_locale=es_ES.
- <https://www.blablacar.es/faq/pregunta/que-es-la-verificacion-del-movil>.
- <https://www.blablacar.es/faq/question/como-se-establecen-las-aportaciones-de-los-pasajeros-de-mi-viaje>.
- <https://www.blablacar.es/faq/question/por-que-el-importe-por-plaza-no-es-variable>.
- <https://www.blablacar.es/ladies-only>.

- <https://www.blablacar.es/newsroom/noticias/blablacar-denuncia-espana-ante-la-comision-europea>.
- <https://blog.blablacar.es/newsroom/noticias/google-maps-incluye-blablacar-opciones#:~:text=Despu%C3%A9s%20del%20tren%2C%20el%20autob%C3%BA,servicio%20de%20mapas%20de%20Google>.
- <https://www.blablacar.es/seguro-compartir-coche>.
- <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-08-17/uber-wins-appeal-in-new-york-lawsuit-arbitration-battle>.
- <https://www.car2go.com/ES/es/madrid/how/>.
- <https://www.comunidad.madrid/servicios/transporte/autorizaciones-transporte-carretera>.
- <https://www.cortsvalecianas.es/es/parlament-obert/participa/iniciativa/proposicion-de-ley-del-servicio-del-transporte-publico>.
- https://www.courdecassation.fr/IMG/20200304_arret_UBER_espanol.pdf.
- <https://www.cpuc.ca.gov/tncinfo/>.
- https://www.diariodesevilla.es/sevilla/Cabify-prueba-Sevilla-pago-efectivo_0_1287471849.html.
- <https://www.diarioinformacion.com/elche/2020/01/16/tsj-avala-contratar-elche-vtc/2224796.html>.
- https://www.economiadigital.es/directivos-y-empresas/blablacar-se-libra-de-su-juicio-por-espionaje-informatico_582698_102.html.
- http://www.eduardorojotorrecilla.es/2015/08/uber-uberpop-relacion-laboral-entre-la_31.html.
- <https://www.efe.com/efe/espana/economia/admiten-a-tramite-una-demanda-de-taxistas-contravtc-por-competencia-desleal/10003-3962507>.
- https://www.elconfidencial.com/tecnologia/2018-05-06/uber-cabify-decreto-ley-gobierno-taxi-licencias-vtc-decreto_1558568/.
- https://www.elconfidencial.com/tecnologia/2019-03-06/cabify-barcelona-vuelve-300-coches_1865578/#:~:text=%22Hemos%20buscado%20un%20hueco%20legal,vez%20que%20soliciten%20un%20viaje.
- https://www.eldiario.es/andalucia/cs-blablacar-almeria-sevilla-parlamento_1_1292151.html.
- <https://www.eleconomista.es/transportes/noticias/8797300/12/17/Las-licencias-VTC-se-duplican-en-tres-anos-por-el-vacio-legal-que-irrita-al-taxi.html>.
- <https://www.eleconomista.es/transportes/noticias/9910097/05/19/Es-oficial-Uber-abandona-Valencia-tras-la-nueva-regulacion-de-VTC.html>.
- https://www.lespanol.com/economia/empresas/20190930/fedetaxi-denunciara-uber-empresas-vtc-cesion-trabajadores/433206715_0.html.
- https://www.lespanol.com/invertia/empresas/20170210/192731755_0.html.
- <https://www.elindependiente.com/economia/2019/08/22/uber-declara-gana-980-000-euros-espana-traspasa-holanda-los-ingresos-app/>.
- <https://www.elmundo.es/comunidad-valenciana/alicante/2020/01/17/5e20a36421efa046708b45fb.html>.
- <https://www.elmundo.es/economia/empresas/2018/11/25/5bfac770ca4741ff2c8b458f.html>.
- <https://www.elmundo.es/economia/2018/08/02/5b623d4bf468aebbf648b4610.html>.

- <http://www.elmundo.es/madrid/2017/11/16/5a0dcf87e2704e8b5a8b45bb.html>.
- <https://www.elmundo.es/madrid/2021/02/01/60154c4a21efa0a6238b4642.html>.
- https://elpais.com/ccaa/2019/05/30/valencia/1559214231_930040.html.
- https://elpais.com/economia/2018/11/08/actualidad/1541675937_359700.html.
- https://elpais.com/economia/2018/08/01/actualidad/1533107333_963263.html.
- https://elpais.com/economia/2019/01/31/actualidad/1548949470_920681.html.
- https://elpais.com/economia/2019/07/11/actualidad/1562835961_837320.html.
- https://elpais.com/economia/2019/10/03/actualidad/1570099916_335353.html.
- <https://www.elperiodico.com/es/economia/20190306/cabify-vuelve-barcelona-7339604>.
- <https://www.europapress.es/catalunya/noticia-taxistas-barceloneses-denuncian-uber-fiscalia-presunto-delito-contrahacienda-20200520151806.html>.
- <https://www.europapress.es/economia/laboral-00346/noticia-slt-pide-congreso-rechace-decreto-limita-vtc-20181012171545.html>.
- <https://www.europapress.es/economia/noticia-ayuntamiento-bilbao-acusa-uber-aterrizar-ciudad-nocturnidad-alevosia-20191031161931.html>.
- <https://www.europapress.es/economia/noticia-cabify-dice-taxis-conectados-plataforma-ingresan-1000-euros-mas-20200731094053.html>.
- <https://www.europapress.es/economia/noticia-cabify-lanza-boton-seguridad-conductores-situaciones-emergencia-20200824143511.html>.
- <https://www.europapress.es/economia/noticia-generalitat-cataluna-multa-30000-euros-prestige-limosine-cabify-20200107183557.html>.
- <https://www.europapress.es/economia/noticia-juzgado-paraliza-forma-cautelar-restricciones-granada-vtc-20181220181549.html>.
- <https://www.europapress.es/economia/noticia-uber-alcanza-mas-1500-taxistas-registrados-plataforma-ano-integracion-20201124111726.html>.
- <https://www.europapress.es/economia/noticia-uber-extiende-servicio-vtc-cadiz-coruna-20190725120714.html>.
- <https://www.europapress.es/economia/noticia-ugt-pide-congreso-rechace-decreto-limita-vtc-20181011130701.html>.
- <https://www.europapress.es/euskadi/noticia-gobierno-vasco-rechaza-peticion-cnmc-derogar-cuatro-articulos-normativa-vtc-euskadi-20200225190805.html>.
- <https://www.europapress.es/internacional/noticia-presidente-portugues-veta-ley-uber-cabify-no-abordar-cuestion-taxi-20180429193111.html>.
- <https://www.eventoselpais.com/nomoney2017/ponentes/juan-ignacio-garcia-braschi/>.
- <http://www.fedetaxi.com/fedetaxi-ampliara-denuncia-uber-cabify/>.
- <http://www.finanzas.com/noticias/empresas/20150918/cabify-uber-espanol-crece-3233828.html>.
- <https://www.flsenate.gov/Session/Bill/2017/340/BillText/c2/HTML>.
- <https://www.fomento.gob.es/transporte-terrestre/informacion-estadistica/estadisticas-estudio/datos-del-registro-general>.

- <https://www.fundeu.es/recomendacion/uberizacion-y-uberizar-terminos-validos/>.
- <https://www.haciadondenosmovemos.es/cabify-truths>.
- <https://www.haciadondenosmovemos.es/what-is-cabify>.
- <https://www.iberia.com/es/>.
- <http://www.iredic.fr/wp-content/uploads/2019/04/note-de-jp-avril-2019.pdf>.
- https://www.iustel.com/diario_del_derecho/noticia.asp?ref_iustel=1188599&utm_source=DD&utm_medium=email&nl=1&utm_campaign=16/5/2019.
- <https://www.judiciary.uk/wp-content/uploads/2018/12/uber-v-aslam-appeal-press-summary.pdf>.
- <http://www.juntadeandalucia.es/presidencia/portavoz/infraestructuras/141425/fomento/taxi/vtc/borrador>.
- <https://www.juntadeandalucia.es/servicios/normas-elaboracion/detalle/189526.html>.
- <https://www.larazon.es/economia/la-gremial-del-taxi-denunciara-a-uber-y-otras-vtc-por-cesion-ilegal-de-trabajadores-AH25118822>.
- <https://www.lavanguardia.com/economia/20180727/451124517296/huelga-taxistas-barcelona.html>.
- <https://www.lavanguardia.com/local/sevilla/20190805/463874902561/cordoba-recurre-una-sentencia-que-permite-a-vtc-entrar-en-zona-restringida.html>.
- <https://www.legalservicesnyc.org/news-and-events/press-room/1435-uber-must-make-unemployment-insurance-contributions-for-new-york-drivers-following-companys-withdrawal-of-appeal>.
- <https://www.loc.gov/law/foreign-news/article/germany-federal-court-of-justice-prohibits-uber-black-app/>.
- <https://www.linkedin.com/in/juan-garc%C3%ADa-braschi-0079982/?originalSubdomain=es>.
- www.lssi.gob.es.
- <http://www.lssi.gob.es/la-ley/Paginas/preguntas-frecuentes.aspx?Faq=%C3%81mbito+de+aplicaci%C3%B3n>.
- <https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Movilidad-y-transportes/Preguntas-frecuentes-sobre-servicios-de-movilidad-compartida-sin-base-fija/?vgnnextfmt=default&vgnnextoid=ed46a37da9c76610VgnVCM2000001f4a900aRCRD&vgnnextchannel=220e31d3b28fe410VgnVCM1000000b205a0aRCRD>.
- <http://www.madrid.org>.
- https://www.mineco.gob.es/stfls/mineco/ministerio/participacion_publica/audiencia/ficheros/ECO_Pol_AP_20200731_MAIN_APL_ECN.pdf.
- <http://www.mites.gob.es/es/participacion/consultas/historico-consulta/index.htm>.
- https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/audienciainfopublica/recursos/borrador_20200701_rd_registro_vtc_info_publica.pdf.
- https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/plan_inspeccion_2020.pdf.
- https://www.monopolkommission.de/images/HG22/Main_Report_XXII_Algorithms_and_Collusion.pdf.
- https://www.monopolkommission.de/images/HG22/HGXXII_Summary.pdf.

- <https://www.motorpasion.com/industria/cabify-vuelve-a-operar-barcelona-flota-300-coches-acepta-15-minutos-precontratacion>.
- <https://www.mscbs.gob.es/gabinete/notasPrensa.do?id=5093>.
- <https://www.nelp.org/news-releases/ubers-responsibility-make-unemployment-insurance-contributions-ny-drivers/>.
- <https://www.nouvelobs.com/rue89/rue89-consommation/20111220.RUE6572/fin-de-l-utopie-le-premier-site-de-covoiturage-devient-payant.html>.
- <https://www.ourdocuments.gov/doc.php?flash=false&doc=51&page=transcript>.
- <http://www.poderjudicial.es/cgpj/es/Poder-Judicial/Sala-de-Prensa/Notas-de-prensa/El-juez-mantiene-la-actividad-de-Blablacar-en-la-demanda-por-competencia-desleal-de-Confibus>.
- <http://www.poderjudicial.es/cgpj/es/Poder-Judicial/Tribunales-Superiores-de-Justicia/TSJ-Cataluna/Noticias-Judiciales-TSJ-Cataluna/Suspendidos-cautelaramente-varios-articulos-del-reglamento-del-Area-Metropolitana-de-Barcelona-que-regula-los-VTC>.
- <https://www.rechtbanken-tribunaux.be/fr/rechtbanken-en-hoven/tribunal-de-lentreprise>.
- <https://www.renfe.com/es/es/viajar/prepara-tu-viaje/horarios>.
- <https://www.reuters.com/article/us-uber-decision/uber-wins-u-s-court-appeal-to-push-price-fixing-case-to-arbitration-idUSKCN1AX1MU>.
- <https://www.reuters.com/article/us-uber-new-york/in-win-for-uber-judge-strikes-down-new-york-citys-cruising-cap-idUSKBN1YR1WC>.
- <https://www.revistaconsejeros.com/portada/3304/tenemos-dos-opciones-prohibir-la-disrupcion-o-liderarla>.
- <https://www.rtve.es/alacarta/videos/modo-digital/taxistas-nueva-york-ruina-competencia-uber-lyft/5427304/>.
- <http://www.rtve.es/noticias/20190131/uber-deja-operar-barcelona-tras-aprobar-generalitat-precontratacion-vtc/1877143.shtml>.
- https://www.sevitaxi.es/images/pdf/Borrador%20Propuestas%20Ordenacion%20Taxi_VTC.pdf
- <https://sharing.mini.es/>.
- <https://www.sos.ca.gov/elections/ballot-measures>.
- <https://www.transeop.com/blog/PDA-Que-es-Para-que-sirve/326/>.
- <https://transparencia.madrid.es/portales/transparencia/es/Informacion-juridica/Huella-normativa/Ordenanza-de-circulacion-de-vehiculos-destinados-al-arrendamiento-de-vehiculos-con-conductor-VTC/?vgnextfmt=default&vgnextoid=724c1f3474797610VgnVCM1000001d4a900aRCRD&vgnextchannel=4099508929a56510VgnVCM1000008a4a900aRCRD>.
- <https://www.uber.com/blog/honolulu/introducing-ubermilitary/>.
- <https://www.uber.com/es/es-es/>.
- <https://www.uber.com/es-ES/blog/hastapronto-barcelona/>.
- <https://www.uber.com/es-ES/blog/metodos-de-pago-uber/>.
- <https://www.uber.com/es-ES/blog/precios-madrid/>.
- <https://www.uber.com/es-ES/blog/taximadrid/>.

- <https://www.uber.com/es-ES/blog/uberone/>.
- <https://www.uber.com/es/es-es/business/>.
- <https://www.uber.com/es/es-es/drive/requirements/>.
- <https://www.uber.com/es-ES/drive/resources/how-to-become-a-fleet-partner/>.
- <https://www.uber.com/es/es-es/drive/tax-information/>.
- <https://www.uber.com/es-ES/newsroom/historia/>.
- <https://www.uber.com/es-ES/newsroom/nuevas-funcionales-de-seguridad-en-espana/>.
- <https://www.uber.com/es-ES/ride/uberblack/>.
- <https://www.uber.com/legal/es-es/document/?name=general-terms-of-use&country=spain&lang=es-es>.
- <https://www.uber.com/legal/es-es/document/?name=general-terms-of-use&country=united-states&lang=en>.
- <https://www.uber.com/legal/terms/es/>.
- <https://www.uber.com/es-US/legal/terms/us/>.
- <https://www.uber.com/us/es/elevate/uberair/>.
- <https://www.yescapa.es/alquiler/autocaravanas>.
- <https://www.yotaxi.es/2019/08/23/uber-no-paga-impuestos-en-espana-por-el-dinero-que-gana-de-las-comisiones-a-sus-conductores/>.
- <https://www.webtaxi.lu/>.
- <https://www3.socialcar.com/es/como-funciona>.
- <https://www.20minutos.es/noticia/3063092/0/amovens-demanda-blablacar-espionaje-informatico-competencia-desleal/#xtor=AD-15&xts=467263>.
- <https://www.20minutos.es/noticia/3627205/0/la-audiencia-desestima-la-querella-de-unauto-vtc-contralcaldesa-ada-colau/#xtor=AD-15&xts=467263>.