

Alcance y aplicabilidad de la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 20 de diciembre de 2017 (caso Uber)

The importance and the applicability of the sentence of the Court of Justice of European Union of December 20, 2017 (Uber case)

<https://doi.org/10.1387/lan-harremanak.20882>
Recibido: 24-05-2019
Aceptado: 24-06-2019

Ainhoa Fernandez García de la Yedra
Universidad del País Vasco - Euskal Herriko Unibertsitatea (UPV/EHU);
<https://orcid.org/0000-0002-1158-3999>

Resumen:

La calificación jurídica de las relaciones surgidas entre los intervinientes en el uso de las plataformas electrónicas es uno de los retos más apremiantes manifestados por la economía colaborativa. Prueba de ello, son los conflictos sociales, laborales y administrativos originados en los últimos tiempos en torno a ella.

El objetivo del artículo es sintetizar los criterios que determinan si nos encontramos ante un servicio de la sociedad de la información o si las plataformas son a su vez prestadores del servicio subyacente (transporte, alojamiento...). Para ello, se estudiarán los criterios dispuestos en tres casos de referencia en la materia: Uber, BlaBlaCar y Airbnb.

Junto con el análisis de las resoluciones dictadas en los referidos casos, se tendrá en cuenta, además de la normativa vigente, las orientaciones jurídicas dispuestas en la Comunicación de la Comisión Europea “Una Agenda Europea para la economía colaborativa”.

Palabras clave: economía colaborativa, plataformas electrónicas, TJUE, Uber, Airbnb

Laburpena:

Ekonomia kolaboratiboaren inguruan sortu diren erroka garrantzitsuenetariko bat partaideen artean ematen diren harremanak juridikoki kalifikatzea izan da. Honen froga, sortu diren administrazio-, lan- eta gizarte-arazoak dira.

Artikulu honen bidez, informazio gizartearen zerbitzu baten edo eduki materiala (garraio, ostatua) duen zerbitzu baten aurrean gauden erabakitze behar diren irizpideak zerrendatuko ditugu. Horretarako, kasu aipagarrietan eman diren irizpideak aztertuko ditugu, hain zuzen, Uber, BlaBlaCar eta Airbnb kasuak.

Ebazpen horien eta indarrean dagoen arautegiaren azterketarekin batera, Europako Komisioaren Komunikatuan, “Ekonomia kolaboratiborako europar agenda bat”-an, zerrendatzen diren orientabide juridikoak kontutan izango ditugu.

Gako-hitzak: ekonomia kolaboratiboa, plataforma elektronikoak, EBJA, Uber, Airbnb

Autor o autora de contacto:

Ainhoa Fernandez García de la Yedra, Universidad del País Vasco - Euskal Herriko Unibertsitatea (UPV/EHU) Facultad de Derecho - Sección Bizkaia, Barrio Sarriena s/n, 48940-LEIOA, Bizkaia, España
Email: ainhoa.fernandezg@ehu.es

Abstract:

One of the most pressing challenges revealed by the collaborative economy is the legal qualification of the relationships arising between the participants in the use of electronic platforms. Proof of this, are the social, labour and administrative conflicts originated in recent times around it.

The aim of the article is to synthesize the criteria to determine whether we are facing an information society service or whether the platforms are also providers of the service with material content (transport, hosting...). To do this, the criteria set out in three reference cases on the subject will be studied: Uber, BlaBlaCar and Airbnb.

Together with the analysis of the resolutions issued in the aforementioned cases, the legal guidelines laid down in the Communication of the European Commission "A European Agenda for the collaborative economy" will be taken into account, in addition to current legislation.

Keywords: collaborative economy, electronic platforms, CJEU, Uber, Airbnb

1. Introducción

La aplicación de los marcos normativos existentes a las plataformas electrónicas ha planteado relevantes cuestiones jurídicas, puesto que, por su modelo de negocio, se difuminan los límites establecidos entre consumidor y proveedor, trabajador por cuenta propia y por cuenta ajena y la prestación profesional y no profesional de servicios. De este modo, se discute sobre su calificación jurídica y sobre si deben o no cumplir normativa administrativa, fiscal y laboral propia de ciertos operadores tradicionales que intervienen en esos sectores. Así ha ocurrido con las principales plataformas colaborativas de éxito, en torno a las cuales se ha generado un conflicto suscitado en su mayoría por los operadores de negocio tradicionales, que rechazan la argumentación de las plataformas que se autocalifican como meras intermediarias (servicios de sociedad de la información), afirmando que son oferentes del servicio principal (transporte alojamiento...) y, por ello, sus competidores directos.

La Comisión Europea ya advirtió en su Comunicación “Una Agenda Europea para la economía colaborativa”¹ que, en principio, por proporcionar las plataformas un «servicio prestado normalmente a cambio de una remuneración, a distancia, por vía electrónica y a petición individual de un prestatario de servicios»², ofrecen un servicio de la sociedad de la información y, en ese sentido, no pueden estar sujetas a autorizaciones previas o requisitos dirigidos específica y exclusivamente a dichos servicios. Sin embargo, también reconoce que puede haber casos en los que las plataformas colaborativas ofrecen otros servicios adicionales, hasta el punto que, en determinadas circunstancias, una plataforma puede ser también quien presta el servicio subyacente. En tal caso, las plataformas colaborativas podrían estar sujetas a la normativa sectorial

¹ 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” disponible en: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-2001_es.htm

² Definición de servicio de la sociedad de la información dispuesta en el artículo 1, punto 1, letra b) de la Directiva Europea 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de septiembre de 2015, por la que se establece un procedimiento de información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información.

específica, incluidos los requisitos de autorización y concesión de licencias empresariales aplicados a los prestadores de servicios con contenido material (transporte, alojamiento...). Para poder aplicar una normativa u otra, es preciso determinar la calificación jurídica de cada plataforma (Codagnone *et al.*, 2016; Sundararajan, 2017).

Por ello, se han escogido como objeto de estudio los procedimientos judiciales existentes la materia y analizaremos los criterios de calificación de las plataformas tenidos en cuenta es sus respectivas resoluciones. En este sentido, se analizará en primer lugar la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) de 20 de diciembre de 2017³, “caso Uber”, pues sentó un precedente jurisprudencial en la materia y procede por ello, tiempo después de que fuera dictada, apreciar sus efectos en otras plataformas electrónicas que operan dentro de la “economía colaborativa” (Tourinho, 2018:96).

El TJUE, en respuesta a las cuestiones prejudiciales planteadas por el Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona, sobre si Uber es un servicio de transporte o un servicio de la sociedad de la información, resolvió que dicha empresa, que conectaba mediante una aplicación para teléfonos inteligentes y a cambio de una remuneración, a conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo con personas que deseaban efectuar un desplazamiento urbano, es un servicio en el ámbito de los transportes. Sin perder de vista que el objetivo principal del trabajo es determinar los criterios para la calificación de las plataformas, se prestará atención, asimismo, a los efectos de la sentencia del TJUE en el procedimiento principal relativo a la competencia desleal. Para completar el primer apartado, haremos referencia también al caso de la plataforma Cabify resuelto en Segunda Instancia por la Audiencia Provincial de Madrid.

Para comprobar el alcance de la sentencia del TJUE, en el sentido de cómo puede afectar a otras plataformas similares de la denominada “economía colaborativa”, analizaremos propiamente, en segundo lugar, otro caso relativo al “transporte colaborativo”. En concreto, el “caso Blablacar” (Apartado 3), plataforma que se incluye dentro de lo que se conoce como *carpooling* y cuyo principal objeto es compartir los gastos de viaje asociados al trayecto realizado en común por los viajeros (Leñena, 2015:13). “Sector” distinto del de los servicios de vehículos con conductor en el que se ha encuadrado la actividad de Uber, en su modelo de negocio actual⁴, o Cabify (AAVV, 2017:21), referidas, como hemos dicho, en el apartado anterior. Con el análisis de este caso, puliremos el análisis de los criterios tenidos en cuenta para calificar plataformas relacionadas con el transporte.

Si bien se desprende de esta Introducción que el del transporte es uno de los ámbitos en los que la irrupción de las plataformas electrónicas más conflictos ha generado y en el que antes se ha judicializado (Górriz, 2017:155), ya se han instado procedimientos contra otro tipo de plataformas que se encuentran aún pendientes de resolver. Este es el caso C-390/18 seguido en el TJUE, que trae causa en el Procedimiento Penal instado por el Fiscal de Francia que acusa a la plataforma Airbnb, consistente en poner en contacto a potenciales arrendatarios con arrendadores que ofrecen prestaciones de alojamiento de corta duración, por incumplimiento de la Ley francesa que regula las condiciones de

³ Existe otro caso resuelto por el TJUE en relación a Uber (C-320/16, Uber Francia) al que no haremos referencia ya que realiza una remisión completa a lo dictado en la sentencia de 27 de diciembre de 2017.

⁴ Es necesario manifestar que en la actualidad Uber ha modificado su modelo de negocio, suprimiendo su servicio Uberpop para adaptarse así a la normativa española en materia de transporte.

ejercicio de las actividades relativas a determinadas operaciones sobre inmuebles y fondos de comercio («Ley Hoguet») referente, en particular, a la actividad de agente inmobiliario. Recientemente se han publicado las Conclusiones del Abogado General Szpunar quien estima que Airbnb, a diferencia de Uber, presta un servicio de la sociedad de la información, por lo que estudiaremos, asimismo, los criterios dispuestos en este Asunto por el Abogado General (Infra 4).

En definitiva, nos encontramos ante un campo de estudio de plena actualidad, marcado principalmente por la inseguridad jurídica y carente de conclusiones doctrinales y jurisprudenciales estables, lo que dota a la materia de un gran interés doctrinal. Por ello, tras el análisis de las referidas Resoluciones, el objetivo del trabajo es presentar de forma sistematizada los criterios a tener en cuenta para calificar las plataformas electrónicas.

2. Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 20 de diciembre de 2017

2.1. Litigio principal y cuestiones prejudiciales

La Sentencia del TJUE trae causa en la demanda declarativa y de cesación de actos de competencia desleal instada por la “Asociación Profesional Élite Taxi” contra “Uber System Spain, S.L.”. De acuerdo con los hechos probados en el procedimiento principal, la “Asociación Profesional Élite Taxi” (en adelante, Élite Taxi) es una asociación de taxistas de Barcelona y su objeto social es velar por el prestigio, buen nombre y profesionalidad e intereses de las personas asociadas y, en general, la defensa de los intereses del sector del taxi. Por su parte, “Uber Systems Spain, S.L.” (en adelante, Uber) es una sociedad mercantil constituida con el fin de dar soporte a otras sociedades del grupo Uber, proveyendo servicio a demanda de solicitudes efectuadas mediante aparatos móviles y por internet. Bajo la referencia Uber se engloban una serie de servicios prestados por la sociedad “Uber International Holding, BV” y sociedades vinculadas, que gestionan una plataforma de internet que facilita los medios técnicos y organizativos en distintos países del mundo para poner en contacto a conductores de vehículos con usuarios que necesitan realizar desplazamientos en coche dentro de una misma ciudad.

Concretamente, en este procedimiento se planteó la deslealtad del servicio Uberpop, en el cual son conductores no profesionales quienes, haciendo uso de su propio vehículo y sin disponer de la licencia administrativa específica para realizar servicios de taxi, prestan el servicio de transporte. Por ello, Élite Taxi imputaba a Uber actos de competencia desleal por infracción de normas (artículo 15 de la Ley de Competencia Desleal –en adelante, LCD-), actos de engaño (artículo 5 de la LCD) e infracción de la buena fe (artículo 4 LCD).

Uber contestó a la demanda oponiéndose a lo argumentado de contrario, defendiendo que el servicio que prestaba no era un servicio de transporte, sino que debía considerarse incluido dentro de los servicios vinculados a la economía colaborativa y debía ser calificado como un servicio de la sociedad de la información. En este sentido, invocaba la Directiva europea 98/34 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio, sobre reglamentaciones técnicas y reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información, derogada por la Directiva 2015/1535, y la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, que transpone a España 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, para defender que la

actividad que desarrollaba no estaba sometida a licencias previas y, por tanto, no debería cumplir la Ordenanza Municipal en materia de transporte urbano de personas vía taxi.

Turnada la demanda al Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona, éste declara con carácter previo que, aunque Uber Systems Spain ejerce su actividad en España, su actividad está vinculada a una plataforma internacional, por ello, la actuación de la demandada no debía valorarse en el contexto de la ciudad de Barcelona o del territorio español, sino en el ámbito de la Unión Europea.

Asimismo, para comprobar si las prácticas de Uber eran desleales e incumplían la normativa española en materia de competencia, el Juzgado consideró necesario que se aclarase si Uber debía disponer de una autorización administrativa previa de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 9/2003, de 34 de julio SIC del Taxi en Cataluña y el Reglamento Metropolitano del Taxi, de 22 de julio de 2004 y ello dependía de la identificación de la naturaleza de los servicios que realizaba. Si, como Uber sostenía, prestaba un servicio de la sociedad de la información serían de aplicación la Directiva 98/34 (Directiva 2015/1535) así como la Directiva 2000/31/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2000, relativa a determinados aspectos jurídicos de los servicios de la sociedad de la información y la Directiva 2006/123, relativa a los servicios en el mercado interior y, como analizaremos a continuación, permitirían un régimen de establecimiento en España de empresas de servicio no sujeto a restricciones o licencias administrativas, lo que determinaría que el comportamiento de la demandada no pudiera considerarse desleal. En cambio, si se consideraba un servicio de transporte no serían de aplicación ninguna de las referidas normativas: las relativas a reglamentaciones técnicas y reglas sobre los servicios de la sociedad de la información no porque no nos encontraríamos ante un servicio de la sociedad de la información y la Directiva 2006/123, relativa a los servicios en el mercado interior, tampoco, ya que en su artículo 2.2 d) establece que no es aplicable a los servicios en el ámbito del transporte.

En concreto y en virtud del artículo 267 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, el Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona planteó las siguientes cuestiones prejudiciales al TJUE:

- 1) En la medida en la que el artículo 2, apartado 2, letra d), de la Directiva 2006/123 excluye del ámbito de aplicación de dicha Directiva a las actividades de transporte: se pregunta si la actividad realizada por Uber, con carácter lucrativo, de intermediación entre el titular de un vehículo y la persona que necesita realizar un desplazamiento dentro de una ciudad, gestionando los medios informáticos que permitan su conexión, debe considerarse una mera actividad de transporte o ha de considerarse un servicio electrónico de intermediación, o un servicio propio de la sociedad de la información en los términos que define el artículo 1.2 de la Directiva [98/34].
- 2) Dentro de la identificación de la naturaleza jurídica de esta actividad 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].
- 3) En el caso de que se considerara que el servicio realizado por Uber no es un servicio de transporte y, por lo tanto, se considerara dentro de los supuestos amparados por la Directiva 2006/123, la cuestión que se plantea es si el contenido del artículo 15 de la Ley de Competencia Desleal —referido a la violación de normas que regulen la actividad [concurrential]— no sería contrario a la Directiva 2006/123, concretamente al artículo 9

sobre libertad de establecimiento y régimen de autorización, cuando la referencia a leyes o normas jurídicas internas se realice sin tener en cuenta que el régimen de obtención de licencias, autorizaciones o permisos no puede ser en modo alguno restrictivo o desproporcionado, es decir, no puede obstaculizar de modo no razonable el principio de libre establecimiento.

4) Si se confirma que la Directiva [2000/31] es aplicable al servicio prestado por Uber, la cuestión que se plantea es si las restricciones de un Estado miembro respecto a la libre prestación del servicio electrónico de intermediación desde otro Estado miembro, en forma de sometimiento del servicio a autorización o licencia, o en forma de orden judicial de cesación de la prestación del servicio electrónico de intermediación fundada en la aplicación de la normativa nacional de competencia desleal, constituyen válidas medidas que constituyen excepciones al apartado 2 en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 3.4 de la Directiva [2000/31].

2.2. Fondo del Asunto: criterios para determinar que nos encontramos ante un servicio en el ámbito de los transportes.

2.2.1. Presunción general: servicios de la sociedad de la información

Tras exponer el marco jurídico aplicable al caso y resolver las cuestiones formales sobre su competencia y la admisibilidad de las cuestiones prejudiciales, el TJUE comienza con el análisis de las cuestiones prejudiciales primera y segunda, que, a su juicio, procede examinar conjuntamente puesto que en ambas el Juzgado de lo Mercantil pregunta al TJUE qué tipo de servicio presta Uber, si un servicio de la sociedad de la información o de transporte, en la primera, o parcialmente un servicio de la sociedad de la información, en la segunda.

En este sentido, el TJUE comienza propiamente el análisis sobre el fondo del asunto distinguiendo *a priori* dos servicios. Por un lado, el 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 y, por otro, el servicio de transporte, que consiste en el acto físico de desplazamiento de personas o bienes de un lugar a otro mediante un vehículo. Añade, además, que cada uno de estos servicios, considerados aisladamente, puede estar vinculado a diferentes directivas o disposiciones del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea relativas a la libre prestación de servicios (Apartado 34). En su análisis, el TJUE establece que se debe partir de una presunción general: en principio, un servicio de intermediación que permite la transmisión, mediante una aplicación para teléfonos inteligentes, de información relativa a la reserva del servicio de transporte entre el pasajero y el conductor no profesional que utiliza su propio vehículo, que efectuará el transporte, responde a los criterios para ser calificado de «servicio de la sociedad de la información», en el sentido del artículo 1, punto 2, de la Directiva 98/34, al que remite el artículo 2, letra a), de la Directiva 2000/31/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2000, relativa a determinados aspectos jurídicos de los servicios de la sociedad de la información, porque entiende, sin justificarlo, que se cumplen las cuatro características de este tipo de servicios: servicio prestado normalmente a cambio de una remuneración, a distancia, por vía electrónica y a petición individual de un destinatario de servicios (Apartado 35).

Sin embargo, se trata de una presunción *iuris tantum* que admite prueba en contrario, por lo que de estimarse que nos encontramos ante un servicio de transporte urbano no colectivo, como un servicio de taxi, éste debe ser calificado de «servicio en el

ámbito del transporte», en el sentido del artículo 2, apartado 2, letra d), de la Directiva 2006/123, a la luz del considerando 21 de ésta (Apartado 36).

Tras exponer tal presunción, el TJUE analiza los indicios que le llevan a concluir que, efectivamente, el servicio que presta Uber no se limita a un servicio de intermediación, puesto que no solo conecta a un conductor no profesional que utiliza su propio vehículo con una persona que desea realizar un desplazamiento urbano, sino que crea al mismo tiempo una oferta de servicios de transporte urbano, que hace accesible concretamente mediante herramientas informáticas. Argumenta lo anterior sosteniendo que Uber proporciona a los conductores no profesionales una aplicación sin la cual ni estos estarían en condiciones de prestar servicios de transporte ni las personas que desean realizar un desplazamiento urbano podrían recurrir a esos servicios. Asimismo, manifiesta el TJUE, que Uber ejerce una influencia decisiva sobre las condiciones de las prestaciones efectuadas por los conductores. Consta que Uber establece al menos el precio máximo de la carrera, que recibe este precio del cliente para después abonar una parte al conductor no profesional del vehículo y que ejerce cierto control sobre la calidad de los vehículos, así como sobre la idoneidad y el comportamiento de los conductores⁵ (Apartados 37-39).

En conclusión, considera que el servicio de intermediación forma parte integrante de un servicio global cuyo elemento principal es un servicio de transporte y, por lo tanto, que no responde a la calificación de «servicio de la sociedad de la información», sino a la de «servicio en el ámbito de los transportes», en el sentido del artículo 2, apartado 2, letra d), de la Directiva 2006/123. Calificación respaldada por la jurisprudencia del Tribunal según la cual “el concepto de «servicio en el ámbito de los transportes» engloba no sólo los servicios de transporte como tales, sino también cualquier servicio ligado de forma inherente a un desplazamiento de personas o mercancías de un lugar a otro gracias a un medio de transporte” (Apartado 40-41).

Las preguntas tercera y cuarta entraban en juego para el supuesto de que el servicio realizado por Uber no se considerase servicio de transporte y tenían que ver con la interpretación de las Directivas 2006/123 y 2000/31, por ello, estimó el TJUE que no era preciso responderlas.

2.2.2. Análisis crítico de la Sentencia:

Sin perjuicio de la calificación otorgada por el TJUE al servicio “Uberpop”, destacan dos aspectos de la Sentencia: por un lado, la falta de fundamentación de la calificación de servicio de transporte o servicio de la sociedad de la información (Górriz, 2019:4); y por otro la suficiencia o no de los criterios determinantes para calificar el servicio como servicio en el ámbito de los transportes.

Más allá de reproducir la definición de servicio de sociedad de la información dispuesta en la Directiva 98/34 el Tribunal no entra a precisar qué elementos identifican un servicio propio de la sociedad de la información y qué elementos permiten diferenciar estos servicios de otros servicios u operaciones comerciales. Para completarlo, nos valdremos de las Conclusiones del Abogado General Szpunar y de la Comunicación de

⁵ La doctrina ha calificado este control como control indirecto o *soft control*, es decir, realizado a través de un programa informático, que permite vigilancia constante del conductor, aunque no haya órdenes personales dirigidas al mismo (Sánchez-Urán, 2018:3).

la Comisión Europea “Una Agenda europea para la economía colaborativa”, documentos en los que, apreciamos, se apoyó el TJUE para su calificación.

a) Referencia a las Conclusiones del Abogado General Szpunar⁶

Como decimos, especial mención merecen las Conclusiones del Abogado General Szpunar puesto que determina en términos generales, y no atendiendo únicamente a las particularidades y especificidades de un caso concreto, cuándo nos encontramos ante un auténtico prestador de servicios de la sociedad de la información y cuándo ante un prestador del servicio subyacente (Rodríguez Marín, 2018:58), hecho del que se hace eco, asimismo, el propio Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona⁷, que resuelve el litigio principal y a la que haremos referencia en el Apartado siguiente. Asimismo, no distingue dos servicios –como hizo al principio el TJUE–, sino que expone que el servicio Uberpop es un servicio mixto, con un componente que se presta por vía electrónica (la conexión) y otro que no (el transporte) y dispone que estos podrán ser calificados como servicios de la sociedad de la información, en dos casos: a) cuando el servicio que no se presta por vía electrónica es económicamente independiente del prestado por vía electrónica (compraventa online de billetes de avión); y b) cuando el prestador del servicio electrónico es el mismo que el prestador del servicio no electrónico o cuando ejerce una influencia decisiva sobre el mismo, si el elemento esencial de la prestación se realiza por vía electrónica (Boboc, 2017:10). En cambio, si el elemento esencial fuera el servicio subyacente, no podría calificarse como servicio de la sociedad de la información.

En base a las consideraciones expuestas analiza la actividad de Uber. La conclusión a la que llega, al igual que el TJUE, es que Uber presta un «servicio en el ámbito de los transportes», no obstante, su razonamiento es distinto. El Abogado General, subraya, siguiendo la teoría expuesta acerca de los servicios mixtos, que «en el marco de dicho servicio, la prestación de transporte es sin lugar a dudas la principal y la que le confiere su sentido económico». Además, afirma que la parte de conexión del servicio es meramente preparatoria y tiene por objeto permitir la parte de transporte, esto es, la parte que se presta de forma electrónica no es económicamente independiente del servicio de transporte (Apartados 64 y 65). Si bien el Abogado General se vale de criterios como la fijación del precio, los requisitos mínimos de seguridad, el sistema de evaluación... lo hace para justificar el control que ejerce Uber de factores económicamente pertinentes del servicio de transporte ofrecido en su plataforma (Apartado 51), pero teniendo claro que su actividad debe analizarse como un conjunto (servicio mixto y no dos servicios) 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 elemento principal y por constituir el elemento principal el servicio que no se presta por vía electrónica, no puede considerarse servicio de la sociedad de la información (Apartado 71).

Estimamos, por ello, que lo más destacable es la referida interpretación propuesta acerca de los servicios mixtos y que el TJUE no realiza⁸.

⁶ Disponibles en: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=190593&doclang=ES>

⁷ Punto número 13 de la Sentencia del Juzgado de lo Mercantil N°3 de Barcelona, de 10 de abril de 2018.

⁸ Resulta interesante, asimismo, la interpretación que realiza sobre la Directiva 31/2000, sobre la que le pregunta el Juzgado al TJUE, pero que éste estima innecesaria porque no procede entrar a responder esas preguntas porque no es un servicio de la sociedad de la información.

b) Referencia a la “Agenda Europea para la Economía colaborativa”

La Comisión Europea presentó en el año 2016 al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones la Comunicación “Una Agenda europea para la Economía Colaborativa”⁹ donde, tras recoger los beneficios de la economía colaborativa y abordar las preocupaciones sobre la incertidumbre acerca de los derechos y las obligaciones de las personas que participan en ella, ofrece orientación jurídica y política sobre la manera de aplicar la legislación vigente de la UE a ésta.

Procede hacer referencia a tal documento, a modo de conclusión, puesto que, a pesar de que no lo refiere en su resolución, los criterios empleados por el TJUE para calificar el servicio como servicio en el ámbito de los transportes recuerdan a los dispuestos en tal documento (Sánchez-Urán, 2018:3). De acuerdo con la Comisión Europea, existen varios elementos de hecho y de Derecho que pueden determinar qué tipo de servicio presta una plataforma colaborativa y que habrá que analizar caso por caso. El primer criterio, es el precio: si es la plataforma quien fija el precio final que debe pagar el usuario como beneficiario del servicio subyacente, puede que sea ésta la propia prestadora. En cambio, si la plataforma únicamente lo recomienda o el prestador del servicio subyacente es libre de adaptarlo, puede que no se cumpla este criterio. En segundo lugar, la Comisión recoge otras condiciones contractuales clave: si la plataforma establece términos y condiciones distintos del precio que determinan la relación contractual entre el prestador de los servicios subyacentes y el usuario (instrucciones obligatorias sobre la prestación del servicio subyacente, incluida cualquier obligación de prestar el servicio) se puede intuir. Y por último, que la propiedad de los activos clave para prestar el servicio subyacente radique en la plataforma (Comisión Europea, 2016:7).

De acuerdo con la Comisión, si se dieran estos tres criterios, existen claros indicios de que la plataforma ejerce una influencia o control significativos sobre el prestador del servicio subyacente, lo que puede indicar a su vez que debe considerarse que presta también el servicio subyacente además de un servicio de la sociedad de la información. Existen, además, otros criterios que podrían indicar que la plataforma colaborativa ejerce un gran nivel de control e influencia sobre la prestación del servicio subyacente: que la plataforma sufrague los gastos y asuma todos los riesgos relacionados con la prestación del servicio subyacente o la existencia de una relación laboral entre la plataforma colaborativa y la persona que presta el servicio subyacente en cuestión. En general, cuanto más gestionan y organizan las plataformas colaborativas la selección de los proveedores de los servicios subyacentes y la manera en que se prestan dichos servicios, más evidente resulta que la plataforma colaborativa puede tener que ser considerada también como proveedora de los servicios. En cambio, no constituye por sí misma una prueba de influencia y control y las plataformas colaborativas pueden estar solamente asistiendo al prestador de los servicios subyacentes al ofrecer la posibilidad de realizar determinadas actividades que son auxiliares con respecto a los servicios principales de la sociedad de la información ofrecidos por la plataforma como intermediaria entre el prestador de los servicios subyacentes y sus usuarios (p. ej., modalidades de pago, cobertura de seguro, servicios postventa, etc.). Del mismo modo, la oferta de mecanismos de evaluación o calificación tampoco es por sí misma una prueba de influencia o control significativos (Comisión Europea, 2016:7).

⁹ Disponible en: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-2001_es.htm

El TJUE tiene en consideración dos de los criterios dispuestos en esta Comunicación, el precio y otras condiciones contractuales. Sin embargo, deja al margen uno de los tres fijados por tal institución para que pueda deducirse la influencia decisiva de Uber sobre el elemento no electrónico. En concreto, no menciona el de la titularidad de los bienes, los vehículos. No obstante, como bien apuntó el Abogado General en sus conclusiones (Apartado 55), y asume tácitamente el TJUE, el “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”. Parte de la doctrina estima, asimismo, que no habría que otorgar tanta importancia a la propiedad de las herramientas (el vehículo) como a la «aportación por la empresa de los medios más específicos de instalación técnica», esto es, a la propiedad de los medios digitales (Sánchez-Urán, 2018:3). En este sentido, veremos los efectos de la propiedad de estos medios digitales en el siguiente Apartado.

2.3. Efectos de la calificación del TJUE en el pleito principal: Sentencia del Juzgado de lo Mercantil Nº 3 de Barcelona de 10 de abril de 2018

Tal y como hemos adelantado en la Introducción, si bien en el pleito principal no se recogen criterios de calificación de las plataformas, puesto que esta labor correspondía al TJUE, es importante reparar en los efectos de esta sentencia en el pleito principal para ofrecer un análisis completo de la materia y comprobar, asimismo, la relevancia a efectos de la competencia desleal, de calificar a las plataformas de una u otra forma. Además, esto nos brindará la oportunidad de hacer referencia al caso de la plataforma Cabify.

2.3.1. Respuesta a las preguntas prejudiciales planteadas por el Juzgado

Es preciso recordar que las dos primeras cuestiones prejudiciales planteadas por el Juzgado de lo Mercantil tenían relación con qué tipo de servicio prestaba Uber, si uno de transporte o un servicio de la sociedad de la información (primera) o uno mixto (segunda). No obstante, las preguntas tercera y cuarta entraban en juego para el supuesto de que el servicio realizado por Uber no se considerase servicio de transporte y tenían que ver con la interpretación de las Directivas 2006/123 y 2000/31.

Tal y como hemos adelantado, el TJUE consideró, respondiendo así a las preguntas primera y segunda, que el servicio de intermediación prestado por Uber forma parte integrante de un servicio global cuyo elemento principal es un servicio de transporte y, por lo tanto, responde a la calificación de «servicio en el ámbito de los transportes», en el sentido del artículo 2, apartado 2, letra d), de la Directiva 2006/123, por lo que, a su vez, estimó que no había lugar a responder a las cuestiones prejudiciales tercera y cuarta ya que, principal consecuencia normativa de la calificación dispuesta por el TJUE, ni la Directiva 2000/31, por calificarse como servicio de la sociedad de la información, ni la Directiva 2006/123, de acuerdo con su artículo 2, apartado 2, letra d), los servicios en el ámbito de los transportes expresamente excluidos de su ámbito de aplicación, son aplicables.

Asimismo, este servicio tampoco está incluido en el ámbito de aplicación del artículo 56 TFUE, relativo a la libre prestación de servicios en general, sino en el del

artículo 58 TFUE, apartado 1, según la cual “la libre prestación de servicios, en materia de transportes, se regirá por las disposiciones del título relativo a los transportes”. No obstante, los servicios de transporte urbano no colectivo y los servicios indisolublemente vinculados a ellos carecen de regulación a nivel comunitario, por lo que la regulación de sus condiciones compete a los estados miembros, respetando siempre las normas generales del TFUE.

2.3.2. Efectos en el pleito principal

a) Efectos de la calificación en la normativa aplicable al caso

Procede en este momento examinar las consecuencias del pronunciamiento del TJUE en el procedimiento principal, ya que, tal y como hemos anunciado al comienzo del artículo, el procedimiento ante el TJUE trae causa en la demanda declarativa y de cesación de actos de competencia desleal instada por la “Asociación Profesional Élite Taxi” contra “Uber System Spain, S.L.”. Tras recibir respuesta a las cuestiones prejudiciales planteadas, el Juzgado de lo Mercantil Nº3 de Barcelona, con fecha 10 de abril de 2018, dictó Sentencia desestimatoria de las pretensiones de Élite Taxi.

Comienza el Juzgado precisando en los fundamentos jurídicos dos cuestiones en torno a la normativa aplicable para resolver el procedimiento. Por un lado, que, de acuerdo con lo dispuesto por el TJUE, la demanda sobre competencia desleal debe resolverse conforme a las normas de derecho interno español. Y por otro, que debe entenderse que los servicios prestados por la demandada se desarrollan en el ámbito específico del transporte de personas y no en el de intermediación en el transporte, como precisaremos a continuación.

Puesto que, en este sentido, es importante reiterar que el TJUE calificó la actividad de Uber como servicio en el ámbito de los transportes, no como servicio de transporte directamente, por lo que corresponde al Juzgado determinar, dentro de ese “ámbito” que servicio concreto presta Uber. Las partes se hacen eco de esto y entran en matizaciones respecto de si los servicios prestados por Uber son meros servicios de transporte o sí, por el contrario, deben considerarse servicios de intermediación en el transporte. De acuerdo con el Juzgado, la cuestión tiene trascendencia por cuanto el servicio de transporte discrecional de pasajeros requiere licencia para su desarrollo, mientras que un servicio de intermediación vinculado al transporte puede no exigir, necesariamente, dicha licencia.

A ese argumento es al que se acoge Uber: su actividad, aunque deba incluirse dentro del ámbito del transporte, no estaría sometida a la normativa específica del taxi en Cataluña y al Reglamento Metropolitano, por cuanto estaría prestando un servicio de intermediación, sometido al capítulo I del Título IV de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre (en adelante, LOTT), sector que afirma la demandada que ha sido liberalizado.

No obstante, el razonamiento del Juzgado difiere de lo aducido por Uber puesto que, “en la medida en la que los servicios prestados por la demandada se desarrollan dentro del ámbito del transporte interurbano de personas propio del taxi, no puede acertarse que los servicios que se prestan sean de una intermediación genérica en el transporte de personas, sino en el ámbito específico del transporte interurbano”. Debe

quedar, por tanto, sometido a las normas que regulan tal sector (Fundamento Jurídico Tercero Apartado 14).

La principal conclusión de lo anterior es que Uber no presta un servicio de intermediación en el transporte y en ese sentido, a pesar de que el Juzgado no lo exponga con determinación, cabe deducir que su actividad a de calificarse como transporte público discrecional de viajeros y, en concreto, como transporte de viajeros por carretera en vehículo turismo, todo ello de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 62 y siguientes de la LOTT y 123 y siguientes del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante, RLOTT), quedando, por ello, su actividad sujeta a las normas que regulan tal sector (Górriz, 2019:15). Como veremos a continuación, el Juzgado desestima la demanda por problemas de imputabilidad, por ello, ya que a efectos prácticos del caso resulta intrascendente, entendemos que no justifica de forma determinante la calificación de Uber.

b) Efectos en relación a la competencia desleal

Tras esta fijación el Juzgado analiza uno a uno los preceptos de la Ley de Competencia Desleal que Élite Taxi estimaba violados, reiteramos: actos de competencia desleal por infracción de normas (art.15 de la LCD), actos de engaño (artículo 5 de la LCD) e infracción de la buena fe (artículo 4 LCD). Se corresponden con los Fundamentos Jurídicos Cuarto y Quinto, Sexto y Séptimo, respectivamente, de la sentencia.

- Competencia desleal por infracción de normas (artículo 15 LCD)

Comienza con la violación de normas como acto de competencia desleal, artículo 15 LCD que, a su vez, regula dos supuestos de hecho. El primer apartado toma como punto de referencia la violación de normas que tienen por objeto la regulación de la competencia, cuya deslealtad no se funda en la misma infracción sino en la concurrencia de ciertas circunstancias. El segundo apartado, en cambio, se refiere a la infracción de normas cuyo objeto incida de forma inmediata en la regulación de la competencia, regulación de la actividad concurrencial, que reputa desleal directamente (Massaguer, 1991:431). La normativa aducida por Élite Taxi en su demanda regula la actividad concurrencial del sector del taxi en Barcelona, por lo que, habrá que prestar atención al punto segundo del artículo 15 de la LCD. El Juzgado, valiéndose de la jurisprudencia del Tribunal Supremo, el Juzgado fija el alcance de mismo¹⁰.

Se centra en primer lugar en una diferencia de redacción entre el punto 1 y punto 2 del artículo 15 LCD. El 15.2, que es el que aquí interesa, carece de la referencia a que el infractor se prevalga en el mercado de una ventaja competitiva adquirida mediante la infracción de las leyes, que sí contiene el primer apartado. No obstante, pese a su falta, ambos preceptos tienen una finalidad común: reprimir aquellas infracciones normativas que supongan una alteración ilegal del punto de partida en que inicialmente se hallan todos los competidores. Por ello, la ausencia no debe entenderse como indicativa de que cada uno de los apartados tiene un fundamento distinto. La diferente redacción de uno y otro, responde a que la mera infracción de una norma que no tiene por objeto la regulación de la actividad concurrencial no supone necesariamente una obtención de ventajas

¹⁰ En concreto, sentencias del Tribunal Supremo de 17 de mayo y 13 de junio de 2017.

competitivas significativas, y de ahí que se introduzca en el texto del precepto esa exigencia (Emparanza, 2009:261).

Es necesario delimitar, asimismo, la noción de «norma reguladora de la actividad comercial». En un principio, se consideró que debía analizarse la finalidad de la norma en cuestión, si ésta perseguía la protección de la libre competencia. En la actualidad se ha optado por entender que lo relevante es el contenido de la norma infringida, esto es, que regule el comportamiento concurrencial de los competidores, en el sentido de que la vulneración de las mismas afecta directamente al modo en que los operadores del sector regulado ejercen su actividad (Massaguer, 1999:441 y Emparanza, 2009:264).

Dentro de las normas que regulan la actividad concurrencial distinguimos tres tipos: normas que prohíben una serie de estrategias competitivas, normas que limitan el acceso a un determinado sector o actividad profesional y normas que regulan propiamente la libre competencia (Leñena, 2015:23). Prestaremos atención al segundo de los supuestos, puesto que se refiere a aquellas normas que regulan el acceso a una profesión o al ejercicio de una actividad económica. Son barreras de entrada a un determinado mercado, que el legislador ha estimado necesario restringir. Es habitual en el ámbito de ciertas profesiones liberales y en determinadas actividades económicas. De esta manera, si un sujeto quiere prestar un servicio profesional o desarrollar una actividad determinada sin cumplir con la normativa prevista para poder acceder a dicho mercado, o sin obtener las licencias o autorizaciones correspondientes para desarrollar la actividad, incurriría en una vulneración del artículo 15.2 de la LCD. Desarrollar una actividad determinada, como es el transporte de viajeros por carretera en vehículo turismo (taxi) sin cumplir con la normativa prevista para poder acceder a dicho mercado, esto es, sin obtener la licencia de taxi para desarrollar la actividad, supondría, por tanto, la vulneración del artículo 15.2 de la LCD (Leñena, 2015:23). Asimismo, y en relación a otros preceptos del Reglamento Metropolitano del Taxi que Élite Taxi entendía que Uber violaba, el Juzgado apreció que no todos ellos deben considerarse reguladores de la competencia, puesto que algunos se refieren a requisitos o formalidades de carácter administrativo. En concreto, a las características de los vehículos, la regulación sobre la instalación de emisoras en los vehículos, las revisiones al margen de las revisiones regladas de vehículos de motor y la regulación de la recogida en determinados puntos de la ciudad (puertos, hoteles, aeropuertos) (Apartado 19.1).

Si bien quedó acreditado en el procedimiento que Uber carecía de las licencias necesarias para realizar los servicios de taxi en la ciudad de Barcelona, infracción de una norma concurrencial, el Juzgado estimó un problema de imputabilidad en relación a las ventajas competitivas directas que pudieran darse, dado que éstas no afectaban a Uber, sino, en su caso, a los conductores y propietarios de los vehículos que utilizan la aplicación de referencia eludiendo la exigencia de licencia específica para realizar servicios de taxi. Añade el Juzgado que, si los conductores de vehículos dispusieran de licencia habilitante para prestar servicios de taxi, no sería necesario que la aplicación que coordina dichos servicios dispusiera de una licencia específica de prestación de esos servicios (Apartado 19.3).

Idéntico problema de imputabilidad apreció el Juzgado en cuanto a la identificación de los comportamientos infractores de los deberes de competencia. Recordamos que la demandada en el procedimiento era “Uber System Spain, S.L.”, no todas las sociedades integradas en el grupo Uber y si lo que se cuestiona es el uso de la aplicación informática,

dicha aplicación informática no ha sido ni creada ni gestionada por “Uber System Spain, S.L.”. La aplicación informática descargable es titularidad de una empresa distinta de la demandada y es explotada por dicha sociedad, ajena a los presentes autos. El escrito de demanda no concreta las actuaciones o servicios concretos que realiza “Uber System Spain, S.L.” y los actos de cooperación que de modo genérico se le imputan no pueden considerarse desleales ya que la cooperación o soporte a empresas del grupo no puede asimilarse, sin más, a la cooperación o soporte en actividades o servicios que específicamente puedan reputarse desleales (Apartado 19.8).

En conclusión, el Juzgado consideró que los problemas de imputabilidad y los problemas para identificar quién es el beneficiario de las ventajas competitivas derivasen en desestimar la demanda en lo referente a la infracción de normas.

- Competencia desleal por actos de engaño (artículo 5 LCD)

También desestima el Juzgado la demanda en relación a los actos de engaño. Élite Taxi invoca el artículo 5 de la LCD para imputar a la demandada actos de engaño al consumidor o usuario argumentando que, si estos tuvieran conocimiento de que están contratando un servicio ilegal y que no cumple las exigencias de la legislación española, provocaría una alteración su comportamiento. Esto es, Élite Taxi estima que Uber induce a error a los consumidores haciéndoles creer que están contratando un servicio de taxi adecuado a la legalidad, pero, si supieran que en realidad se trata de un servicio ilegal no lo contratarían.

Del mismo modo que con el precepto anterior, el Juzgado se vale de la Jurisprudencia del TS y de la Audiencia Provincial de Barcelona para fijar el alcance del artículo 5. Lo resume apropiadamente, la sentencia de 22 de abril de 2013 de esta última indicaba que:

Como recuerda la STS de 11 de Febrero del 2011, (...) el acto desleal, que la norma describe como tipo abierto y de peligro, presupone la utilización o difusión de indicaciones inexactas, falsas o meramente incorrectas, así como la omisión de las verdaderas, cualquiera que sea la práctica, con tal que pueda inducir a error a las personas a las que se dirige o alcanza, esto es, a los destinatarios directos o indirectos de la indicación, la omisión o la práctica, sobre aquellos extremos. Como recuerda la STS de 19 de mayo de 2008, este precepto "trata de proteger el correcto funcionamiento del mercado, en el que la ley de la oferta y la demanda cumple una función trascendente, ante la posibilidad de que los consumidores, en el momento de tomar la decisión de adquirir o no los bienes - productos o servicios-, estén errados sobre las características de los mismos que puedan influir en aquella."

No obstante, en este caso, el Juzgado no entra a analizar el fondo y, sin perjuicio de la existencia o no de engaño, desestima la demanda en este punto por problemas de imputabilidad: los actos de engaño que se describen se refieren al contenido de una página web (www.uber.com) que no ha sido creada ni es explotada por Uber SS, demandada en el procedimiento. Por lo tanto, el engaño, en caso de existir, no podría imputarse a ésta sino a la sociedad que gestiona los contenidos de la página web.

- Competencia desleal por infracción de la buena fe (artículo 4 LCD)

Misma suerte corre la invocación genérica del artículo 4 de la LCD y el principio de buena fe. En el escrito de demanda se hace mención al artículo 4, vinculado a los mismos hechos y circunstancias por las que se imputaban a la demandada actos de engaño. De acuerdo con el Juzgado, es reiterada la jurisprudencia que advierte que la invocación genérica del artículo 4 de la LCD (en su redacción actual) no puede servir para considerar desleales comportamientos que no cumplen con los requisitos de los tipos concretos de la LCD y en concreto, se acoge a lo dispuesto en la Sentencia de la Sección 15ª de la Audiencia Provincial de Barcelona, de 24 de marzo de 2017 que sintetiza el estado de la jurisprudencia sobre el alcance de la cláusula general de buena fe: “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).” En este caso, no se han identificado tales elementos, por tanto, se desestima la demandada también en este punto.

2.4. Referencia al caso Cabify

Tal y como hemos expuesto en la Introducción, dentro de lo que se conoce como “transporte colaborativo” distinguimos distintas plataformas electrónicas que, a su vez, actúan en sectores diversos. En su vertiente más colaborativa hemos destacado la plataforma BlaBlaCar, cuya actividad analizaremos en el próximo apartado y, por otro lado, hemos referenciado a las plataformas Uber y Cabify que prestan ambas un servicio en el ámbito de los transportes. Para puntualizar definitivamente esta distinción de servicios, servicio en el ámbito de los transportes y servicio de transporte *stricto sensu*, procede hacer referencia al asunto de la “Federación Profesional del Taxi de Madrid” contra “Maxi Mobility Spain, S.L.”, sociedad que gestiona y explota la aplicación Cabify.

Tanto el caso de Uber como este, tienen origen en una demanda por competencia desleal instada por distintas asociaciones de taxistas y en ambos casos el resultado en cuanto al ilícito competencial es el mismo, se desestiman las demandas. No obstante, la labor de los jueces en uno y otro caso difiere. En el caso de Uber era necesario determinar en primer lugar la calificación de la plataforma y de ahí la necesidad de consultar al TJUE. En este caso, en cambio, el servicio que presta “Maxi Mobility Spain, S.L.” ya está fijado: es una sociedad mercantil que gestiona y explota la aplicación Cabify a través de la cual canaliza una actividad de comercialización e intermediación en el transporte de viajeros principalmente a través de vehículos de alquiler con conductor titulares de licencias VTC (vehículos de turismo con conductor) de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 180 y siguientes del RLOTT. Los clientes y usuarios registrados de la aplicación Cabify, pueden solicitar a través de dicha plataforma la prestación de un servicio de alquiler de vehículo con conductor y la misma, por medios telemáticos, la asigna al titular de una licencia VTC, que está vinculado contractualmente con la demandada y que lo presta conforme a una hoja de ruta, que para cada servicio emite dicho titular de la licencia VTC, facturando “Maxi Mobility Spain, S.L.” el importe del servicio al cliente final.

El caso fue resuelto en primera instancia por la Sentencia del Juzgado de lo Mercantil nº12 Madrid de 13 de junio de 2017, que desestimaba la demanda interpuesta por “Federación Profesional del Taxi de Madrid”, que interpuso recurso de apelación contra la misma, resuelto por Sentencia nº 14/2019, de 19 de enero, de la Audiencia Provincial de Madrid confirmatoria de la sentencia de Juzgado. Destacar, en este caso, que haremos referencia únicamente a la sentencia de la Audiencia por dos razones: por la identidad de fundamentos de fondo con la sentencia de instancia y porque hace referencia a la Sentencia del TJUE en el caso Uber, así como a las conclusiones del Abogado General, lo que evidencia el alcance y la importancia de lo expuesto en ambos textos.

Como decimos, el procedimiento trae causa en la demanda promovida por “Federación Profesional del Taxi de Madrid” (en adelante, Federación) contra “Maxi Mobility Spain, S.L.” (en adelante, Maxi Mobility) en ejercicio de las acciones declarativa y de cesación contempladas en el artículo 32 de la Ley 3/1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal. Federación atribuía a Maxi Mobility la comisión de los ilícitos tipificados en el artículo 15.1 y 2 de tal Ley, por infracción del artículo 182 del (RLOTT) y 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 RLOTT. Los cargos contra Maxi Mobility se resumían en que realizaba su actividad sin la preceptiva autorización exigida y regulada en las referidas normativas.

El Juzgado desestimó la demanda por los siguientes motivos: (i) porque las normas expuestas no imponen ninguna obligación a Maxi Mobility sino a quienes, amparados por la correspondiente autorización administrativa de arrendamiento de vehículos con conductor y en virtud del contrato suscrito con aquella, llevan a cabo materialmente el servicio de transporte de viajeros; (ii) porque los hechos en que se sustenta la demanda carecen de prueba concluyente; y (iii) porque, en todo caso, no ha resultado acreditado que, por efecto de los hechos señalados por Federación, Maxi Mobility obtuviera una ventaja competitiva frente a sus competidores (como tales considera la sentencia a quienes explotaran aplicaciones telemáticas de intermediación en el sector del transporte discrecional de viajeros), señalando el juzgador, con apoyo en la sentencia del Tribunal Supremo de 17 de mayo de 2017, la necesidad de tal circunstancia incluso en el ilícito contemplado en el artículo 15.2 LCD, tal y como hemos referido en el Apartado 2.3.2. b).

Disconforme con lo decidido por el juzgador precedente, Federación interpuso Recurso de Apelación basado en un único apartado: la infracción del artículo 15.1 y 2 LCD en relación con el artículo 22.2 de la LOTT, artículos 180 a 182 RLOTT y la ORDEN FOM/36/2008 por error en la apreciación y valoración de la prueba. Para defender que de la normativa invocada sí que se derivan obligaciones para Maxi Mobility, trae al caso el análisis efectuado por el Abogado General en el asunto Uber por resultar, según su criterio, plenamente trasladable a este. Así, persigue que se califique la actividad realizada a través de la plataforma Cabify igual que se hizo con Uber: que en lugar de como intermediario en el transporte directamente, se califique prestación única, que incluía tanto la búsqueda del conductor disponible y la reserva de la carrera, como la prestación de transporte *strictu sensu*, para de las normas invocadas por Federación también se deriven obligaciones para Maxi Mobility (Fundamento Jurídico Segundo Apartado Sexto).

Sin embargo, estima la Audiencia que Federación no justifica la identidad que afirma existir entre este supuesto y el de Uber y, además, que afloran palpables diferencias

entre ambos. Interesante, en este sentido, es la determinación que realiza la sentencia del servicio prestado por “Cabify”, argumentación que comienza ratificando lo que adelantamos en el Apartado 2.3.2. a) y que puso de manifiesto la sentencia del TJUE: el "servicio en el ámbito de los transportes" no es lo mismo que "servicio de transporte". El primero de los conceptos engloba no solo los servicios de transporte como tales (consistente, en "el acto físico de desplazamiento de personas o bienes de un lugar a otro mediante un vehículo"), sino también cualquier servicio ligado de forma inherente a un desplazamiento de personas o mercancías de un lugar a otro gracias a un medio de transporte.

Es por ello que no resultan de obligado cumplimiento para Maxi Mobility las normas cuya infracción se aduce, pues su condición es de mera mediadora, que encuentra reflejo en el Capítulo I del Título IV de la LOTT y sí lo son para aquellos con quienes dicha entidad tiene contratada la prestación de los servicios de arrendamiento de vehículo con conductor y que luego, a su vez, Maxi Mobility ofrece a los usuarios registrados de la plataforma Cabify.

Por último, simplemente referir que Maxi Mobility contaba con la habilitación administrativa como agencia de viaje para el ejercicio las funciones de mediación entre los usuarios del transporte y los transportistas que requería el artículo 119.1 LOTT en su redacción originaria. Tal y como refiere la Audiencia, la 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 viaje 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. En definitiva, Maxi Mobility no infringía ninguna norma que pudiera situarla en una situación competitiva ventajosa.

3. Aplicabilidad de la Sentencia a otras plataformas de transporte: BlaBlaCar

Para finalizar con el ámbito del “transporte colaborativo” analizaremos el caso de la plataforma BlaBlaCar, cuyo origen se sitúa también en una demanda por competencia desleal que resultó desestimatoria. Sin embargo, en este caso, a diferencia de Uber y Cabify, la plataforma se calificó, tanto en primera como en segunda instancia, como servicio de la sociedad de la información. Haremos referencia a la Sentencia 30/2017 del Juzgado de lo Mercantil nº 2 de Madrid, de 2 febrero, esto es, previa a la dictada por el TJUE y a la reciente Sentencia 86/2019, de 18 de febrero, de la Audiencia Provincial de Madrid ratificó la del Juzgado, confirmando que BlaBlaCar no es competencia desleal del autobús.

3.1. Sentencia 30/2017 del Juzgado de lo Mercantil Nº2 de Madrid, de 2 de febrero

3.1.1. Hechos Probados

En este caso, la “Confederación Española de Transporte en Autobús” (Confebus) interpuso una demanda de juicio ordinario contra “Comuto Iberia, S.L.” y “Comuto, S.A.”

(entidades que prestan el servicio BlaBlaCar en España y, en adelante, Comuto) por la que solicitaba que se declare la deslealtad de las prácticas llevadas a cabo por las demandadas en materia de transporte de viajeros y la deslealtad del transporte que realizan los conductores con vehículos particulares a los que las codemandadas intermedia a través de la aplicación/web www.blablacar.es.

De acuerdo con los hechos probados de la sentencia de instancia (Fundamento Jurídico Cuarto) y algo en lo que convienen las partes, Comuto configura una plataforma (BlaBlaCar)

a la que se puede adscribir cualquier persona que se registre en la página www.blablacar.es, en la que introducen sus datos personales, edad, teléfono, etc., y que una vez introducidos dichos datos se consigna la procedencia y el destino del viaje, configurados igualmente los voluntarios que pueden realizar dichos viajes. Todos coinciden en que los viajes pueden buscarse de una manera artesanal, mediante anuncios en internet, en las universidades, o incluso en el cartel de anuncios de un supermercado. La plataforma perfecciona el sistema de manera que genera un volumen enorme de usuarios y de proveedores mucho más allá de la cuestión artesanal, pues debido a su fama y a la publicidad que realiza, todo el que quiere abaratar su viaje, o el que quiere hacerlo en un coche particular puede acceder de forma infinitamente más efectiva que si lo hace a través de un anuncio mecánico o informático. Hasta ahí no habría ningún punto de fricción. Sin embargo, BLABLACAR, además de ser intermediario en el contacto, es también quien pone reglas sobre las personas que lo organizan, el formato en que debe realizarse, el precio que debe pagarse, recibe el dinero y lo paga e incluso es beneficiada por un margen preestablecido en sus normas de contacto.

No obstante, ambas partes difieren en la calificación del servicio que presta Comuto. En concreto, Confibus considera que las demandadas en el procedimiento realizan una actividad de mediación en el transporte –como Cabify– y que precisan para ello ser titulares de autorización administrativa y habilitación específica al amparo de lo dispuesto en los artículos 22 y 53 LOTT, de las que carecen y por ello basa su demanda en el artículo 15.2 de la LCD.

Comuto, por su parte, defiende que la actividad prestada a través de BlaBlaCar es la de intermediación de información entre particulares vía electrónica, esto es, un servicio de la sociedad de la información, amparado por la Directiva 2000/31/CE y la Ley 34/2002, de 11 de julio, de servicios de la sociedad de la información y comercio electrónico.

3.1.2. Actividad de los usuarios: transporte privado particular

Una vez más, se trata de dirimir si la plataforma presta un servicio de la sociedad de la información, en cuyo caso y de acuerdo con las Directivas 2000/31/CE y 2006/123 no procede imponer restricciones o licencias administrativas, o un servicio sujeto a la Ley de Transportes Terrestres.

A diferencia del TJUE, el Juzgado, en vez de analizar directamente la actividad de la plataforma, se centra en resolver si es de aplicación o no la LOTT a los distintos hechos presentes. Así, identifica en primer lugar qué relación existe entre los usuarios de la plataforma y desde el primer momento deja claro que poner en contacto a particulares, con más o menos requisitos, no es una actividad sujeta a la LOTT. A diferencia de lo que

dispuso el TJUE en relación a Uber, la plataforma BlaBlaCar no se ha creado para organizar el transporte sino para poner en contacto a particulares que quieren realizar un viaje juntos y compartir determinados gastos del trayecto, y para dar calidad al servicio de contacto por medio de unos márgenes y unos límites y un formato de actuación¹¹. El juzgado equipara el hecho de que dos personas se pongan de acuerdo para viajar juntas a la relación de amistad dispuesta en el artículo 101 de la LOTT:

Lo que significa amistad a los efectos de la regulación legal o "equivalente" forma parte de la falta de actualidad de la legislación existente, pero tal ambigüedad impide que los contactos que se realizan a través de una plataforma como BLABLACAR no puedan ser incluidos en las excepciones de la aplicación de la LOTT. La equivalencia va mucho más allá, y tendrá que definirse la intención de la ley con otros parámetros, pero desde luego en absoluto por la pretensión de la parte actora de no haber sido incluidos en la excepción que establece la regulación a la que se acoge para intentar la prohibición. Esta equivalencia de amistad encaja perfectamente en que dos personas se pongan de acuerdo para realizar un viaje juntos, sin que sea aplicable el precepto excepcional limitador a la situación legal que nos ocupa enjuiciar. En definitiva, las pretensiones de la actora no pueden basarse en el enunciado de los artículos que dice relativos a la relación de los conductores con las personas que comparten el transporte, pues las prohibiciones solo pueden ser aplicables cuando afecten a la legislación y al orden público, y es evidente que ello tiene que tener una interpretación restrictiva de la prohibición como todas las prohibiciones, lo que aquí por las dudas no se da (Fundamento Jurídico Quinto- párrafo noveno-).

Una vez desgranado que la relación y la actividad entre los usuarios estima que otros aspectos controlados por la plataforma tampoco constituyen actividades reguladas por la LOTT como el control de los datos facilitados por los usuarios, la identificación del conductor o la prohibición de determinadas actitudes (no poder fumar, poner o no música o no cobrar más que lo que supone compartir gastos).

Por todo ello, en resumen, afirma el Juzgado que la actividad que facilita Comuto se centra única y exclusivamente en el transporte privado particular, por lo que no puede aplicarse a las demandadas la LOTT y de ahí que no se pueda entender que hay competencia desleal por vulneración de dicha normativa.

3.1.3. Actividad de la plataforma: servicio de la sociedad de la información

Centrada la atención ya en la actividad de la plataforma, descarta el Juzgado la posibilidad de que ésta preste otros servicios en el ámbito del transporte a los que se hace referencia en la LOTT y, además, al no estar su actividad específicamente regulada en tal normativa de transporte, descarta su aplicación por analogía:

Podría suscitarse la duda si las demandadas realizan una labor de intermediación dentro de los postulados de la LOTT, pero la misma ha de disiparse, ya que no puede considerarse como una agencia de viajes, no solo porque como se ha dicho con anterioridad se está dentro del concepto de transportes privados, sino porque la regulación de las agencias de viajes están transferidas a las comunidades autónomas y en su consecuencia no tendría cabida dentro de la LOTT y además, porque la normativa de la intermediación hace referencia al transporte de mercancías que no es el caso, ni tampoco se está en presencia de un comisionista, por cuanto que se precisa de un apoderamiento al efecto, hecho que no

¹¹ Idéntica distinción entre el *carpooling* y el transporte urbano bajo demanda en cuanto a su posible calificación como transporte privado se realiza en Olmedo (2017:269).

tiene virtualidad en el supuesto de autos. Ni tampoco la de un transitario (artículos 1 y 126 de la Ley 16/1987 de 30 de julio de Ordenación de los Transportes Terrestres ; artículo 167 del Reglamento de la anterior ley, aprobado por Real Decreto 1211/1990 de 28 de septiembre y artículo 5 de la nueva Ley 15/2009), ya que se requiere un intermediario y organizador de transportes, que se equipararía, sin embargo, en cuanto a derechos y obligaciones ante el cargador, a la figura del porteador si se había comprometido con él a hacerse cargo de la total operativa del transporte, con independencia de que no lo hubiese realizado por sí mismo en todo o en parte, lo que tampoco es el supuesto litigioso, sin que haya subcontratación por carecer del carácter de profesional de ambas partes. En suma la labor de los demandados no está regulada específicamente en la normativa de transporte terrestre, sin que pueda aplicarse analogía. Por otro lado, para que la actividad sea desleal, tiene que haberse causado un perjuicio significativo, lo que no se ha acreditado a satisfacción en las presentes actuaciones (Fundamento Jurídico Quinto Final).

En su Fundamento Jurídico Sexto argumenta, por tanto, que la actividad desarrollada por Comuto constituye la propia de una sociedad de la información, de acuerdo con lo dispuesto en la Directiva 2000/31/CE y Ley 34/2002. Hace referencia, asimismo, al artículo 56 del TFUE que recoge el principio de no intervención para garantizar la libre prestación de servicios y que, en el caso de servicios de la sociedad de la información y de acuerdo con la normativa referida, solo permite restringirse en los supuestos que consisten en la producción de un daño o peligro graves contra ciertos valores fundamentales como el orden público, la salud pública o la protección de los menores y que en este caso no se dan (Artículo 3 Directiva 2000/31/CE).

Por último, a modo de conclusión y sin entrar en su análisis, el Juzgado hace referencia a las recomendaciones dispuestas por la Comisión Europea en la “Agenda europea para la economía colaborativa”.

Tal y como hemos podido apreciar, a pesar de ser una sentencia previa a la del TJUE y hacer frente en primer lugar a la cabida o no del supuesto en la LOTT, se atisban criterios similares a los dispuestos por el Tribunal Europeo, cuya aplicabilidad confirmaremos a continuación.

3.2. Sentencia nº 86/2019 de la Audiencia Provincial de Madrid, de 18 de Febrero

Confibus interpuso recurso de apelación contra la sentencia del Juzgado, que se resolvió por Sentencia nº86/2019 de la Audiencia Provincial de Madrid, de 18 de febrero de 2019, esto es, de fecha posterior a la dictada por el TJUE en el Caso Uber vs Élite Taxi por lo que la Audiencia se hace eco de la presunción dispuesta por el TJUE y analizando los diferentes puntos, confirma que BlaBlaCar presta un servicio de la sociedad de la información.

El recurso se fundamenta en tres motivos: (i) la compatibilidad entre la normativa armonizada sobre los servicios de la sociedad de la información con la normativa nacional reguladora del transporte terrestre de viajeros, (ii) el error en la sentencia de instancia en cuanto a la apreciación de la prueba porque Comuto gestiona un servicio de transporte público de viajeros y (iii) que no se trata de transporte privado particular. Prestaremos

especial atención a cómo resuelve la Audiencia los motivos segundo y tercero, por ser los que están relacionados con el objeto de estudio de este artículo¹².

3.2.1. Actividad de la plataforma: servicio de la sociedad de la información

Alega Confibus que no se han tomado en consideración por el Juzgado determinados elementos que resultan decisivos para apreciar que Comuto organiza el transporte. Pretende así que por la Audiencia se califique la actividad prestada a través de BlaBlaCar como lo hizo el TJUE con Uber, como organizadora y creadora de transporte (primero de los criterios adoptados por el Tribunal).

De este modo, trae a colación cuestiones (tenidas en cuenta en el caso Uber) como el precio y la política de cancelación del servicio, la gestión de pagos y cobros, el seguro de viaje y los puntos de encuentro y paradas habituales para argumentar que desde Comuto se tiene pleno control de la prestación de lo que para Confibus es un servicio de transporte.

La Audiencia presta especial atención a lo relativo al precio —recordamos que para la Comisión Europea era el primero de los criterios a tener en cuenta para comprobar si la plataforma ejerce una influencia o control significativos sobre el prestador del servicio subyacente (Comisión Europea, 2016:7)—, a la política de cancelación del servicio y la gestión de pagos y cobros —según la Comisión, otros criterios que pueden desempeñar un papel. En relación a los dos últimos (seguro de viaje y los puntos de encuentro y paradas) estima la Audiencia que son hechos que no constaban en la demanda inicial y que, en cualquier caso, no transforman el viaje compartido en un servicio de transporte discrecional.

Y así, haciéndose eco tanto de lo dispuesto por el TJUE como por el Abogado General y, en gran medida, por lo dispuesto en la Comunicación de la Comisión Europea “Una Agenda europea para la economía colaborativa” va estudiando lo dispuesto por Confibus, para finalmente determinar que Comuto no controla los aspectos esenciales de la actividad desarrollada por los usuarios de la Plataforma BlaBlaCar:

En cuanto al precio, alega Confibus que Comuto no cobra por los servicios de gestión de la plataforma sino por el viaje. Señala que los gastos de gestión son proporcionales al importe (y por tanto distancia) del viaje, lo que se reconoce en las condiciones de uso de la plataforma. Añade respecto a la política de cancelación que si el viaje no se realiza por causas no imputables al pasajero Comuto no cobra su “precio”, de lo que concluye que el “precio” es por viaje y no por el tratamiento de datos en la plataforma.

Resumidamente, la Audiencia rechaza el razonamiento de Confibus mediante estos cuatro argumentos:

¹² En cuanto al primero, simplemente hacer referencia al Apartado 36 de la Sentencia: “No obstante, a pesar de que la sentencia mezcla diversos argumentos, su *ratio decidendi* se sustenta en el análisis de la actividad realizada por los usuarios, concluyendo que no se trata de una actividad ilícita, de manera que tampoco puede serlo la que desarrolle COMUTO, que queda reducida a la prestación de servicios en línea. En consecuencia, carece de trascendencia alguna la compatibilidad entre la normativa sobre los servicios de la Sociedad de la Información y la reguladora del transporte terrestre de viajeros en la que se sustenta el motivo del recurso.”

(i) La actividad de COMUTO es la explotación de su plataforma, por lo que es de su interés atraer al mayor número de usuarios y es libre de percibir o no remuneración por dicho uso. (ii) El que se perciba una remuneración por el uso de la plataforma no convierte a COMUTO en un empresario de transporte. (iii) El que el importe de su remuneración se determine en función del viaje realizado por quienes comparten un vehículo —o de cualquier otro modo— no convierte dicha remuneración en “precio” de un transporte. (iv) El que la remuneración se condicione a la realización del viaje por los usuarios tampoco convierte la misma en “precio” de un transporte. Se trata además de una medida que simplemente permite generar confianza en los usuarios, que abonarán la remuneración por el uso de la plataforma cuando su interés se vea efectivamente satisfecho (Fundamento Jurídico Sexto, apartado 37).

En cuanto a la gestión de pagos y cobros, señala el recurso que BlaBlaCar no solo recomienda el precio y fija topes mínimo y máximo, sino que percibe directamente el precio del usuario, lo retiene y le paga al conductor una vez que ha comprobado que efectivamente ha prestado el servicio contratado. Añade que la compañía establece la política de cancelación sin que conductores y usuarios tengan nada que decir al respecto. Sin embargo, de acuerdo con la Audiencia, no se acredita la existencia de precio alguno. Lo 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. La gestión de los gastos compartidos del viaje no convierte a Comuto en empresario de transporte cuando no hay tal servicio y cuando se trata de una actividad que, en realidad, sirve a sus fines de explotación de la plataforma, generando confianza en los usuarios, que realizan el viaje compartido en su propio interés. El hecho de que se asegure el propósito serio de los usuarios de compartir el viaje no supone que se realice una actividad de prestación de servicios de transporte o que Comuto se convierta en empresario de transporte. En concreto, por lo que se refiere a las modalidades de pagos, cobertura de seguro u otros servicios la Comunicación de la Comisión “Una Agenda Europea para la economía colaborativa”, de 2 de junio de 2016, destacaba que estos aspectos no constituyen por sí mismos una prueba de influencia y control del titular de la plataforma sobre el servicio subyacente (que aquí no es tal servicio de transporte público discrecional remunerado sino un viaje compartido entre usuarios).

La Audiencia refuerza su argumento de que Comuto es una plataforma de uso compartido de vehículos que presta un servicio de la sociedad de la información y que no controla los aspectos esenciales de la actividad desarrollada por los usuarios trayendo a colación la argumentación sostenida por el Abogado General Szpunar en el asunto C-434/15 (Uber vs Élite Taxi), de que, para establecer si el prestador del servicio facilitado por vía electrónica controla a su vez la prestación que no se facilita por vía electrónica, hay que apreciar si ejerce una influencia decisiva sobre las condiciones en que se presta el servicio fuera de línea. La Audiencia añade a esta argumentación, que el análisis pertinente no debe efectuarse sobre la pretendida “libertad absoluta” de los usuarios, como pretende el recurso, sino sobre la concurrencia de un control o influencia significativa en la actividad subyacente. Toda plataforma tiene algún grado de incidencia en la actividad subyacente, por su propia naturaleza, pero lo relevante no es cualquier tipo de incidencia sino una influencia o control significativo dirigido precisamente a la actividad subyacente, algo que, en este caso, no se da.

3.2.2. Actividad de los usuarios: transporte privado particular

Destaca que, a pesar de tener en consideración los criterios empleados por el TJUE y el Abogado General que, al igual que lo hizo el Juzgado, la Audiencia reitera que el primer análisis que hay que realizar es el de la actividad de los usuarios, y no el de la plataforma e incide y refuerza el argumento de la sentencia de Instancia sobre la aplicación de las excepciones previstas en los artículos 101 LOTT y 156 RLOTT y que el hecho de que dos personas se pongan de acuerdo para realizar un viaje juntos es equivalente a una relación de amistad. Las plataformas, facilitan la relación de los usuarios que tienen interés en un determinado viaje, no solo pretende generar confianza de los usuarios en su utilización, sino que también pretende generar confianza de estos entre sí. Lo que supone un trato personal, si bien de forma distinta a la que entendíamos tradicionalmente. Es más, debemos añadir que la propia plataforma establece medidas para evitar que sea utilizada con otros fines distintos a su mera función de facilitar el uso compartido del vehículo. Como hemos visto, estas medidas no pretenden ejercer un control decisivo o significativo de la actividad subyacente, sino que van referidas al propio uso de la plataforma según su finalidad. De este modo, desestima la Audiencia el Recurso también en este punto ya que, tal y como hemos anunciado al comienzo del apartado, Confebus sostenía que no resultaba de aplicación la excepción prevista en los artículos 101 LOTT y 156 RLOTT porque los usuarios de BlaBlaCar no son personas que se conocen a través de una red social y deciden compartir su vehículo acordando unas condiciones sino personas que contratan un transporte a través de Internet.

Sin perjuicio de la postura tanto del Juzgado como de la Audiencia en relación a la pertinencia de realizar primero el análisis de la relación entre los usuarios, hemos comprobado la validez de los criterios empleados por el TJUE y que en este caso, han derivado en que se califique el servicio prestado por la plataforma como servicio de la sociedad de la información.

4. Aplicabilidad de la Sentencia a otras plataformas electrónicas: Caso Airbnb

Tal y como hemos adelantado al comienzo del artículo, el ámbito del “transporte colaborativo” es en el que antes se judicializó y el único en el que contamos con una respuesta firme. No obstante, se han instado procedimientos contra otras plataformas que se encuentran aún pendientes de resolver, como es el caso de la plataforma de alojamiento colaborativo Airbnb.

Actualmente se sigue ante el TJUE el caso C-390/18, que trae causa la demanda interpuesta por AHTOP (Asociación que representa a los distintos operadores de alojamiento y turismo profesional en Francia) y posterior Procedimiento Penal instado por el Fiscal de Francia que acusa a la plataforma “Airbnb Ireland” (en adelante, Airbnb), consistente en poner en contacto a potenciales arrendatarios con arrendadores que ofrecen prestaciones de alojamiento de corta duración, de incumplimiento de la Ley francesa que regula las condiciones de ejercicio de las actividades relativas a determinadas operaciones sobre inmuebles y fondos de comercio («Ley Hoguet»), en concreto, de incumplimiento de las condiciones de agente inmobiliario. El juez de instrucción del Tribunal de Primera Instancia de París planteó dos cuestiones prejudiciales al TJUE con el fin de aclarar si las prestaciones realizadas en Francia por la sociedad Airbnb están amparadas por la libre

prestación de servicios establecida en la Directiva 2000/31/CE y si se pueden oponer a dicha sociedad las normas restrictivas relativas al ejercicio de la profesión de agente inmobiliario en Francia, establecidas en la referida Ley Hoguet¹³.

El TJUE no ha resuelto aún las preguntas pero, recientemente, se han publicado las Conclusiones del Abogado General Szpunar¹⁴ quien estima que Airbnb presta un servicio de la sociedad de la información.

La opinión del Abogado General es relevante no solo por tratarse del mismo Abogado General que se pronunció en el caso Uber y porque delimita la actividad de Airbnb como prestadora de servicios de la sociedad de la información por los mismos motivos que lo rechazó en Uber, basándose los criterios anticipados por la Comisión Europea en su Comunicación *Una Agenda europea para la Economía Colaborativa* (Guirado, 2019), sino porque, además, sus Conclusiones sirven para aclarar y puntualizar los criterios a tener en cuenta para calificar las plataformas electrónicas. Por la materia estudiada en este artículo y por la extensión del mismo, nos remitiremos únicamente a lo concluido en torno a la primera de las preguntas y en concreto, en la interpretación de los servicios mixtos que realiza para poder poner así el broche final a la estructuración de los criterios para calificar las plataformas electrónicas¹⁵.

En esencia, se trata en este caso de determinar si Airbnb cumple los criterios establecidos en la definición de «servicio de la sociedad de la información», en el sentido de la Directiva 2000/31, como BlaBlaCar, o, en cambio, constituye un servicio global cuyo elemento principal es un servicio relacionado con bienes inmuebles, como Uber.

Lo primero que realiza el Abogado General para analizar si la actividad de Airbnb es un servicio de la sociedad de la información, es repasar, una por una y no de forma genérica como el TJUE con Uber, si se cumplen las cuatro características recogidas en la definición de este tipo de servicios: que sea un servicio prestado a cambio de una remuneración, a distancia, por medios electrónicos y a solicitud individual de un receptor de servicios. Dispone que, mientras que la prueba de si el servicio es a cambio de una

¹³ En concreto, las preguntas eran: “1)¿Están amparadas por la libre prestación de servicios establecida en el artículo 3 de la Directiva 2000/31/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2000, (1) las prestaciones realizadas en Francia por la sociedad Airbnb Ireland UC a través de una plataforma electrónica explotada desde Irlanda? 2)¿Cabe oponer a la sociedad Airbnb Ireland UC las normas restrictivas relativas al ejercicio de la profesión de agente inmobiliario en Francia, establecidas por la loi n.o 70-9 du 2 janvier 1970, relative aux intermédiaires en matière d’opérations immobilières (Ley n.o 70-9, de 2 de enero de 1970, relativa a los intermediarios en materia de operaciones inmobiliarias), denominada Ley Hoguet?”, Petición de decisión prejudicial planteada por el juge d’instruction du tribunal de grande instance de Paris (Francia) el 13 de junio de 2018 — procedimiento penal contra YA y AIRBNB Ireland UC — Otras partes: Hôtelière Turenne SAS, Pour un hébergement et un tourisme professionnel (AHTOP), Valhotel, disponible en:

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=205084&pageIndex=0&doclang=ES&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=7718460>

¹⁴ Disponibles en:

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=213504&pageIndex=0&doclang=EN&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=3955118>

¹⁵ No obstante, es interesante tanto la aplicación de los indicios que determinan que en este caso Airbnb no ejerce un control sobre las condiciones de la prestación del servicio de alojamiento y la opinión del Abogado General en torno a la segunda de las preguntas. Conclusiones completas disponibles en: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=213504&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=7718460>

remuneración y se presta a solicitud individual no parece ser problemática, no puede decirse lo mismo acerca de probar si un servicio se proporciona a distancia y por medios electrónicos¹⁶. De hecho, la línea entre el componente de los servicios que se proporciona por medios electrónicos y el que no se proporciona así, es a veces borrosa y la respuesta a si ese servicio se proporciona a distancia y por medios electrónicos depende, en gran medida, de la determinación de la extensión del servicio en cuestión. Es un hecho confirmado que Airbnb no contacta físicamente con los usuarios (ni con los anfitriones ni con los invitados), pero también es un hecho que la conexión entre los usuarios finaliza en un servicio de alojamiento, que puede considerarse como un componente no electrónico del servicio prestado por Airbnb, al que no le es de aplicación ni la Directiva 2000/31/CE ni la 2015/1535, de acuerdo con el Anexo I de la Directiva 2015/1535 que incluye una lista indicativa de los servicios no cubiertos.

Para responder a esto, recurre a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia sobre la clasificación de servicios mixtos, es decir, de servicios que consisten en un elemento proporcionado por medios electrónicos y otro que no es proporcionado por estos medios. Con base en la sentencia Ker-Optika¹⁷, reitera el Abogado General que, cuando los servicios prestados por medios no electrónicos pueden proporcionarse de forma independiente al prestado por medios electrónicos no pueden afectar a la naturaleza de estos. De esta forma, el servicio prestado por medios electrónicos no pierde su interés económico y sigue siendo independiente de los servicios que tienen contenido material (transporte, alojamiento...). Pero, en cambio, cuando el servicio prestado por medios electrónicos forma un todo inseparable con un servicio que tiene contenido material, se requiere un examen detallado para poder clasificarlo (Apartado 46 y 47 conclusiones).

De esta forma, se centra en cómo realizar tal examen detallado y retoma el criterio de la separabilidad de los servicios. Dispone que en el caso Uber el TJUE estableció dos criterios, aunque *a priori* en la sentencia no fueran evidentes, para determinar si un servicio proporcionado por medios electrónicos es separable del servicio que tiene contenido material o no. El primer criterio es saber si el prestador del servicio de la sociedad de la información ofrece a su vez servicios que tienen contenido material y el segundo es analizar si el prestador del servicio electrónico ejerce una influencia decisiva en las condiciones bajo las cuales se prestan el servicio subyacente. Procede, por lo tanto, determinar si estos dos criterios se cumplen en este caso.

En cuanto al primero de los criterios (que la plataforma ofrezca servicios con contenido material), recordamos que, en el caso de Uber, el TJUE estimó que el servicio de transporte urbano, se hacía accesible a través de la plataforma. Sin ella, ni los conductores podrían proporcionar el servicio de transporte ni los usuarios podrían acceder al mismo. En ese sentido, determinó que Uber creaba esa oferta. En cambio, a juicio del

¹⁶En cuanto a lo dispuesto en relación a estas dos primeras características, por no plantear un reto a efectos de fijar los criterios, hacemos una remisión directa a las Conclusiones 37, 38 y 39 del Abogado General.

¹⁷ Sentencia 2 de diciembre de 2010, caso C-108/09, donde el Tribunal examinaba que si el hecho de que la venta o el suministro de lentes de contacto puede estar sujeto al requisito de que el paciente primero obtenga asesoramiento médico, que implica un examen físico del paciente resultaba en que la venta de lentes a través de la Internet no pudiera ser calificada como un «servicio de la sociedad de la información» en el sentido de la Directiva 2000/31. A este respecto, el Tribunal sostuvo que dicha obtención de asesoramiento médico no es inseparable de la venta de lentes de contacto, sobre la base de que puede llevarse a cabo independientemente del acto de venta. Por lo que la venta de lentes de contacto vía electrónica, se calificó como servicio de la sociedad de la información.

Abogado General, a diferencia de la plataforma de Uber, el mercado de alojamiento a corto plazo en el que opera Airbnb existe desde antes que comenzara la actividad de esta plataforma, además ésta está abierta a anfitriones que pueden ofrecer sus activos a través otros canales. Por lo tanto, los servicios de alojamiento no están inseparablemente vinculados al servicio prestado por Airbnb por medios electrónicos, pueden proporcionarse independientemente de este. De acuerdo con el primero de los criterios, por tanto, Airbnb podría calificarse como servicio de la sociedad de la información.

Sin embargo, el Abogado General no otorga a estos criterios la misma validez y añade una matización en torno al primero. Tal y como reconoce, a través de las plataformas electrónicas se puede crear una oferta antes inexistente o intensificar una ya existente, casos de Uber y Airbnb respectivamente y sería contrario a la lógica del mercado interior y a la liberalización de los servicios de la sociedad de la información, que es el objetivo de la Directiva 2000/31, si, únicamente debido a la creación de un nuevo suministro, las innovaciones de los operadores económicos que permiten a los consumidores a tener nuevas formas de acceso a bienes o servicios quedasen excluidas del ámbito de aplicación de la Directiva 2000/31. Pero tampoco se puede garantizar la aplicabilidad de la Directiva 2000/31 directamente, porque cabe señalar que un prestador de servicios que se prestan vía electrónica puede organizar su actividad de manera que le permita ejercer el control sobre la prestación de los servicios que tienen contenido material, incluso si esos servicios forman parte de un suministro preexistente. En ese caso, no procede que se beneficien de la liberalización que busca la Directiva 2000/31 porque el prestador de tal servicio compite con otros actores del mercado que no se benefician de esa liberalización.

Ante esta dicotomía, estima el Abogado General que el primer criterio, el relativo a la creación de una prestación de servicios que no se proporcionan por medios electrónicos, no es decisivo en lo que respecta a la cuestión de si esos servicios forman un conjunto inseparable con un servicio prestado por medios electrónicos. Es la influencia decisiva en las condiciones del suministro de del servicio subyacente lo que convierte a esos servicios en inseparables del servicio que prestado por medios electrónicos. Esto es, el criterio relacionado con la creación de una oferta es simplemente una indicación de si un servicio proporcionado por medios electrónicos forma un todo inseparable o no con un servicio que tiene un material contenido y estima necesario, en todo caso, determinar si se ejerce o no un control sobre las condiciones que rigen la prestación del servicio subyacente.

En otras palabras, estima necesario analizar el segundo de los criterios aun cuando no se dé el primero. Se vale para ello de los indicios ya dispuestos tanto por el TJUE como por la Comisión Europea, sin embargo, tal y como hemos adelantado, la conclusión a la que llega es distinta: determinó que Uber ejercía una influencia decisiva sobre las condiciones del servicio de transporte, pero no considera que Airbnb ejerza el control sobre los aspectos económicamente significativos del servicio de alojamiento a corto plazo, como el precio, la ubicación o normas de los alojamientos, que son de gran importancia en el caso de tal servicio (Conclusiones 69-85).

En consecuencia, a juicio del Abogado General, un servicio que consiste en conectar, a través de una plataforma, potenciales huéspedes con anfitriones que ofrecen alojamiento a corto plazo, en una situación donde el proveedor de ese servicio no ejerce control sobre los procedimientos esenciales de la provisión del servicio de alojamiento, constituye un servicio de la sociedad de la información en el sentido de las Directivas 2000/31 y 2015/1535. El análisis de estas Conclusiones ratifica la validez de los criterios

dispuestos por el TJUE en el caso Uber, y sirve, además, para ordenarlos. Habrá que esperar a la resolución del TJUE que, sin duda, contribuirá a precisarlos definitivamente.

Un último apunto en relación a estas Conclusiones. El Abogado General determina en su Conclusión 90, que las condiciones de alquiler de los alojamientos, es decir, de los servicios prestados por los anfitriones, no están comprendidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2000/31 y deben evaluarse a la luz de otras disposiciones de la legislación de la UE. Con esto se pone de manifiesto que, pese a estar encaminada la calificación de la plataforma Airbnb, los conflictos en materia de regulación de las viviendas de uso turístico que se están dando actualmente a nivel nacional e internacional no están, ni mucho menos, enfocados (Boix *et al*, 2018; González Cabrera *et al*, 2019; Gosálbez Pequeño, 2019).

5. Conclusiones

Sobre la base de tres casos significativos, hemos analizado los criterios que determinan la clasificación del servicio que prestan las plataformas electrónicas. Es momento ahora de sintetizar todo ello a modo de conclusiones.

La primera de las alcanzadas, es que dentro de la actividad de las plataformas electrónicas que participan en la “economía colaborativa”, y de forma más notoria en aquellas, como las analizadas en este artículo, que han suscitado los conflictos con los operadores tradicionales, se combinan, en general, dos tipos de actividades. Por un lado, la conexión o intermediación electrónica entre oferentes y consumidores de bienes y servicios y, por otro, la prestación de un servicio específico a un mercado concreto, que puede ser calificado como servicio subyacente y que se presta por canales no electrónicos (Sánchez-Urán, 2018:3). En este sentido, es necesario determinar si estas actividades se corresponden con dos servicios independientes (como en BlaBlaCar o, en principio, en Airbnb) o con un servicio global que abarca ambas (Uberpop).

Sin embargo, previo al análisis de la separabilidad o no de los servicios, es necesario asegurarse de que la parte que se presta vía electrónica puede ser calificada como servicio de la sociedad de la información en el sentido de las Directivas 2000/31/CE, relativa a determinados aspectos jurídicos de los servicios de la sociedad de la información y la 2015/1535, 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. Para ello hay que comprobar que se cumplen las cuatro características que los definen: servicio prestado normalmente a cambio de una remuneración, a distancia, por vía electrónica y a petición individual de un destinatario de servicios.

Si no se cumplieran estas cuatro propiedades en ningún caso podría calificarse el servicio como de la sociedad de la información. No obstante, determinar este cumplimiento no es tarea sencilla en el caso de las plataformas electrónicas, puesto que, por difuminar los límites normativos establecidos, se plantean problemas en relación a dos de las características: si el servicio se proporciona a distancia y por medios electrónicos.

Para determinar lo anterior, es necesario aplicar la teoría sobre los servicios mixtos, los que consisten en un elemento proporcionado por medios electrónicos y otro que no es proporcionado por estos medios. Los servicios mixtos podrán calificarse como servicios

de la sociedad de la información en dos casos: (a) cuando el servicio prestado por vía electrónica sea económicamente independiente del prestado por vía no electrónica y (b) cuando el servicio prestado por medios electrónicos forma un todo inseparable con un servicio que tiene contenido material, y el elemento esencial es lo que se presta por vía electrónica.

En estos casos, para poder clasificarlos se requiere un examen detallado a través del criterio de la separabilidad de los servicios. Existen, a su vez, dos criterios que determinan si un servicio proporcionado por medios electrónicos es separable del servicio que tiene contenido material o no: (1) saber si el prestador del servicio de la sociedad de la información ofrece a su vez servicios que tienen contenido material y (2) analizar si el prestador del servicio electrónico ejerce una influencia decisiva en las condiciones bajo las cuales se prestan el servicio subyacente.

Sin embargo, los criterios referidos no tienen el mismo valor y pese a que se acredite que la plataforma no ofrece en sí un servicio con contenido material, este criterio, muestra únicamente una indicación de que el servicio proporcionado por medios electrónicos no forma un todo inseparable con un servicio que tiene un contenido material, porque no exime del todo la posibilidad de que la plataforma esté organizando el servicio subyacente.

Se estima necesario, en todo caso, determinar si se ejerce o no un control sobre las condiciones que rigen la prestación del servicio subyacente. Este análisis se debe llevar a cabo siguiendo, tal y como lo realizan el TJUE y el Abogado General, los criterios dispuestos en la Comunicación de la Comisión Europea “Una Agenda europea para la economía colaborativa” que, pese a su carácter orientativo, ha demostrado tener gran utilidad y certeza. Asimismo, el análisis no debe efectuarse sobre una libertad absoluta de los usuarios en la gestión del servicio, sino sobre la concurrencia de un control o influencia significativa en la actividad subyacente. Toda plataforma tiene algún grado de incidencia en la actividad subyacente, por su propia naturaleza, pero lo relevante no es cualquier tipo de incidencia sino una influencia o control significativo dirigido precisamente a la actividad subyacente.

En definitiva, esta es la línea que han seguido todas las resoluciones referidas, sin perjuicio del aporte especial en el caso de BlaBlaCar sobre análisis a la sujeción o no a la normativa sectorial específica que, por otro lado, hemos comprobado que no altera la consecuencia final, puesto que en el análisis de las relaciones jurídicas y comportamientos entre los intervinientes conlleva forzosamente centrarse en los derechos y obligaciones que asumen, y a la postre, en el contenido y objeto del servicio. Por ello, se prevé que las resoluciones venideras, en estos momentos especialmente relevantes las del caso C-390/18 Airbnb y el caso C-62/19 relativo a calificación de la aplicación Star Taxi App SRL –al que no hemos hecho referencia porque acaba de tener entrada en el TJUE– sigan la línea marcada de los criterios aquí dispuestos, en cuanto a los pasos a seguir de cara a calificar una plataforma. En cualquier caso, nos encontramos en una materia en constante evolución, donde hay espacio para la modificación de criterios y donde, además, los aspectos en los que aún procede investigar son innumerables¹⁸.

¹⁸ Entre otros, como hemos dicho, la normativa aplicable a los servicios subyacentes cuando son independientes del servicio de la sociedad de la información (como en el caso del alojamiento) y la situación de las plataformas de reparto a domicilio, que por la extensión del artículo se nos ha hecho imposible referir.

6. Bibliografía

6.1. Sentencias

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 20 de diciembre de 2017 (Caso Uber vs Élite Taxi).

Sentencia del Juzgado de lo Mercantil Nº 3 de Barcelona de 10 de abril de 2018.

Sentencia nº 30/2017 del Juzgado de lo Mercantil nº 2 de Madrid, de 2 febrero.

Sentencia nº 86/2019 de la Audiencia Provincial de Madrid, de 18 de febrero.

Sentencia del Juzgado de lo Mercantil nº12 de Madrid de 13 de junio de 2017.

Sentencia 14/2019 de la Audiencia Provincial de Madrid, de 19 de enero.

6.2. Libros y artículos académicos

AAVV (2017): Los modelos colaborativos y bajo demanda en plataformas digitales, Madrid. Documento disponible en: <https://www.adigital.org/media/plataformas-colaborativas.pdf>

Barrio Andrés, Moisés (2018): “Breve comentario a la sentencia Uber: cómo regular los servicios compuestos o mixtos en la economía digital”, *Diario La Ley*, Nº 1.

Boboc, Silvia (2017): “Uber: ¿Transportista o intermediaria en el transporte? El caso español”, *Revista de Estudios Europeos*, Nº70, 7-26.

Boix Palop, Andrés; De la Encarnación, Ana M^a y Doménech Pascual, Gabriel (2017): *La Regulación del Transporte Colaborativo*, Cizur Menor (Navarra), Aranzadi – Thomson Reuters.

Boix Palop, Andrés y De la Encarnación, Ana M^a (2018): *Regulación del Alojamiento Colaborativo. Viviendas de Uso Turístico y Alquiler de Corta Estancia en el Derecho Español*, Cizur Menor (Navarra), Aranzadi – Thomson Reuters.

Codagnone, Cristiano and Martens, Bertin (2016): “Scoping the Sharing Economy: Origins, Definitions, Impact and Regulatory Issues”. Institute for Prospective Technological Studies Digital Economy Working Paper 2016/01. JRC100369.

Destacan las resoluciones dictadas en el ámbito Social, a su vez, contradictorias entre sí, puesto que, lo que más controvertido en esta materia, es la calificación de los repartidores: trabajadores autónomos o empleados de la plataforma. Recogemos a continuación una serie de resoluciones dictadas en España donde, tal y como hemos adelantado, destaca la falta de consenso jurisprudencial en la materia. En torno a la plataforma Glovo estiman que existe relación laboral la Sentencia 53/2019 de 11 febrero del Juzgado de lo Social núm. 33 de Madrid y las Sentencias 128/2019 y 130/2019 del Juzgado de lo Social núm. 1 de Madrid de 3 y 4 de abril; y, en, que son trabajadores autónomos económicamente dependientes la Sentencia núm. 284/2018 de 3 septiembre del Juzgado de lo Social núm. 39 de Madrid y la Sentencia núm. 12/2019 de 11 enero del Juzgado de lo Social núm. 17 de Madrid. En relación a Deliveroo, otra de las principales plataformas de reparto a domicilio, la Sentencia 244/2018 del Juzgado de lo Social nº 6 de Valencia, de 1 de junio estima que existe relación laboral (De la Cera, 2018; y García-Perrote *et al*, 2018).

Disponible en: Disponible en:
<https://ec.europa.eu/jrc/sites/jrcsh/files/JRC100369.pdf>

De la Cera, M^a Eugenia (2018): “Análisis de las primeras resoluciones dictadas en Reino Unido y España en el ‘caso Deliveroo’, en Actualidad Jurídica Aranzadi num.937/2018 parte Análisis, Cizur Menor, Aranzadi

Emparanza Sobejano, Alberto (2009): “Artículo 15: Violación de normas”, en *Comentario práctico a la Ley de Competencia Desleal*, Madrid, Tecnos, pág. 255-271.

García-Perrote Escartín, Ignacio y Mercader Uguina, Jesús R. (2018): “Trabajo en plataformas profesionales y ¿laboralidad?: los recientes pronunciamientos de los casos Deliveroo y Glovo”, en *Revista de Información Laboral* num.10/2018 parte Editorial, Cizur Menor, Aranzadi.

Goerlich Peset, Jose María (2018): “La prestación de servicios a través de plataformas ante el Tribunal de Justicia: el caso Uber y sus repercusiones laborales”, *Trabajo y Derecho*, N° 43.

Gosálbez Pequeño, Humberto (dir.) (2019): *El régimen jurídico del turismo colaborativo*, Madrid, Wolters Kluwer – Bosch.

Górriz López, Carlos (2019): “Taxi «vs» Uber: de la competencia desleal al arrendamiento de vehículo con conductor”, *Revista de Derecho Mercantil*, N° 331.

Goudin, Pierre (2016): “The Cost of Non-Europe in the Sharing Economy: Economic, Social and Legal Challenges and Opportunities”, European Parliamentary Research Service, disponible en:

[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/558777/EPRS_STU\(2016\)558777_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/558777/EPRS_STU(2016)558777_EN.pdf)

Leñena Mendizábal, Elena (2018): “Los desafíos jurídicos de la economía colaborativa: el caso BlaBlaCar en relación con UberPop”, *Revista de Derecho Mercantil*, N° 310/2018 parte Varia.

Leñena Mendizábal, Elena (2015): “Los nuevos sistemas de utilización compartida de vehículos de transporte (carpooling y car sharing): entre la economía colaborativa y la competencia desleal”, *Revista de Derecho Mercantil*, N° 296/2015 parte Varia.

Massaguer, José (1999): “Artículo 15.- Violación de normas”, en *Comentario a la Ley de Competencia Desleal*, Madrid, Civitas.

González Cabrera, Inmaculada y Rodríguez González, M^a del Pino (dir.) (2019): *Las viviendas vacacionales: entre la economía colaborativa y la actividad mercantil*, Madrid, Dykinson.

Olmedo Peralta, Eugenio (2017): “Liberalizar el transporte urbano de pasajeros para permitir la competencia más allá de taxis y vtc: Una cuestión de política de la competencia”, *Revista de estudios europeos*, N° 70, págs. 250-283.

Rodríguez Marín, Sara (2018): “Aspectos jurídicos de la economía colaborativa y bajo demanda en plataformas digitales”, en Muñoz, Alfredo y Rodríguez, Sara (coords.), Aspectos legales de la economía colaborativa y bajo demanda en plataformas digitales, Madrid, Wolters Kluwer, págs.. 43-74.

Paniza Fullana, Antonia (2018): “El caso Uber: la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 20 de diciembre de 2017”, *Revista Doctrinal Aranzadi Civil-Mercantil*, N° 3, Sección Jurisprudencia.

Sánchez-Urán Azaña, M^a Yolanda (2018): “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°57.

Soto Pineda, Jesús Alfonso (2018): “Consideraciones acerca del elemento subjetivo presente en las economías colaborativas en entornos digitales”, *Actualidad Civil*, N° 2.

Sundararajan, Arun (2017): “The Collaborative Economy: Socioeconomic, Regulatory and Policy Issues”, In-depth analysis for the IMCO Committee, disponible en: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2017/595360/IPOL_IDA\(2017\)595360_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2017/595360/IPOL_IDA(2017)595360_EN.pdf)

6.3. Otros documentos

Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones (2016) “Una Agenda Europea para la economía colaborativa”, pág. 7. Disponible en: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-2001_es.htm

Conclusiones Abogado General Szpunar, Asunto C-434/15, disponibles en: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=190593&doclang=ES>

Conclusiones Abogado General Szpunar Asunto C-390/18, disponibles en: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=213504&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=7718460>