

Varia**1 Taxi «vs» Uber: de la competencia desleal al arrendamiento de vehículo con conductor*)****CARLOS GÓRRIZ LÓPEZ***Profesor Titular de Derecho mercantil. Universidad Autónoma de Barcelona. Las páginas de internet citadas fueron visitadas por última vez el 6 de noviembre de 2018***ISSN 0210-0797****Revista de Derecho Mercantil 311
Enero - Marzo 2019****Sumario:****I. Introducción**

1. Taxis «vs» Uber
2. El modelo de negocio de Uber

II. La sentencia Uber

1. La cuestión
2. Servicio de la sociedad de la información «vs» transporte
3. Valoración crítica

III. Consecuencias de la sentencia Uber

1. Uber: intermediación y transporte de viajeros
2. Ordenación estatal del transporte: necesidad de autorización administrativa
3. Deslealtad

IV. Arrendamiento de vehículo con conductor

1. Introducción: intereses en conflicto
2. Evolución del régimen jurídico del arrendamiento de vehículo con conductor
 - 2.1. De la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (RCL 1987, 1764) a la Ley 9/2013 (RCL 2013, 1034, 1513)
 - 2.2. Solicitudes de licencias VTC
 - 2.3. Del Real Decreto 1057/2015 (RCL 2015, 1854) al Real Decreto-Ley 13/2018 (RCL 2018, 1339)
3. Valoración
 - 3.1. Límites al acceso y a la actividad
 - 3.2. Injerencia en la libertad de empresa
 - 3.3. Crítica de las restricciones al arrendamiento de vehículos con conductor

V. Conclusiones**VI. Bibliografía****RESUMEN:**

El objeto de investigación es el conflicto entre Uber y los taxistas. Empezó con demandas por competencia desleal contra la plataforma colaborativa y su filial española. Uno de los jueces que conocía de ellas formuló una cuestión prejudicial ante el Tribunal de Justicia, que falló que Uber no prestaba «servicios de la sociedad de la información». Esta interpretación debería llevar a considerar que la multinacional colaborativa cometió el ilícito desleal de violación de normas, pues carecía de la autorización necesaria para realizar transportes urbanos de pasajeros en turismos. En la actualidad, el conflicto ha cambiado al variar la estrategia de Uber y desarrollar su actividad al amparo de licencias de arrendamiento de vehículo con conductor. El análisis de la evolución del régimen jurídico de esta figura evidencia su progresivo endurecimiento al incrementarse las barreras de acceso y las restricciones a la actividad (i.e., captura del legislador). El Tribunal Supremo ha considerado que la mayor parte eran lícitas. No debería ser así: su justificación es

ABSTRACT:

The purpose of this research is the conflict between Uber and taxi drivers. It began with unfair competition claims against the collaborative platform and its Spanish subsidiary. One of the judges who heard the case asked the European Court of Justice for a preliminary ruling. It held that Uber did not carry out «information society services». This construction should lead to consider that it committed the unlawful act of violation of norms, since it lacked the necessary authorization to carry out urban transport of passengers in cars. Nowadays, the conflict has mutated as Uber changed the strategy and it is now developing its activity under the cover of vehicle rental with driver license. The analysis of the evolution of the legal regime of this institution evidences its progressive hardening: access barriers and restrictions on activity have increased (i.e., lawmaker capture). The Spanish Supreme Court has held that most of them were lawful. Nonetheless, their ground is unacceptable and they do not respect the principles of adequacy, necessity,

inaceptable y no respetan los principios de adecuación, necesidad, proporcionalidad y no discriminación.

PALABRAS CLAVE: Economía colaborativa - Uber - Taxi - Arrendamiento de vehículo con conductor - Licencias VTC - Competencia desleal

proportionality and non-discrimination.

KEYWORDS: Sharing economy - Uber - Taxi - Vehicle rental with driver - Vehicle rental with driver licenses - Unfair competition

I. INTRODUCCIÓN

1. TAXIS «VS» UBER

La batalla entre Uber y los taxistas empezó como un conflicto bilateral circunscrito a un procedimiento judicial de competencia desleal, pero se ha convertido en una contienda multilateral que se libra en varios escenarios. En efecto, diversas organizaciones de taxistas ejercitaron acciones de competencia desleal contra la plataforma colaborativa tras su desembarco en Europa. El primer caso del que se tuvo noticia fue en Alemania y se remonta a 2014. El 25 de agosto el *Landgericht Frankfurt am Main 3. Zivilkammer* dictó una resolución que suspendía provisionalmente la actividad de la plataforma colaborativa en Alemania¹. Estimó las medidas cautelares solicitadas al considerar que podría estar cometiendo un acto de competencia desleal ex §§ 3 y 4.11 de la Ley alemana de Competencia Desleal (*Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb*). La razón es que llevaba a cabo un servicio remunerado de transporte de personas sin detentar la autorización que exigía la Ley de Transporte de Personas (*Personenbeförderungsgesetz*). A finales del mismo año, el Juzgado de lo Mercantil núm. 2 de Madrid dictaba un [Auto \(9.12.2014\)](#) (JUR 2014, 286106) con un contenido muy parecido². A instancias de la Asociación Madrileña del Taxi, prohibía provisionalmente la aplicación de Uber al estimar que podía estar cometiendo el ilícito desleal tipificado en el [artículo 15](#) de la [Ley de 3/1991, de 10 de enero](#), de competencia desleal. Y lo mismo sucedía en Italia, según la decisión de un tribunal de Milán de 25 de mayo de 2015. Vetó cautelarmente Uber, puesto que competía con los taxistas sin disponer de la licencia pertinente.

Por la misma época, la Asociación Profesional Élite Taxi demandó a Uber Systems Spain, SL en Barcelona. El titular del Juzgado de lo Mercantil número 3 entendió que la clave residía en la calificación de la actividad de la plataforma colaborativa como servicio de la sociedad de la información o como transporte. En el primer caso no precisaría autorización previa, por lo que su actividad no podría tacharse de desleal; en el segundo sí. Apreció que la respuesta dependía de la interpretación del Derecho europeo y dirigió cuatro cuestiones prejudiciales al Tribunal de Justicia mediante Auto de 16 de julio de 2015.

El pasado 20 de diciembre de 2017 la corte europea dictaba sentencia³. Calificaba su actividad como transporte y no como servicio de la sociedad de la información⁴. Por lo tanto, no se le aplica la normativa de servicios sino la del acarreo de personas. Y como la Unión Europea no ha regulado esta actividad, adquiere eficacia la legislación nacional. Parecería que el gremio de los taxistas habría ganado la batalla, pues el Derecho español exige autorización para prestar servicios de transporte urbano de pasajeros en automóviles. Consecuentemente, Uber habría actuado deslealmente. Sin embargo, el Juzgado de lo Mercantil número 3 de Barcelona ha desestimado la demanda por razones de imputabilidad. En la [sentencia de 10 de abril de 2018](#) (AC 2018, 647) ha fallado que Uber Systems Spain SL, la entidad demandada, no es quién ha realizado los actos desleales alegados⁵.

La sentencia del Tribunal de Justicia y las de los juzgados de lo mercantil no han puesto ni pondrán fin a la guerra entre Uber y los taxistas en España porque la multinacional estadounidense ha cambiado de estrategia. Actualmente presta servicios de arrendamiento de vehículo con conductor (conocidos en la práctica como VTC) al amparo de las preceptivas licencias. Con lo cual la pelea ha mudado de escenario. Pero no sólo eso, se ha vuelto mucho más compleja. De un lado, han aumentado los intereses en conflicto, al resultar implicadas las empresas que venían prestando servicios VTC, las personas que, viendo la oportunidad de negocio, han adquirido licencias VTC y las administraciones públicas que deben emitirlos. De otro lado, la batalla no sólo se libra ante los tribunales; también en las oficinas de las Administraciones competentes para emitir las autorizaciones, en los Gobiernos (central y autonómicos) que regulan las condiciones de su obtención y de la prestación del servicio, así como en las más altas instancias judiciales, pues deben resolver los recursos interpuestos contra las normas que ordenan el sector.

Así las cosas, este artículo se estructura en tres partes. Tras esta introducción, comentamos la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 20 de diciembre de 2017 (§ II). A continuación, bosquejamos cuáles pueden ser sus consecuencias respecto de la deslealtad de la actividad de Uber (§ III). Esencialmente, analizamos si concurren los requisitos del [artículo 15](#) de la [Ley de Competencia Desleal](#); es decir, la deslealtad por violación de normas. En la § IV ponemos el foco de atención en el régimen del arrendamiento de vehículos con conductor, dado que es la cobertura jurídica utilizada por la plataforma colaborativa en la actualidad. A fin de comprender el conflicto de intereses existente, exponemos sucintamente la evolución de la normativa de ordenación y, acto seguido, valoramos el régimen jurídico actual. El artículo finaliza con las conclusiones preceptivas (§ V).

2. EL MODELO DE NEGOCIO DE UBER

Antes de empezar el análisis del fallo del Tribunal de Justicia conviene recordar brevemente en qué consiste la actividad controvertida. Gira alrededor de la aplicación Uberpop, propiedad de la multinacional estadounidense Uber Technologies Inc. (Uber)⁶. Es una aplicación (*software*) para teléfonos inteligentes y otros dispositivos móviles que permite contratar un transporte urbano de pasajeros en vehículos automóviles. Pone en relación a tres partes. La primera es el pasajero: la persona que desea ser trasladada de un lugar a otro, normalmente dentro de una ciudad. La segunda es el conductor que pone su vehículo a disposición del pasajero para llevarle desde el punto de recogida al destino deseado. La tercera es la plataforma colaborativa, que pone en contacto a las otras dos y establece las condiciones en que se desarrolla la prestación.

En efecto, Uber selecciona a los conductores exigiendo que cumplan, tanto ellos como sus vehículos, determinados requisitos, relacionados con su edad, salud, tipo y antigüedad del automóvil y licencia de conducir, por ejemplo⁷. Segundo, les impone el modo de prestar el servicio; por ejemplo, establece un determinado código en el vestir y en el trato al pasajero. Fija también las condiciones del transporte y, entre ellas, la remuneración que paga el cliente. Se basa en un algoritmo que establece el precio en función de diversas circunstancias, entre las que destaca la curva de la oferta y la demanda. La plataforma percibe el importe a partir del medio de pago elegido por el pasajero (por ejemplo, tarjeta de crédito), detrae su comisión y transfiere el resto al conductor. Así pues, no se entabla una verdadera relación contractual entre los pasajeros y los chóferes. Los primeros entran en contacto con Uber y ésta proporciona a la persona que va a prestar el servicio la mínima información imprescindible para realizarlo. Por último, interesa subrayar que el negocio no reside en la aplicación sino en el transporte. La primera es gratuita: cualquier persona puede descargársela en su teléfono inteligente o dispositivo móvil sin pagar nada a cambio. Los beneficios de la multinacional estadounidense proceden de la comisión que cobra por el servicio que prestan los conductores y que detrae de su remuneración.

Cabe realizar dos precisiones más para acabar de perfilar el modelo de negocio de Uber. La primera es que ha sido considerada, junto a Airbnb, como el paradigma de la llamada «economía colaborativa». Se trata de un movimiento económico reciente que persigue un uso más eficiente de bienes infrautilizados⁸. Se base en tres pilares. Uno es la voluntad de aumentar el uso de bienes y servicios infrautilizados a fin de conseguir

una sociedad más sostenible y eficiente. Estrechamente relacionado con el anterior se halla el segundo pilar: la primacía de la posesión sobre la propiedad. Se considera esencial fomentar la primera dado que permite una utilización más razonable y eficiente de los activos. El tercer pilar es la utilización de canales de comunicación que permiten un gran acceso y rapidez; en particular, internet, las aplicaciones cibernéticas, los dispositivos móviles y las plataformas virtuales. Se ha afirmado que el incremento de la información existente sobre los bienes y servicios comporta un aumento del valor del que pueden beneficiarse las empresas, los particulares y la sociedad en general. La aplicación Uberpop se enmarca dentro de ese paradigma, al menos teóricamente, pues se creó para optimizar el uso de turismos infrautilizados. La idea original era permitir que particulares obtuvieran unos ingresos extras, realizando servicios de transporte con sus automóviles. Y, en segundo lugar, se trata de un servicio que está siempre disponible, al que se puede acceder a través de un dispositivo móvil (normalmente un teléfono inteligente) en cualquier momento y cada vez en más lugares⁹⁹. Ahora bien, en la actualidad es discutible que Uber continúe inmersa enmarcada en la economía colaborativa ya que, al actuar al amparo de licencias VTC, mucho de sus conductores son profesionales que se dedican exclusivamente a transportar personas.

La segunda precisión se refiere al tipo de transporte que se contrata a través de la aplicación analizada. Como veremos, puede calificarse de transporte público, discrecional, urbano de pasajeros en vehículos automóviles. Interesa subrayar el primer calificativo para negar que sea una hipótesis de transporte compartido; es decir, un servicio que pone en contacto a personas que van a un mismo lugar para colaborar a sufragar los gastos del desplazamiento. No es el caso de Uberpop. Los conductores de Uber ponen sus vehículos particulares al servicio de los pasajeros para desplazarlos al lugar que éstos eligen; no se trata de llevarlos en el coche al mismo destino para reducir gastos. La diferencia es importante porque aceptar a personas que van al mismo destino y compartir los gastos generados tiene la consideración de transporte privado.

Y la ejecución del mismo no está condicionada a la previa posesión de una autorización habilitante ([101.2 Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres](#))¹⁰⁰.

II. LA SENTENCIA UBER

1. LA CUESTIÓN

Esencialmente se trata de determinar si un servicio de intermediación que consiste en poner en contacto, a través de una aplicación para teléfonos inteligentes, conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo y personas que desean efectuar un desplazamiento urbano debe calificarse, bien como transporte, bien como servicio o servicio de la sociedad de la información. En los dos últimos casos quedaría amparado por el [artículo 56](#) del [Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea](#), por la [Directiva 2006/123/CE](#) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior (en adelante, Directiva de servicios) y por la [Directiva 2000/31/CE](#) del Parlamento Europeo y el Consejo, de 8 de junio de 2000, relativa a determinados aspectos jurídicos de los servicios de la sociedad de la información, en particular el comercio electrónico en el mercado interior (en adelante, Directiva sobre el comercio electrónico). O, mejor dicho, por las disposiciones que las incorporan al ordenamiento nacional. Por lo tanto, sería muy difícil exigir una autorización administrativa, pues la normativa de servicios no lo consiente, como regla general.

En efecto, el [artículo 5](#) de la [Ley 17/2009, de 23 de noviembre](#), sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio sólo permite exigir una autorización «excepcionalmente», cuando concurran los requisitos de necesidad, proporcionalidad y no discriminación. Es decir, debe existir una «razón imperiosa de interés general» que justifique pedir una licencia administrativa. En segundo término, esa exigencia no debe ser desproporcionada. O sea, no debe haber una alternativa menos gravosa para conseguir la finalidad buscada (por ejemplo, una declaración responsable de la persona que vaya a realizar la prestación). Por último, no debe existir discriminación, ni por razón de la nacionalidad ni de la ubicación del domicilio o establecimiento. Otro tanto cabe decir respecto de la [Ley 34/2002, de 11 de julio](#), de servicios de la sociedad de la información y comercio electrónico. Sus [artículos 6](#) y [7](#) establecen el principio básico de que no podrá exigirse una autorización previa. Es cierto que el [artículo 8](#) introduce unas excepciones, en el sentido de que sí permiten requerirla; pero sólo cuando el servicio de sociedad de la información atente contra los principios previstos en ese precepto, ninguno de los cuales parece reconducible al transporte público, discrecional y urbano de pasajeros. En cambio, si se considerara que es un transporte, le sería aplicable la normativa de ordenación correspondiente, que condiciona el acceso al mercado a la previa obtención de una autorización administrativa.

2. SERVICIO DE LA SOCIEDAD DE LA INFORMACIÓN «VS» TRANSPORTE

Tras resolver tres cuestiones procedimentales, el Tribunal de Justicia entra en el fondo del asunto con una declaración general sobre la intermediación entre pasajeros y conductores no profesionales. Afirma que se trata de un servicio y no de un transporte, pues éste consiste «...en el acto físico de desplazamiento de personas o bienes de un lugar a otro mediante un vehículo» (párrafo 34). A continuación, califica este servicio como de la sociedad de la información cuando la transmisión de la oferta y la demanda –es decir, la conexión entre el pasajero y el conductor– se realiza a través de una aplicación para teléfonos inteligentes¹⁰¹.

Ahora bien, rechaza que la prestación controvertida en el litigio principal responda a estas características. La razón es que Uber no se limita a intermediar entre el conductor y el pasajero: ha creado la oferta y controla su desarrollo. Sin la plataforma colaborativa, no existiría ese servicio concreto. En el párrafo 39 proporciona los argumentos que apoyan la afirmación: «A este respecto, de la información de que dispone el Tribunal de Justicia resulta que el servicio de intermediación de Uber se basa en la selección de conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo, a los que esta sociedad proporciona una aplicación sin la cual, por un lado, estos conductores no estarían en condiciones de prestar servicios de transporte y, por otro, las personas que desean realizar un desplazamiento urbano no podrían recurrir a los servicios de los mencionados conductores. A mayor abundamiento, Uber ejerce una influencia decisiva sobre las condiciones de las prestaciones efectuadas por estos conductores. Sobre este último punto, consta en particular que Uber, mediante la aplicación epónima, 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 conductores, lo que en su caso puede entrañar la exclusión de éstos». Por lo tanto, la actividad de la multinacional estadounidense no puede ser calificada como servicio ni como servicio de la sociedad de la información.

El Tribunal de Justicia recupera su doctrina sobre la distinción entre servicios y adjetiva la prestación controvertida como «servicio en el ámbito de los transportes». La [Directiva 2006/123/CE](#) utiliza esta expresión en su [artículo 2.2.d\)](#) para excluir de su ámbito de aplicación determinadas actividades. En el apartado 41 explica que la ha interpretado de forma muy amplia: no sólo incluye los servicios de transporte tradicionales, 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». Cita en su apoyo su [sentencia de 15.10.2015](#) (TJCE 2015, 469) (C-168/14), *Grupo Itevelesa y otros*, así como su Dictamen 2/15 Acuerdo de libre comercio con Singapur, de 16 de mayo de 2017¹⁰².

La consecuencia que extrae de su argumentación es que las [Directivas 2000/31/CE](#) y 2006/123/CE no se aplican a la actividad objeto de disputa en el litigio principal. Al tratarse de un «servicio en el ámbito de los transportes», queda sometida a la normativa sobre la libre prestación de servicio correspondiente a la política común de transporte. De nuevo recurre a su jurisprudencia para cimentar la afirmación. En este caso cita su [fallo de 22.12.2010](#) (TJCE 2010, 421) (C-338/09), *Yellow Cab Verkehrsbetrieb*.

3. VALORACIÓN CRÍTICA

Compartimos la solución del Tribunal de Luxemburgo: la actividad de Uber debe calificarse como servicio en el ámbito de los transportes. Por lo tanto, no queda sometida a la normativa general de servicios ni a la especial de los servicios de la sociedad de la información. A imagen del artículo 2.2.d) de la Directiva de servicios, el artículo 2.2.d) de la Ley 17/2009 excluye de su radio de eficacia «los servicios en el ámbito del transporte»¹³⁾. Y el hecho de que se trate de una actividad de traslado físico de personas no permite aplicarle la Ley 34/2002¹⁴⁾.

No sucede lo mismo con los argumentos y afirmaciones de la corte europea; no todos parecen de recibo. Por ejemplo, no resulta aceptable la calificación que hace de la actividad de conectar conductores no profesionales con pasajeros. Antes que nada, merece subrayarse que su consideración como servicio y, si la aplicación se transmite mediante un software para dispositivos móviles, como servicio de la sociedad de la información no constituye la *ratio decidendi* del fallo comentado. Se trata de una afirmación hecha a título de *obiter dictum*. En segundo lugar, y más importante, la autoridad judicial comunitaria no fundamenta la calificación de servicio o servicio de la sociedad de la información. En efecto, no disecciona qué es un servicio ni analiza las definiciones de los artículos 4.1) de la Directiva de servicios o 2.a) de la Directiva sobre el comercio electrónico (*rectius*, 1.2) Directiva 98/34/CE, tal como fue modificado por el artículo 1.2) Directiva 98/47/CE). Ni explica por qué la intermediación entre conductores no profesionales y pasajeros es un servicio o un servicio de la sociedad de la información. Se limita a afirmar que no es un transporte, pues éste consiste en el acarreo material de personas o bienes de un lugar a otro. Esta parquedad contrasta con el análisis que hizo el Abogado General en sus Conclusiones, donde conceptuó la actividad controvertida como «servicio mixto»: de un lado, se ponen en contacto los transportistas con los viajeros a través de una aplicación; de otro, se traslada a los últimos de un lugar a otro¹⁵⁾. Por último, la calificación resulta incoherente con la valoración que mantiene respecto de la prestación de Uber. En el apartado 34 sostiene que la intermediación entre conductores y pasajeros es un servicio y no un transporte, «...que consiste en el acto físico de desplazamiento de personas o bienes de un lugar a otro mediante un vehículo». Pero en los apartados 40 y 41 defiende que la actividad objeto del litigio principal constituye un «servicio en el ámbito de los transportes», que no sólo engloba los traslados físicos de personas o cosas, «...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».

A nuestro modesto entender, hay que partir del concepto de «servicios en el ámbito del transporte», pues es el que utiliza el artículo 2.2.d) de la Directiva 2006/123/CE al establecer las actividades excluidas de su ámbito de aplicación. Y también encuentra fundamento en el Derecho originario, ya que el artículo 58 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea emplea una expresión similar para someter los servicios «en materia de transportes» al Título VI (artículos 90 a 100). Constituye jurisprudencia consolidada que debe interpretarse a la luz de su literalidad, de su finalidad y del contexto creado por la Directiva. Así lo ha mantenido el Tribunal de Justicia en los casos *Femarbel y Trijber et al.*; los dos relacionados con el ámbito de aplicación de la Directiva de servicios¹⁶⁾. En el primero se discutía si las exclusiones previstas en las letras f) (servicios sanitarios) y j) (servicios sociales) del artículo 2.2 se aplicaban a centros de atención a personas de edad avanzada. En el apartado 34, la autoridad judicial explica que hay que estar al texto de los preceptos, a su finalidad y a su estructura, en el contexto del sistema creado por la Directiva. Vuelve a repetir esta doctrina en el segundo fallo. En esta ocasión acumuló dos peticiones de cuestión prejudicial relativas a la denegación de autorizaciones para explotar un transporte de pasajeros por vía navegable y para explotar un servicio de prostitución en escaparates. En relación con la primera, asevera: «Para comprender, en primer lugar, el alcance de la exclusión prevista en el artículo 2, apartado 2, letra d), de la Directiva 2006/123, debe interpretarse el concepto de «servicios en el ámbito del transporte» remitiéndose no sólo al texto de esta disposición, sino también a su finalidad y a su estructura, en el contexto del sistema creado por la aludida Directiva» (párrafo 46). Aplica este análisis y concluye que la actividad en cuestión sí está sometida a la Directiva de servicios, puesto que su finalidad no es tanto el traslado de personas de un lugar a otro de Amsterdam como proporcionar a los clientes un «marco agradable» para la celebración de eventos festivos. Destaca que del considerando 33 de la Directiva se desprende que el legislador comunitario ha querido que rijan los servicios relacionados con el turismo.

La aplicación de estos cánones exegéticos lleva a un concepto amplio de servicios en el ámbito del transporte, de modo que no sólo comprende la actividad de traslado físico de personas y cosas, sino también los servicios ligados a esta actividad de forma inherente. Así lo ha declarado el Tribunal de Justicia en la sentencia 15.10.2015 (TJCE 2015, 469) (C-168/14), *Grupo Itevelesa, SL*. Explica que la expresión «servicios en el ámbito del transporte» tiene un significado más amplio que «servicios de transporte» en todas las versiones oficiales de la Directiva, salvo en la alemana. Y añade que los trabajos preparatorios llevan a la misma conclusión. Durante los mismos se introdujo la expresión referida a imagen del artículo 51 del Tratado de la Comunidad Europea (el actual artículo 58 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea), cuyo apartado primero se refiere a la libre prestación de servicios en materia de transportes. Interesa añadir que esta decisión constituye un precedente importante a favor de la interpretación amplia de la expresión objeto de análisis, pues el Tribunal de Justicia mantiene que la inspección técnica de vehículos es un servicio en el ámbito del transporte. Aunque tiene carácter accesorio respecto del acarreo de personas y cosas, «... esa inspección se produce como requisito previo e imprescindible para el ejercicio de la actividad principal en que consiste el transporte, como se desprende del objetivo de seguridad vial que informa la actividad de inspección técnica de vehículos» (párrafo 47). Refuerza su argumentación con la Directiva 2009/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, relativa a la inspección técnica de vehículos y de sus remolques. Afirma que se trata de una actividad inherentemente vinculada al transporte, pues su finalidad es garantizar la seguridad vial.

Además de los argumentos anteriores, la estructura del precepto fundamenta una exégesis amplia. La razón es que el legislador europeo ha incluido los servicios portuarios dentro de la expresión analizada. Y no consisten exclusivamente en el traslado de pasajeros o mercancías dentro del recinto portuario, sino que incluyen prestaciones diversas al acarreo. El artículo 1.2 del Reglamento 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos incluye las siguientes operaciones: suministro de combustible, manipulación de carga, amarre, servicios al pasaje, recepción de desechos y residuos de los buques, practicaje, remolque y dragado. Así pues, los servicios en el ámbito del transporte no incluyen sólo el desplazamiento físico de personas y cosas sino también todas las demás actividades que le son inherentes.

Partiendo de esta premisa, hay que valorar si la actividad objeto del litigio principal constituye un «servicio en el ámbito del transporte». A nuestro modesto entender, sí. La intermediación remunerada y a través de software para teléfonos inteligentes entre el titular de un vehículo y una persona que desea realizar un desplazamiento dentro de una ciudad debe encuadrarse en esa categoría¹⁷⁾. Las razones son dos. En primer lugar, la finalidad del servicio es exclusivamente conseguir que se contrate y ejecute un transporte. No existe otro objetivo más. Hay así un gran paralelismo con el asunto *Grupo Itevelesa, SL*, que acabamos de referir: la corte de justicia europea calificó como servicio en el ámbito del transporte la inspección técnica de vehículos dado que su finalidad era garantizar la seguridad vial. El segundo argumento es su accesoriedad respecto del transporte de pasajeros. La intermediación no tiene sentido *per se*: depende del traslado de personas o cosas. Si esta actividad desapareciera –por ejemplo, se prohibiera el transporte de personas dentro de un núcleo urbano por razones medioambientales–, la intermediación perdería su razón de ser.

El Tribunal de Justicia se basa en otro argumento para llegar a la misma conclusión. Como hemos referido, en el párrafo 39 de la sentencia comentada destaca que Uber ha creado y controla el servicio de intermediación de conductores y pasajeros a través de aplicaciones para

teléfonos inteligentes¹⁸⁾. Así es. La plataforma colaborativa generó el mercado del transporte urbano de pasajeros en vehículos automóviles a cargo de conductores «no profesionales»; es decir, conductores que no disponen (no disponían) de autorización para llevar a cabo ese servicio. La idea que se transmitía es que se trataba de un trabajo secundario, realizado fuera del horario laboral, que se combinaba con la ocupación principal para obtener ingresos adicionales. En segundo término, la multinacional estadounidense selecciona a sus chóferes: no todos tienen acceso a su red, sino sólo los que cumplen –y siguen cumpliendo– sus exigencias. Tercero, impone las condiciones del servicio. En efecto, establece cómo deben llevar a cabo su actividad y fija un extremo tan importante como es el precio. Uber determina cuál es la remuneración que el cliente debe pagar por el servicio; recauda esa cantidad y, tras detraer su comisión –también impuesta unilateralmente por la mercantil colaborativa–, transfiere el resto a la persona que ha prestado el servicio. Y cuarto, puede expulsar de la red a conductores y pasajeros cuando reciben valoraciones negativas. Así, exige que los primeros mantengan un porcentaje de aceptaciones de servicio muy alta, entre el 80% y el 90%, de modo que si rechazan solicitudes pueden ser «desactivados»¹⁹⁾.

Existe otro argumento importante, a nuestro modesto entender. El principal negocio de Uber reside en el transporte y no en el software²⁰⁾. En efecto, la aplicación para los teléfonos móviles es gratuita. Los interesados pueden descargársela sin contraprestación alguna; y tampoco tienen que pagar nada por unirse al servicio. El verdadero negocio de la plataforma colaborativa reside en el desplazamiento de pasajeros; en particular, en la comisión que retiene respecto de la cantidad que satisfacen los usuarios. Por ejemplo, en 2015 en el Estado de Georgia (Estados Unidos) la tarifa mínima del servicio UberX era de 5 dólares²¹⁾. La plataforma cobraba un dólar más un 20% respecto de la cantidad restante. Y todos los costes del acarreo (por ejemplo, el combustible) corrían por cuenta de los chóferes.

Ahora bien, la aceptación de los dos últimos argumentos genera dudas. El problema reside en que el Tribunal de Justicia contesta a la cuestión prejudicial en función de las circunstancias fácticas del litigio subyacente. Por lo tanto, su decisión no sirve para otros supuestos de intermediación en el transporte de pasajeros en que el intermediario no haya creado la oferta ni controle cómo se ejecuta el servicio en la práctica. No ofrece una interpretación general de la normativa europea, sino que la particulariza a la luz de las circunstancias del caso, con lo cual el Tribunal de Justicia se está excediendo de su cometido. A nuestro modesto entender, debería haberse limitado a ofrecer una interpretación de qué se consideran servicios en el ámbito del transporte, pero no calificar la actividad de Uber. Esta operación debería haberla llevado a cabo el órgano judicial que planteó la cuestión prejudicial. Ahora bien, la respuesta de la institución judicial europea tiene la ventaja de que armonizará los criterios para decidir si la plataforma colaborativa actuó deslealmente. Los tribunales de España, Alemania e Italia que conocen de demandas por competencia desleal deberán partir de la misma premisa: Uber presta servicios en el ámbito del transporte. Y a continuación deberán decidir, conforme a la legislación nacional, si precisaba autorización administrativa y, en su caso, si ha actuado ilícitamente.

La conclusión es que la actividad de intermediación entre personas que desean realizar un desplazamiento urbano y conductores que utilizan sus vehículos para ello, gestionada a través de medios informáticos, constituye un servicio en el ámbito del transporte cuando el intermediario controla el servicio final. Así resulta de la literalidad del artículo 2.2.d) de la Directiva de servicios, de su finalidad y de su contexto. La aplicación de estos cánones exegéticos lleva a una interpretación amplia de la expresión «servicios en el ámbito del transporte», de modo que incluye no sólo el traslado físico de personas o cosas sino también las actividades vinculadas a él de forma inherente. Y es lo que sucede con la intermediación referida, tanto por su finalidad como por su dependencia respecto del transporte. También fundamentan esta solución los argumentos esgrimidos por el Tribunal de Justicia: Uber ha creado la oferta y controla el mercado. Sin embargo, resultan discutibles, puesto que llevan a una singularización de la respuesta que excede de la esencia de la cuestión prejudicial: la interpretación del Derecho de la Unión Europea.

III. CONSECUENCIAS DE LA SENTENCIA UBER

El ilícito que normalmente se imputa a Uber es el previsto en el artículo 15 de la Ley de Competencia Desleal, violación de normas²²⁾. Esencialmente exige que concurran tres requisitos: infracción de una ley, aprovechamiento de una ventaja significativa y relación de causalidad entre ambos²³⁾. La primera exigencia se cumple si la plataforma colaborativa precisa una autorización para llevar a cabo su actividad y también si hubiera debido aplicar las tarifas del taxi. Para pronunciarse al respecto es necesario determinar dos extremos. El primero es la actividad realizada por ella. Es cierto que el Tribunal de Justicia ha afirmado que realiza un «servicio en el ámbito del transporte». Sin embargo, no existe una regulación específica de esta categoría. Como hemos visto, presenta tanta amplitud que no es directamente reconducible a la normativa del transporte. De ahí que sea necesario calificar la actividad de Uber a los efectos de poder determinar la normativa aplicable, que es el segundo extremo que debe ser analizado.

1. UBER: INTERMEDIACIÓN Y TRANSPORTE DE VIAJEROS

Tal y como dijo el Abogado General Szpunar en sus conclusiones, Uber interviene en dos servicios intrínsecamente relacionados: el primero es la intermediación entre los conductores y los pasajeros; el segundo, el desplazamiento de personas dentro de una ciudad en los vehículos privados de los primeros²⁴⁾. Ninguna duda cabe de que la multinacional estadounidense lleva a cabo la primera actividad, pues así lo ha reconocido y es suyo el software que se utiliza para conectar a los conductores con los pasajeros. Ahora bien, no está de más recordar que, a pesar de que se utiliza una aplicación pensada para teléfonos móviles, el Tribunal de Justicia ha afirmado que se trata de un servicio en el ámbito del transporte. Por lo tanto, queda sometido a la normativa de esta última actividad y no a la de los servicios de la sociedad de la información.

Mayores dudas genera el acarreo de pasajeros. La razón es que la plataforma colaborativa no realiza personalmente esta actividad, sino que son conductores no profesionales quienes la ejecutan. El dilema reside en si son empresarios independientes o trabajadores de Uber. En el primer caso, podrían estar cometiendo un acto de competencia desleal si no dispusieran de la autorización necesaria y no cumplieran las demás obligaciones que la normativa les impone. La empresa creada por Garrett Camp y Travis Kalanick solamente podría ser sancionada en cuanto cooperador (artículo 34 de la Ley de Competencia Desleal)²⁵⁾. En cambio, si los conductores tienen la condición de trabajadores de la multinacional colaborativa ésta sería la titular de la actividad de transporte y, en caso de que la ley así lo dispusiera, precisaría autorización para llevarla a cabo. Si no la tuviera, habría cometido un acto de competencia desleal, si concurren los demás requisitos del tipo.

A nuestro modesto entender, los conductores de Uber son trabajadores dependientes, de modo que debe imputarse a la plataforma colaborativa su actividad de transporte. La razón es que los selecciona y organiza, y también controla su actividad. Para poder trasladar pasajeros a través de la aplicación, deben convertirse en chóferes suyos, para lo que necesitan pasar una entrevista y reunir las condiciones que unilateralmente fija la empresa; por ejemplo, que el vehículo tenga unos determinados requisitos y su titular el permiso necesario. Igualmente, su permanencia en el mercado depende de la plataforma colaborativa. En caso de que la valoración de los clientes no sea satisfactoria, pueden ser «desactivados». Por otra parte, Uber organiza su prestación. Impone los clientes, que no tienen relación directa con los conductores sino con la multinacional estadounidense. También fija los itinerarios, el precio y las demás condiciones del servicio. Y lo mismo sucede con la información: la plataforma colaborativa sólo proporciona a los automovilistas los datos indispensables que precisan, y cuando los precisan. Además, es la multinacional quién cobra el importe al cliente y transfiere luego su parte a los titulares de los vehículos que realizan el transporte.

Es cierto que hay elementos que chocan, al menos aparentemente, con la configuración tradicional de la relación laboral y que reflejan el

impacto de la economía colaborativa²⁶). Por ejemplo, los conductores pueden, en principio, elegir cuándo trabajan²⁷). Sin embargo, no parece que esos elementos tengan fuerza suficiente como para negar, en la coyuntura jurídica actual, la condición de trabajador dependiente a los chóferes de Uber. Así lo han mantenido los *Employment Tribunals* de Londres en el litigio que enfrentaba a varios chóferes con Uber BV, Uber London Ltd y Uber Britannia Ltd²⁸). Subrayan que la actividad se lleva a cabo bajo la marca de Uber, a favor de la cual se hace toda la publicidad de los servicios. Segundo, califican de «ridícula» la posibilidad de gestionar 30.000 autónomos. Tercero, destacan que los conductores no tienen capacidad de mejora, salvo trabajando más horas, que no entran en relación con los pasajeros, cuya identidad no conocen, y que la información que poseen es mínima. También valoran el hecho de que sólo Uber, y no los conductores, se vincula contractualmente con los clientes. Asimismo, otorgan importancia a los siguientes indicios: Uber selecciona y recluta a los conductores, controla la información esencial, fuerza a los chóferes a aceptar viajes, fija el itinerario, el precio y numerosas condiciones, así como les da instrucciones sobre cómo prestar el servicio, utiliza un mecanismo de supervisión por el que los clientes califican a los conductores, asume el riesgo de pérdida y se reserva la facultad de modificar unilateralmente la relación con los chóferes.

También hay que tener en cuenta que el Tribunal Supremo ha calificado la actividad de la multinacional colaborativa como transporte y le ha aplicado la normativa estatal que regula el sector. En las [sentencias 81/2018, de 24 de enero](#) (RJ 2018, 126) y [87/2018, de 25 de enero](#) (RJ 2018, 129), estima los recursos interpuestos contra las sentencias de los Juzgados de lo Contencioso-Administrativo 15 y 17 de Barcelona 287/2016, de 5 de octubre y 216/2016, de 6 de octubre, que habían anulado las multas que la Dirección General de Transporte y Movilidad de la Generalidad de Cataluña había impuesto a la multinacional colaborativa²⁹). El razonamiento del Tribunal Supremo se basa en dos premisas. La primera es que, de acuerdo con el fallo del Tribunal de Justicia que estamos comentando, Uber presta un servicio de transporte y no de la sociedad de la información. La segunda es la aplicación de la normativa estatal sobre ordenación de los transportes terrestres.

La conclusión es que la Uber no sólo lleva a cabo un servicio de intermediación sino también traslada a los pasajeros. El hecho de que haya creado el mercado de acarreo que se desarrolla a partir de su aplicación, el control que tiene del mismo y la caracterización de los conductores como trabajadores suyos fundamentan esta afirmación. Entra en juego ahora la segunda incógnita que hay que despejar para determinar si incumplió la ley al llevar a cabo su actividad sin disponer de autorización administrativa.

2. ORDENACIÓN ESTATAL DEL TRANSPORTE: NECESIDAD DE AUTORIZACIÓN ADMINISTRATIVA

A los efectos de determinar si la plataforma colaborativa precisa autorización administrativa, centramos nuestra atención en la normativa estatal de ordenación del transporte. Es cierto que también existe normativa autonómica y que el titular del Juzgado de lo Mercantil que formuló la cuestión prejudicial debía aplicar la legislación catalana³⁰). Sin embargo, hay tres razones que nos llevan a analizar exclusivamente el régimen estatal. En primer lugar, razones de espacio nos impiden examinar las diversas leyes promulgadas por las Comunidades Autónomas en materia de ordenación del transporte. En segundo término, presentan un gran parecido con la normativa estatal, por lo que su examen aportaría poco valor añadido al objeto de estudio. Y tercero, la legislación estatal no sólo deviene aplicable en ausencia de la autonómica sino también cuando ésta no disciplina el supuesto en conflicto. Y el Tribunal Supremo ha mantenido que así sucede en las sentencias 81/2018, de 24 de enero y 87/2018, de 25 de enero, que hemos referido en el epígrafe anterior. Explica que los Juzgados de lo Contencioso-Administrativo 15 y 17 de Barcelona habían sancionado a la plataforma colaborativa en virtud del [artículo 140.2](#) de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Niega que fuera aplicable la [Ley catalana 19/2003, de 4 de julio](#), del taxi, debido a la singularidad de la actividad de la empresa sancionada: aunque presta un servicio de transporte, no puede ser identificado con el taxi. «Por ello, a falta de una regulación autonómica referida a una actividad organizativa y de intermediación en el ámbito del transporte como la desarrollada por Uber, B.V., debe considerarse de aplicación al caso la regulación estatal contenida en la [Ley 16/1987, de 30 de julio](#), de Ordenación de los Transportes Terrestres, incluido el régimen sancionador que en ella se establece».

Hay que calificar la actividad de Uber como de transporte público, discrecional de viajeros, conforme a los [artículos 62 a 64](#) de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres³¹). Consecuentemente, debe mantenerse que precisaba, y precisa, autorización administrativa para llevarla a cabo³²). Así resulta de los [artículos 22.2](#), [42](#), [91](#), [94](#) y [99](#) de la Ley citada. Es cierto que el [artículo 90](#), que exigía título habilitante para el acarreo público discrecional de viajeros y mercancías fue derogado por la [Ley 9/2013](#). Pero los anteriores continúan vigentes y su literalidad no ofrece lugar a dudas. En segundo término, nada en la Ley 9/2013 permite afirmar que el legislador español quiso suprimir la necesidad de autorización para el transporte público discrecional de pasajeros en turismo. Su preámbulo refiere la liberalización a la intermediación en la contratación del desplazamiento de viajeros. Tercero, el [Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre](#), por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor sigue exigiendo la titularidad de una autorización administrativa para prestar servicios de transporte público de pasajeros en automóviles³³). Esta norma resulta especialmente significativa porque ha sido dictada para poner fin a los problemas que ha generado el conflicto entre Uber y los taxistas. Por último, los [artículos 41.1](#) y [109](#) ss. del [Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres](#) también condicionan la prestación de servicios de acarreo público de pasajeros a la posesión de la licencia correspondiente. Ahora bien, su peso argumentativo es menor dado su fuerza legal y que la [Disposición Final 1.ª](#) de la Ley 9/2013 declara la vigencia de las disposiciones del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres «...en lo que no se opongan a lo dispuesto en esta ley ni en las disposiciones aprobadas por la Unión Europea que resulten de aplicación en la materia».

Mayores dudas suscita la intermediación en el transporte terrestre de viajeros. Parecería que desde la entrada en vigor de la Ley 9/2013, no sería necesaria habilitación administrativa, pues quiso «liberalizar» este sector, como explica el preámbulo y evidencian los cambios normativos ocurridos. Sin embargo, como bien ha subrayado la doctrina, el significado y alcance de la liberalización no está claro³⁴). Podría interpretarse que el legislador ha querido suprimir la necesidad de autorización para llevar a cabo actos de intermediación en el desplazamiento de viajeros. De ahí que se hayan suprimido preceptos como el [artículo 90](#) de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Pero también podría interpretarse que la Ley 9/2013 quiso abrir el mercado de modo que no sólo pudieran prestar este tipo de servicios las agencias de viajes. O bien, se podría mantener que el legislador quiso conseguir ambos objetivos: prescindir tanto de la necesidad de título habilitante administrativo como de la condición de agencia de viajes. Existen tres argumentos que nos lleva a mantener la segunda tesis. Primero, mientras que el [artículo 165](#) de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres reservaba la mediación en el desplazamiento de viajeros a las agencias de viajes, el tercer párrafo del [artículo 22.2](#), tras ser modificado por la Ley 9/2013, también se refiere a «otros intermediarios en la contratación de cualesquiera modalidades de transporte de viajeros»³⁵). Segundo, el [artículo 99.1](#) de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, igualmente enmendado por la citada ley, establece que la autorización para el transporte público de viajeros «habilita» tanto para prestar servicios de acarreo como para intermediar en su contratación. Y tercero, el Tribunal Supremo niega que sólo las agencias de viajes puedan intermediar en el transporte terrestre de pasajeros. En la [sentencia de 14 de febrero de 2012](#) (RJ 2012, 3995) afirma: «Por esta misma razón tampoco podría prosperar la sustitución de la referencia a las agencias de transporte por la de las agencias de viaje. En aplicación de los principios de interpretación de los reglamentos de conformidad con la ley que desarrollan y del de conservación de las normas, ha de entenderse que la referencia a las agencias de viaje como entidades a las que se reserva la función de mediación entre los usuarios del transporte y los transportistas debe entenderse comprensiva de cualquier entidad que pueda calificarse legalmente como «agencias de transporte legalmente autorizadas», según reza el [artículo 119.1](#), in fine, de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres»³⁶).

3. DESLEALTAD

La conclusión que se desprende de las reflexiones anteriores es que Uber infringió la ley al prestar servicios de transporte de pasajeros a través de sus conductores sin poseer titulación administrativa habilitante. Pero, además, hay que tener en cuenta que pudo haber otros incumplimientos. El primero es no haber respetado las tarifas del taxi. Dado que los servicios ofrecidos por la plataforma colaborativa competían, y siguen compitiendo, con este modo de transporte, cabe argumentar que Uber debería haber aplicado sus tarifas. No obstante, existen argumentos en contra de esta tesis, pues la actividad de arrendamiento de vehículo con conductor no está sometida a tarifa alguna. La fijación de precios es libre. Por lo tanto, Uber podría alegar que estaba prestando este tipo de servicios y no los del taxi. Un segundo incumplimiento que debería analizarse es si Uber respetó los derechos de sus conductores. Como hemos visto, éstos tienen la condición de trabajadores dependientes. Sin embargo, la plataforma colaborativa los consideró empresarios independientes, afirmando que existía entre ambos una relación mercantil y no laboral. Si esta configuración supusiera el incumplimiento de obligaciones legales –lo que nos parece más que probable–, sería otro argumento importante para calificar su actividad como competencia desleal³⁷. Y lo mismo podría suceder con la defraudación fiscal³⁸. Se ha acusado muchas veces a la multinacional estadounidense de no pagar los impuestos que le correspondían. Si fuera cierto, debería valorarse si se aprovechó de este incumplimiento legal para mejorar su posición concurrencial.

Por lo tanto, se cumple la primera exigencia del artículo 15 de la Ley de Competencia Desleal para afirmar que cometió un acto de competencia desleal. Y también se cumplen los dos restantes, a nuestro modesto entender. Uber ha obtenido una ventaja competitiva significativa al poder acceder y prestar sus servicios en el mercado del transporte público discrecional urbano de pasajeros en vehículos automóviles³⁹. Y ha podido competir en él de forma muy agresiva a través de su política de precios. El acceso y desarrollo de su actividad ha sido posible gracias al incumplimiento de la legislación vigente. En efecto, es dudoso que Uber hubiera podido entrar en el mercado cumpliendo la ley. En primer lugar, los taxistas no parecían ni parecen dispuestos a trabajar para la multinacional estadounidense. El historial de huelgas y confrontaciones sociales así lo acredita. Segundo, le resultaría muy difícil haber conseguido los títulos habilitantes. Los municipios no emiten licencias de taxi. Su número ha permanecido estable durante más de veinte años; o, mejor dicho, ha decrecido: mientras que en 1994 había 72.072, en 2017 hay 69.972⁴⁰.



Es cierto que existe un mercado secundario al que podría haber acudido para hacerse con las autorizaciones administrativas necesarias. Sin embargo, debería haber hecho un desembolso más que considerable. Según la prensa, el precio medio de una licencia es de 150.000 euros⁴¹. Para valorar mejor su alcance, cabe tener en cuenta que el coste aproximado del trámite administrativo para su obtención es de 500 euros. Tercero, existía, teóricamente, la posibilidad de acceder a las autorizaciones para prestar servicios de arrendamiento de vehículo con conductor. Cabe tener en cuenta que a partir de 2009 se liberalizó su emisión. No obstante, las administraciones locales se han mostrado muy reacias a concederlas; tanto que los solicitantes han tenido que acudir a los tribunales⁴². Por lo tanto, cuando tuvieron lugar los hechos, Uber tenía extremadamente difícil conseguir licencias VTC.

El hecho de no aplicar las tarifas del taxi otorga a Uber mayor flexibilidad, lo cual constituye una ventaja concurrencial importante. Puede ofrecer unos precios más competitivos en caso de necesidad. Por ejemplo, cuando la demanda es escasa o cuando necesita una distracción para sus escándalos o conflictos internos. Ahora bien, deberá valorarse en qué medida el precio influye en la contratación del servicio, puesto que los de la plataforma colaborativa no son necesariamente más económicos que los del taxi. Intervienen muchos otros factores que influyen en la elección del servicio de transporte a utilizar, como la facilidad de contratación, la apariencia de los turismos y de los conductores, el buen talante de los últimos, etc. El hecho de que la flexibilidad en los precios haya permitido a Uber obtener beneficios no es un dato relevante al valorar la deslealtad de su conducta⁴³. La clave reside en si su estrategia competitiva se basó en el incumplimiento de la ley. Y cabe recordar que el principio general en la contratación del transporte es la libertad de precios.

Deberían hacerse razonamientos parecidos respecto de la relación de la plataforma colaborativa con sus conductores y del pago de impuestos. En particular, debería valorarse si el hecho de calificar como mercantil, y no laboral, la relación con los chóferes ha otorgado a Uber una ventaja concurrencial significativa. Carecemos de datos para mantener una afirmación semejante. Sin embargo, sí lo parece al haberle permitido un ahorro de costes y de trámites administrativos importante. En cambio, el tema fiscal nos genera mayores dudas, ya que el ahorro de costes inherente al fraude impositivo no significa prevalerse de una ventaja concurrencial significativa.

Las ventajas aludidas, tanto respecto del acceso y mantenimiento en el mercado como de la flexibilidad en los precios, son significativas y derivan causalmente del incumplimiento de la legislación, como hemos visto. Son significativas pues presentan un gran atractivo para la demanda, tal y como exige el Tribunal Supremo⁴⁴. En efecto, los usuarios del transporte urbano, público, discrecional en turismos acostumbran a ver con muy buenos ojos la alternativa que supone Uber, tanto por la facilidad de acceder al servicio, como por el halo de calidad y modernidad que rodea a los conductores y a esta empresa, sin descuidar el factor precio y la posibilidad de valorar al conductor. La reacción del sector del taxi al auge del transporte colaborativo así lo confirma.

Ahora bien, ni siquiera sería necesario demostrar que Uber se ha prevalido en el mercado de un beneficio competitivo significativo. La razón es que debe aplicarse la presunción relativa prevista en el artículo 15.2 de la Ley de Competencia Desleal, puesto que la normativa de ordenación de los transportes terrestres tiene «... por objeto la regulación de la actividad concurrencial...»⁴⁵. La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y su Reglamento cumplen esta condición pues delimitan la estructura del mercado del transporte urbano discrecional de pasajeros en vehículos automóviles, fijan el precio y condicionan las estrategias y conductas competitivas de los oferentes⁴⁶. Por lo tanto, cabría presumir que, al infringir estas normas, la plataforma colaborativa ha obtenido una ventaja concurrencial significativa y se ha prevalido de ella. Con todo, ésta todavía probar que no ha sido así.

IV. ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULO CON CONDUCTOR

1. INTRODUCCIÓN: INTERESES EN CONFLICTO

La sentencia del Tribunal de Justicia no ha puesto fin al conflicto entre los taxistas y Uber. La razón es que la plataforma colaborativa ha cambiado de estrategia: ha empezado a ofrecer servicios de arrendamiento de vehículos con conductor⁴⁷. Al amparo de licencias VTC, ha vuelto al mercado de transporte urbano con vehículos a motor compitiendo con los demás operadores. De ahí que no sólo no haya terminado el enfrentamiento, sino que se ha vuelto más complejo, pues son múltiples y divergentes los intereses en conflicto y diversos los escenarios en que luchan⁴⁸. Los más significados son los taxistas. Se muestran extremadamente beligerantes con Uber y con las empresas que acceden a su mercado, pues amenazan la primacía que detentan y reducen el valor de sus licencias –consideradas por muchos como un seguro de jubilación. Presionan para que la regulación del arrendamiento de vehículos con conductor sea lo más restrictiva posible, tanto respecto de la emisión de autorizaciones como de la prestación del servicio.

En el extremo opuesto se hallan las empresas que prestan servicios de arrendamiento de vehículo con conductor, como Uber y Cabify. Tienen el corazón dividido. Por una parte, desean que se eliminen, o al menos dulcifiquen, las condiciones para prestar el servicio, a fin de reducir costes, cargas administrativas e incrementar su competitividad. Por otra, algunas quieren que no se emitan más títulos habilitantes, pues el incremento de los mismos disminuye el valor de los que poseen⁴⁹. Una posición particular tienen las que han conseguido licencias VTC pero no desean prestar servicios de arrendamiento sino transmitir sus títulos administrativos a fin de lucrarse. No desean la liberalización del mercado ni la reducción de los requisitos de acceso, ya que afectaría negativamente al valor de las autorizaciones que poseen. En cuanto a los límites a la actividad, su única preocupación reside en cómo pueden afectar al valor de sus licencias. De ahí que se opongan a la prohibición de transmitir las durante los dos años siguientes a su emisión.

Los poderes públicos también se encuentran en una situación delicada. Las administraciones que emiten licencias VTC reciben todo tipo de presiones, tanto a favor de su concesión como en contra. Teóricamente su interés reside en satisfacer las necesidades de los ciudadanos. Esencialmente deben garantizar que el servicio se presta en medida suficiente para satisfacer sus necesidades y que es sostenible⁵⁰. La mayor parte de ellas se ha negado a emitir nuevos títulos para el arrendamiento de vehículos con conductor. La duda que se plantea es si lo ha hecho por convicción o en respuesta a las coacciones del taxi.

También los poderes ejecutivo y legislativo se ven sometidos a grandes presiones y, al igual que las administraciones públicas, se han posicionado a favor del taxi. Tras liberalizar el servicio del arrendamiento de vehículo con conductor en 2009, se han vuelto a introducir barreras de acceso y restricciones a la libre prestación del arrendamiento de vehículo con conductor a partir de 2013. Es cierto que los preámbulos de las disposiciones emanadas suelen hacer referencia a determinados objetivos que podrían justificar las limitaciones introducidas. Sin embargo, la falta de fundamento sólido de los mismos y determinadas actuaciones, como el recurso al expediente del real decreto ley para elevar el rango normativo de ciertas restricciones, conducen a pensar que se ha producido lo que se conoce como «captura del legislador/regulador»⁵¹.

Por último, hay que hacer referencia a las autoridades de la competencia, ya que pueden devenir claves en el resultado final del enfrentamiento. Tanto la Comisión europea como la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia se han posicionado a favor de la economía colaborativa, al considerar que puede ser una fuente importante de negocio, representar el paradigma de la innovación tecnológica y renovar la competencia en el mercado⁵². La autoridad española ha puesto en práctica estas ideas y ha impugnado diversas normas que restringen el régimen de las licencias VTC. En resumen, no sólo continúa la guerra entre Uber y los taxistas, sino que se ha vuelto más compleja. Para entender y valorar correctamente el conflicto resulta imprescindible repasar, siquiera sumariamente, la evolución de la normativa de las licencias VTC.

2. EVOLUCIÓN DEL RÉGIMEN JURÍDICO DEL ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULO CON CONDUCTOR

2.1. De la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres a la Ley 9/2013

Antes de 2009, la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres exigía la consecución de un título administrativo habilitante para prestar servicios de arrendamiento de vehículo con conductor y permitía limitar su número⁵³. Las normas que la desarrollaron introdujeron importantes restricciones y condicionantes. Destacaba el [Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres](#). Su [artículo 180](#) lo calificaba como transporte y exigía que cada vehículo tuviera una autorización. Para conseguirla, debían reunirse una serie de requisitos. Además de ser el propietario del vehículo, era necesario disponer de un local u oficina abiertos al público, de un número mínimo de automóviles, que éstos no superaran una determinada antigüedad, disponer de un seguro de responsabilidad civil, así como de garajes o lugares de aparcamiento y cumplir las demás exigencias que impusiera el Ministerio de Transportes. Existía una dificultad añadida: era necesario un informe del Ayuntamiento correspondiente favorable a la concesión de la autorización. Aun así, el órgano competente podía denegarla cuando existiera una desproporción entre el número de autorizaciones existentes y los potenciales usuarios⁵⁴.

La situación cambia con la entrada en vigor de la [Ley 25/2009, de 22 de diciembre](#), de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (más conocida como Ley Ómnibus)⁵⁵. Dedicó el [Título IV](#) a los servicios de transporte y comunicaciones y la finalidad, respecto de los primeros, es clara: proceder a su liberación. Así lo evidencia el Preámbulo. El [artículo 21.2](#) deroga los [artículos 49](#) y [50](#) de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Por lo tanto, a partir de entonces, la prestación de servicios de arrendamiento con conductor sigue precisando autorización, pero no existen límites cuantitativos⁵⁶. De ahí que empiecen a solicitarse licencias VTC. Sin embargo, las administraciones no acostumbran a concederlas.

Un año más tarde se aprueba el [Real Decreto 919/2010, de 16 de julio](#) para adaptar, en teoría, el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres a las modificaciones de la Ley Ómnibus. Entre otros extremos modifica el [artículo 181](#) del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, que establecía los requisitos para obtener las autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor. Exigía disponer de un local dedicado a esta actividad y abierto al público, así como garajes o lugares aparcamiento, una flota mínima de cuatro vehículos, suscribir seguros para cubrir la responsabilidad civil, contar con un mínimo de dos conductores por cada tres vehículos y cumplir las exigencias que pudiera imponer el Ministerio de Fomento para el adecuado ejercicio de la actividad. El Tribunal Supremo anula la mayor parte de estas exigencias en su [sentencia de 14 de febrero de 2012](#) (RJ 2012, 3995)⁵⁷.

La [Ley 9/2013, de 4 de julio](#), por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la [Ley 21/2003, de 7 de julio](#), de Seguridad Aérea vuelve a modificar el régimen de ordenación del transporte terrestre y permite limitar cuantitativamente la concesión de licencias VTC⁵⁸. Así lo evidencia su Preámbulo, en el que se indica que la voluntad del legislador es mantener «el máximo rigor» en las condiciones de acceso al mercado. También se refiere al arrendamiento de vehículo con conductor. Lo califica como modalidad de transporte y lo diferencia del arrendamiento de vehículo sin conductor «...con el que poco o nada tiene que ver». Somete el primero a las mismas normas que a la actividad de transporte y no a las que rigen las actividades auxiliares y complementarias.

La Ley modifica el [artículo 22](#) de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, de modo que su apartado 2.º condiciona la prestación de servicios de transporte terrestre de viajeros a la titularidad de una licencia habilitante⁵⁹. Segundo, da una nueva redacción al [artículo 91](#) de la citada Ley, que permite introducir restricciones geográficas al arrendamiento de vehículo de conductor. Igualmente modifica el [artículo 99.4](#), que califica este servicio como una modalidad de transporte de viajeros y exige la obtención de un título administrativo conforme a los artículos 42 y 43.1, así como a lo que se establezca reglamentariamente.

2.2. Solicitudes de licencias VTC

La entrada en vigor de la [Ley 25/2009](#) generó un alud de solicitudes de concesión de licencias VTC. La negativa a emitir las llevó a algunos de los solicitantes a la vía judicial. El Tribunal Supremo les ha dado la razón. Distingue tres escenarios posibles en función de la fecha de la solicitud. El primero comprende las peticiones formuladas tras la entrada en vigor de la Ley Ómnibus y antes de la eficacia de la Ley 9/2013⁶⁰. La máxima autoridad judicial española argumenta que las modificaciones introducidas por la primera liberalizaron la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor. Los únicos requisitos y límites existentes eran los previstos en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Y no cabía interpretar que sus [artículos 3.a](#)), [5.1](#), [15.1 y 2.c](#)) permitieran establecer límites cuantitativos. Igualmente, la Ley Ómnibus derogó implícitamente los [artículos 181.2](#) del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres y [14.1](#) de la [Orden FOM/36/2008](#).

El segundo escenario empieza cuando entra en vigor la [Ley 9/2013](#) y termina con su desarrollo normativo; es decir, cuando adquiere eficacia el [Real Decreto 1057/2015, de 21 de noviembre](#). La duda que se plantea es si la aprobación de la primera norma revitaliza los [artículos 181.2](#) del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres y [14.1](#) Orden FOM/36/2008 o si precisaba desarrollo normativo. El Tribunal Supremo adopta la última tesis y obliga a conceder los títulos solicitados⁶¹. En primer lugar, argumenta que, tras la entrada en vigor de la Ley 25/2009, ninguna norma de rango legal permitía condicionar el número de licencias VTC, tal como hacían con anterioridad los dos artículos referidos. Segundo, reconoce que estos dos preceptos no habían sido expresa y específicamente derogados. Y que la [Disposición Final 1.ª](#) de la Ley 9/2013 declaró la vigencia del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres y de las disposiciones dictadas en su ejecución. Ahora bien, esa vigencia estaba condicionada a su compatibilidad con la Ley 25/2009 y con las normas de la Unión Europea. Por lo tanto, no todos los preceptos del Reglamento y de la Orden FOM/36/2008 mantuvieron su eficacia. Fue el caso de los artículos 181.2 del primero y 14.1 de la segunda, pues chocaban con la Ley 9/2013, que sólo admitía restricciones «...cuando la oferta del transporte público de viajeros de vehículos de turismo se encuentre sujeta a limitaciones cuantitativas en el ámbito autonómico o local». Tercero, el desarrollo reglamentario del [artículo 48.2](#) de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres tuvo lugar a través del Real Decreto 1057/2015, de 21 de noviembre, pues no podía mantenerse el régimen reglamentario anterior. El último argumento es la incidencia de la [Ley 20/2013, de 9 de diciembre](#), de garantía de la unidad de mercado. Su Preámbulo reconoce la posibilidad de utilizar las autorizaciones administrativas para ordenar el sector del taxi y del arrendamiento de vehículos conductor. Sin embargo, sus artículos 16 a 18 establecen una serie de pautas y criterios, sobre la base de los principios de libre iniciativa económica, necesidad y proporcionalidad, que impiden restricciones y límites que sean injustificados o desproporcionados. Los artículos 181 del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres y [14.1](#) Orden FOM/36/2008 no se ajustan a esos principios. Consecuentemente, las administraciones públicas deben conceder las licencias VTC solicitadas durante esa segunda fase.

El tercer escenario se inicia con el desarrollo normativo de la Ley 9/2013; es decir, cuando entra en vigor el Real Decreto 1057/2015, de 21 de noviembre. Aunque los tribunales no se han pronunciado al respecto, la solución es diferente a los dos escenarios anteriores, pues la última norma introduce límites cuantitativos a la autorización de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor. Por lo tanto, las administraciones competentes pueden denegar la solicitud de licencias VTC cuando su número supere la proporción prevista.

2.3. Del Real Decreto 1057/2015 al Real Decreto-Ley 13/2018

El Real Decreto 1057/2015, de 21 de noviembre da una nueva redacción al Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres en cuanto al arrendamiento de vehículo con conductor⁶². En particular, modifica sus [artículos 181](#) y [182](#), introduciendo restricciones para acceder al mercado y para desarrollar la actividad. Así, exige una habilitación administrativa, cuya obtención precisa disponer de una flota mínima de vehículos que tengan determinadas características. Igualmente prevé la posibilidad de limitar el número de licencias: la llamada regla de la proporcionalidad (1/30). En cuanto a la prestación del servicio, separa los de arrendamiento con conductor y de taxi. Prohíbe a los primeros llevar signos externos que conduzcan a confusión con los últimos, captar clientes en la calle o en las paradas y les obliga a llevar a bordo la documentación que acredite la contratación previa del servicio. Asimismo, adopta medidas para que los titulares de licencias VTC desarrollen su actividad en el territorio de la Comunidad en el que está domiciliada la autorización. Por último, les exige que tengan cubierta su posible responsabilidad civil.

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia impugnó el Real Decreto 1057/2015. Alegó que restringía la competencia en el mercado, blindaba el monopolio del taxi y compartimentaba el mercado nacional; carecía de justificación y no respetaba los principios de necesidad y proporcionalidad. Además, era discriminatorio respecto del taxi⁶³. En la [sentencia 921/2018, de 4 de junio](#) (RJ 2018, 2695), el Tribunal Supremo desestima casi todas sus peticiones. Considera que cuatro de las cinco restricciones impugnadas son válidas; en particular, la regla de la proporcionalidad (1/30), la regla de la habitualidad (80/20), los requisitos materiales de los vehículos y la prohibición de prestar servicios contratados en la calle o en las paradas. Sólo considera ilegal la exigencia de poseer una flota mínima de vehículos.

Alrededor de dos años más tarde, los Gobiernos catalán y español aprueban dos normas que completan y complementan el Real Decreto 1057/2015. Se trata del Decreto [Ley de la Generalidad de Cataluña 5/2017, de 1 de agosto](#), de medidas urgentes para la ordenación de los servicios de transporte de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas y el [Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre](#), por el que se establecen normas complementarias al Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en relación con la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor⁶⁴. Establecen dos medidas coincidentes. La primera es prohibir la transmisión de las licencias VTC dentro de los dos años siguientes a su emisión. Los preámbulos coinciden en la explicación: se trata de evitar la especulación. Las autorizaciones administrativas deben servir para satisfacer las necesidades de los administrados y no para conseguir un beneficio económico. La segunda medida está relacionada con la obligación de contratar el servicio antes de prestarlo. Se obliga a los titulares de las autorizaciones a comunicar los transportes que van a ejecutar antes de realizarlos⁶⁵. La finalidad es evitar que estas empresas puedan captar vehículos mientras circulan por las vías públicas o mientras están estacionados en lugares de concentración y generación de demanda (*id est*, las paradas de taxis).

La sangría legislativa continúa con el [Real Decreto-Ley 3/2018, de 20 de abril](#), por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor⁶⁶. Esencialmente contiene dos providencias. La primera es mantener la proporción entre el número de licencias de taxi y VTC (30/1). La segunda consiste en exigir que se utilicen los títulos habilitantes para cubrir las necesidades de la Comunidad Autónoma en la que han domiciliado. Presume que se así cuando el veinte por ciento o más de los servicios prestados durante tres meses no haya discurrido por el territorio autonómico (regla 80/20).

Esta norma evidencia la captura del legislador por parte del sector del taxi. Esencialmente, se ha procedido a elevar el rango jurídico de las previsiones del Real Decreto 1057/2015. Hace tres años el Gobierno modificó el Reglamento. Ahora ha modificado la Ley. Como las medidas son las mismas⁶⁷⁾, la finalidad no puede ser la que explicita el Preámbulo del [Real Decreto-Ley 3/2018](#): lograr el equilibrio entre la oferta del taxi y del arrendamiento de vehículo sin conductor y aumentar la seguridad jurídica. Es cierto que ha habido un aumento de las licencias VTC existentes, debido a las decisiones del Tribunal Supremo, pero su régimen jurídico ya había sido adoptado en 2015. Lo único que ha cambiado es el rango de la norma: ha pasado de Reglamento a Ley. De ahí que sea altamente verosímil la razón apuntada por la prensa de que la modificación respondía al temor de que el Tribunal Supremo estimara la impugnación del Real Decreto 1057/2015 por parte de la autoridad de la competencia⁶⁸⁾. En otras palabras, el Gobierno español ha querido blindar las restricciones introducidas al arrendamiento de vehículos con conductor para proteger los intereses del taxi.

La última norma promulgada hasta el momento es el [Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre](#), por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor⁶⁹⁾. Introduce un cambio de gran importancia, pues deja sin validez práctica a las licencias VTC existentes: sólo habilitan para realizar transportes interurbanos. Su artículo único modifica el [artículo 91](#) de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, cuyo primer apartado establece que las autorizaciones para transporte público permiten realizar transportes en todo el territorio nacional, pero establece la excepción mencionada para las relativas al traslado de viajeros en turismos y las de arrendamiento de vehículos con conductor. Es fácil comprender la trascendencia del cambio si se tiene en cuenta que la práctica totalidad de servicios realizados por Uber tienen un ámbito urbano⁷⁰⁾.

Consciente de los perjuicios que genera a los titulares de licencias VTC, el Gobierno les compensa concediéndoles una prórroga de cuatro años (Disposición Transitoria única .2)⁷¹⁾. Durante ese periodo podrán continuar prestando servicios de transporte urbanos; eso sí, sometidos a los límites y restricciones del arrendamiento de vehículo con conductor existentes (por ejemplo, la regla de la habitualidad 80/20 y la necesidad de comunicar a la administración los servicios contratados antes de ejecutarlos)⁷²⁾. En caso de que estimen que la prórroga no les resarce de todos los daños sufridos, pueden solicitar una indemnización complementaria. Si su petición tiene éxito, podrán ampliar la moratoria concedida dos años más. Sólo excepcionalmente podrá superar este lapso.

El Real Decreto-Ley 13/2018 establece dos normas más merecedoras de atención. La primera es un endurecimiento de la llamada regla de la habitualidad del [artículo 91.2](#) de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. A partir de ahora los servicios de arrendamiento de vehículos conductor deberán iniciarse siempre en el territorio de la comunidad autónoma en que esté domiciliada la autorización⁷³⁾. Existen, empero, dos excepciones: una para la recogida de viajeros en puertos y aeropuertos y otra para el caso de aumento coyuntural de la demanda en el territorio de una Comunidad Autónoma. La segunda norma relevante es que se habilita a las Comunidades Autónomas para modificar el artículo 182.1 del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres. De ese modo, podrán permitir que los prestadores de servicios VTC capten clientes en la calle o en las paradas de taxi.

3. VALORACIÓN

3.1. Límites al acceso y a la actividad

En la actualidad el régimen del arrendamiento de vehículo con conductor está previsto en la Ley y en el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, a los que hay que sumar el Real Decreto 1076/2017, el Real Decreto-Ley 13/2018 y la normativa de las Comunidades Autónomas que, teniendo competencias en esta materia, hayan aprobado disposiciones legales al respecto. Estas normas exigen la obtención de una autorización administrativa para poder prestar servicios de arrendamiento de vehículo con conductor ([artículo 99.4](#) de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres)⁷⁴⁾. La administración autonómica es la encargada de su concesión, a partir del Real Decreto-Ley 13/2018. Su obtención está condicionada al cumplimiento de determinados requisitos. Junto a los generales del [artículo 43.1](#) de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, existen algunas previsiones específicas. Se exige que la empresa que solicita la autorización disponga, en propiedad o en arrendamiento financiero, de al menos siete vehículos dedicados a la actividad en cuestión. Y estos vehículos deben tener las características siguientes: una capacidad no superior a 9 plazas, incluida la del conductor, un motor con una potencia igual o superior a 12 caballos de vapor fiscales, una longitud mínima exterior, medida de extremo a extremo, igual o superior a 4,60 metros y una antigüedad no superior a diez años, contados desde su primera matriculación⁷⁵⁾. Además, impone un límite cuantitativo: la llamada regla de la proporcionalidad (1/30). Exige que se deniegue la solicitud de las licencias VTC «...cuando la proporción entre el número de las existentes en el territorio de la comunidad autónoma en que pretendan domiciliarse y el de las de transporte de viajeros en vehículos de turismo domiciliadas en ese mismo territorio sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas». Con todo, permite que las Comunidades Autónomas se muestren menos restrictivas y establezcan una proporción más favorable al arrendamiento de vehículo con conductor ([artículo 48.3](#) de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres). Existe otra restricción significativa más: se prohíbe la transmisión de las licencias VTC durante los dos años siguientes a su emisión.

Las normas citadas también limitan el ejercicio de la actividad de arrendamiento VTC. El primer límite afecta a la contratación. El [artículo 182.1](#) del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres sólo permite transportar personas ajenas a la empresa titular de autorización si se trata de un servicio previamente contratado. Es decir, no pueden captar clientes en la calle ni en las paradas de taxi. En segundo término, los vehículos que estén trasladando pasajeros deberán haber comunicado previamente por vía electrónica a la Administración los datos reseñados en el [artículo 24](#) Orden FOM/36/2008. Además, deberán llevar a bordo la documentación que acredite que se trata de un servicio precontratado. Y tercero, los servicios VTC deberán iniciarse en el territorio autonómico en el que está domiciliada la autorización.

Los precios son libres. Es decir, la empresa que preste servicios de arrendamiento de vehículo con conductor puede pedir la remuneración que estime pertinente. La única exigencia es que informe al público al respecto. En cambio, se prohíbe que los vehículos lleven distintivos que puedan generar confusión con los taxis. Por último, se exige tener cubierta la responsabilidad civil respecto de los daños que puedan sufrir los pasajeros a consecuencia del transporte. A esos efectos puede contratar bien un seguro, bien otra garantía financiera equivalente.

3.2. Injerencia en la libertad de empresa

La validez de las exigencias y condiciones anteriores genera dudas, pues restringen la libertad de las empresas que se dedican, o desean dedicarse, al arrendamiento de vehículo con conductor. Es decir, no les permiten decidir si y cómo llevar a cabo su actividad. Representan una injerencia en el derecho fundamental de libertad de empresa, por lo que deberán contar con la justificación apropiada⁷⁶⁾. Además, deberán ser adecuadas, necesarias, proporcionadas y no suponer una discriminación respecto de los servicios de taxi.

Estas exigencias derivan del [artículo 38](#) de la [Constitución](#)⁷⁷⁾. Pero también hallan respaldo en la [Ley 20/2013, de 9 de diciembre](#), de garantía de la unidad de mercado⁷⁸⁾. Constituye un paradigma exegético de la normativa económica española. Su Preámbulo explica que la finalidad es incidir en la interpretación y aplicación de las disposiciones sectoriales sobre las que se proyecta y reclama que los poderes públicos respeten los principios que establece; entre ellos los de libre iniciativa económica, libertad de prestación de servicios en todo el territorio, así como la necesidad y proporcionalidad de las restricciones (artículos 16 a 18). El transporte no es ajeno a esta norma, pues el

introito se refiere específicamente a este sector económico.

Desafortunadamente, las restricciones que la normativa de ordenación del transporte terrestre establece respecto del arrendamiento de vehículo con conductor no cumplen esos requerimientos. La principal razón que se utiliza para justificarlas es garantizar un equilibrio en la oferta del transporte urbano discrecional de pasajeros mediante turismos. A ella aluden la memoria de análisis de impacto normativo del Real Decreto 1057/2015 y los Reales Decretos Ley 3/2018 y 13/2018. El Real Decreto 1076/2017 fundamenta los límites que impone con dos argumentos más: la voluntad de destinar las licencias VTC a cubrir las necesidades de la ciudadanía y facilitar el control efectivo del cumplimiento de esa obligación. Y el Real Decreto Ley 13/2018 también alude a los problemas de movilidad, congestión del tráfico y medioambientales.

El Tribunal Supremo ha bendecido la primera justificación en la sentencia 921/2018, de 4 de junio. Su razonamiento se estructura en tres premisas. Primera, el taxi es un servicio de interés público. La Administración busca asegurar unos niveles de calidad, seguridad y accesibilidad; de ahí que esté sometido a una intensa regulación. Segunda, las normas que apruebe con ese fin están justificadas, pues es un objetivo legítimo de los poderes públicos. Por eso también están legitimadas las medidas regulatorias adecuadas. Y tercero, el arrendamiento de vehículos con conductor compete directamente con el taxi en el mercado del transporte urbano. Al regularlo, el legislador busca mantener un equilibrio entre ambos. El Tribunal Supremo recurre a los artículos 3 y 5 de la Ley de Garantía de la Unidad de Mercado para establecer qué constituyen razones imperiosas de interés general. Afirma que el mantenimiento de un servicio de transporte urbano en el que exista un balance entre el taxi y los VTC representa un objetivo de política de transporte urbano de los poderes públicos. Éstos pueden optar por establecer un equilibrio o abrir el mercado a la libre competencia. «...(L)a opción escogida constituye una decisión de política sobre el transporte urbano cuyo límite está configurado por la necesidad, proporcionalidad y carácter no discriminatorio de las medidas regulatorias impuestas».

No podemos compartir la decisión de la máxima autoridad judicial. La razón es que los dos sectores en conflicto, taxi y arrendamiento de vehículo con conductor, no se hallan en igualdad de condiciones, por lo que mantener el equilibrio significa proteger a uno de ellos a costa del otro y vulnerar, de ese modo, el principio de neutralidad competitiva⁷⁹. En efecto, el taxi es el operador tradicional que detenta una posición preferente en el mercado del transporte urbano, público y discrecional de pasajeros en turismos. Ha estado sometido a una normativa muy estricta, pensada para proteger la calidad del servicio y la seguridad del usuario. Pero, a la vez, esta normativa ha erigido barreras de entrada que le han permitido sustraerse a una competencia efectiva. De un lado, es necesaria una licencia para poder operar en el mercado y el número de las mismas ha permanecido estable desde hace más de veinte años⁸⁰. De otro, las tarifas vienen fijadas por las ordenanzas municipales y son las mismas para todos los taxis, de modo que no existe competencia. Ésta ha venido del exterior, de la mano de la economía colaborativa.

La aparición de Uber y el incremento de las empresas que ofrecen servicios de arrendamiento con conductor han revolucionado el sector. La aplicación de la innovación tecnológica, su mayor eficiencia, el cuidado del aspecto de los conductores y de los vehículos y la aparición de unos precios más competitivos han captado el interés de los usuarios y han obligado a los taxistas a salir de su zona de confort y unirse para hacer frente al enemigo común. Han recurrido a los tribunales y han presionado a las Administraciones y al legislador para detener el empuje de los nuevos competidores. Pero también han empezado a introducir la tecnología en sus actividades (desarrollo de aplicaciones informáticas que permiten contratar sus servicios desde un teléfono móvil) y mejorar aspectos formales⁸¹. En otras palabras, la competencia de Uber y del arrendamiento de vehículos con conductor ha tenido el efecto positivo de renovar tecnológicamente el sector, incrementar la eficiencia⁸², aumentar las opciones de los consumidores y mejorar la competencia. De ahí que sea necesario intensificar esta situación. En cambio, la política de mantener el equilibrio en la oferta de transporte urbano favorece la realidad contraria. Busca conservar el *statu quo* existente, en el que el taxi tiene una posición de primacía debido, exclusivamente, a que es el operador tradicional. Por esta razón no debe representar una justificación válida para las restricciones que se imponen al arrendamiento de vehículo con conductor⁸³.

Las *ratios* restantes tampoco resultan totalmente satisfactorias. El [Real Decreto 1076/2017](#) explica que la finalidad de prohibir la transmisión de las licencias VTC durante dos años es evitar que sean utilizadas exclusivamente para comercializarlas y no para prestar el servicio. En sentido parecido se pronuncia el [Decreto Ley 5/2017](#) de la Generalidad de Cataluña, que alude a la voluntad de evitar la especulación. A nuestro modesto entender, es loable que las Administraciones públicas persigan que las autorizaciones al transporte sirvan para satisfacer las necesidades de movilidad de la población. Sin embargo, no compartimos el veto a la especulación. Aunque no creemos que este tipo de operaciones favorezca la economía, no existe razón de peso para vetarla en un ámbito determinado cuando la regla general es su licitud. Asimismo, la existencia de un mercado secundario de licencias VTC no tiene por qué impedir su utilización práctica. A pesar de que circulen, el adquirente final las dedicará a transportar pasajeros.

Algo parecido sucede con la finalidad de facilitar el control efectivo del cumplimiento de las obligaciones de las empresas que prestan servicios de arrendamiento de vehículo con conductor. De nuevo creemos que se trata de objetivo plausible. Sin embargo, su valoración depende de la obligación que se desea controlar, pues si el fundamento que la sustenta falla, se pone en cuestión la validez del control. De ahí que el dilema se genere respecto de los principios de adecuación, necesidad, proporcionalidad y no discriminación.

No merece mejor valoración la solución de los problemas de movilidad, congestión del tráfico y medioambientales a que alude el exordio del [Real Decreto Ley 13/2018](#). De un lado, no son imputables al arrendamiento de vehículos con conductor. El mínimo porcentaje que representa respecto de la totalidad de vehículos que circulan por las carreteras españolas que se les impone determina que ni sean los principales causantes de los problemas, ni que los límites y restricciones introducidos puedan remediarlos⁸⁴. De otro lado, la prórroga de cuatro años, como mínimo, que la norma establece significa postergar la solución de unas dificultades que se estiman apremiantes. De ahí que los límites y restricciones que la norma introduce carezcan de justificación.

3.3. Crítica de las restricciones al arrendamiento de vehículos con conductor

Nuestras consideraciones despliegan toda su fuerza cuando se aplican a las diversas restricciones del régimen del arrendamiento VTC y se valora su justificación, adecuación, necesidad, proporcionalidad y no discriminación⁸⁵. Resulta paradigmático el análisis de la regla de la proporcionalidad. El hecho de que sólo pueda existir una licencia VTC por cada treinta de taxi garantiza que los últimos mantendrán la primacía en el mercado y evitarán la entrada de nuevos competidores⁸⁶. Sobre todo, si se tiene en cuenta que el número de licencias de taxi no se ha incrementado durante más de veinte años y que durante el periodo comprendido entre la entrada en vigor de la Ley 25/2009 y del Real Decreto 1057/2015 se han concedido –mejor dicho, deberán concederse– múltiples licencias VTC; tantas que superan la proporción prevista en el [artículo 48.3](#) de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Resultará indiferente que el arrendamiento VTC sea más eficiente, innovador o sostenible: el taxi mantendrá su predominio.

Por otra parte, tampoco existe justificación respecto de la proporción específica 1/30. Ni la normativa existente, ni el legislador, ni el Tribunal Supremo explican por qué deben existir más licencias de taxi que VTC; o porque la fracción 1/30 –y no otra– es deseable. Al evaluar la licitud del Real Decreto 1057/2015, el Tribunal Supremo alega la falta de aportación de un criterio alternativo satisfactorio por parte de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia⁸⁷. Si este argumento resulta difícil de compartir en el estricto marco del cauce procesal, fuera del mismo no nos parece de recibo, pues estamos valorando la validez de una restricción al principio constitucional de libertad de empresa.

Algo parecido sucede con la exigencia de la flota mínima. En la sentencia 921/2018, de 4 de junio, el Tribunal Supremo la anuló debido a la

ausencia de cobertura legal y que no servía a la finalidad de garantizar un equilibrio en la oferta de transporte urbano discrecional de pasajeros en vehículos a motor⁸⁹). También rechazó la justificación a la que recurría la memoria de impacto normativo del Real Decreto 1057/2015: exigir una determinada solvencia a las empresas de arrendamiento de vehículo con conductor para proteger a los usuarios. La máxima autoridad judicial afirmó que no existía una relación de necesidad entre el requisito y la finalidad. A esas reflexiones hay que añadir la discriminación que supone respecto de los taxis, pues no se les exige un requisito similar.

En cambio, la necesidad de que los vehículos dedicados al arrendamiento con conductor posean determinados requisitos sí cuenta con cimientos sólidos: razones de seguridad y calidad fundamentan que se impongan unas condiciones mínimas. Sin embargo, el problema que se plantea es el principio de necesidad. Es decir, si existe alguna medida que sea menos restrictiva que esta barrera de acceso. Si podría haberla respecto de la calidad de los servicios: los esquemas de reputación. Permiten a los usuarios valorar la prestación recibida. Como no constituyen barreras de entrada, resultan menos restrictivos que la exigencia de unas determinadas características de los vehículos⁸⁹). Sin embargo, no solucionan los requerimientos de seguridad que todo transporte público debe ofrecer. Además, pueden no estar basados en la calidad o seguridad del servicio, sino en circunstancias subjetivas (por ejemplo, la amabilidad o el color de piel del conductor)⁹⁰). Y la necesidad de tener cubierta la responsabilidad civil no constituye garantía suficiente, dado su carácter eminentemente reparador más que preventivo. De ahí que deba mantenerse la validez de estas exigencias, tal como falló el Tribunal Supremo en relación con el Real Decreto 1057/2015. Ahora bien, será necesario que se exijan unos requisitos similares a los taxis, pues en caso contrario se estaría conculcando el principio de no discriminación⁹¹).

La prohibición de transmitir las licencias VTC durante los dos años siguientes a su emisión no es necesaria, por lo que debería considerarse nula. Antes que nada, cabe recordar que el veto a la transmisión constituye el principio general respecto de las licencias de transporte, pues así lo establece el [artículo 49.1](#) de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. El [Real Decreto 1076/2017](#) reitera esa prohibición respecto de las autorizaciones de arrendamiento con conductor y lo mismo hace el [Decreto Ley 5/2017](#) de Cataluña. No obstante, a nuestro modesto entender, constituye una barrera de acceso, al desincentivar la adquisición de autorizaciones VTC al dificultar la recuperación de la inversión, totalmente prescindible. Aunque la voluntad de que se utilicen las autorizaciones administrativas para prestar el servicio para el que están pensadas es loable, el hecho de que se transmitan no significa que el servicio no vaya a realizarse. A pesar de que circulen con mayor o menor intensidad, el adquirente final sí las dedicará a prestar servicios de arrendamiento con conductor. Por otra parte, también falla el principio de no discriminación, pues no existe una interdicción similar para los taxis⁹²).

Cabe predicar consideraciones similares respecto de las restricciones legales a la prestación del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor. No nos parece de recibo constreñir la capacidad concurrencial de estas empresas al segmento de la precontratación. De un lado, la prohibición de captar clientes en la calle o en las paradas no está justificada⁹³). Y así lo reconoció el Tribunal Supremo en la sentencia 921/2018, de 4 de junio, al conceder que ni el Real Decreto 1057/2015 ni su memoria de impacto normativo la fundamentaban⁹⁴). De otro lado, supone una evidente discriminación respecto de los taxistas que sí pueden conseguir clientes en los tres segmentos referidos (calle, paradas y precontratación).

La inadmisibilidad de esta restricción comporta que debiera decaer la validez de llevar a bordo la documentación que acredita la contratación previa del servicio. Cabe reconocer que, en abstracto, podría estar justificada por el propósito legítimo de facilitar a la Administración el control del cumplimiento de las obligaciones de los arrendadores de vehículos con conductor. Sin embargo, constituye una restricción a la competencia al incrementar la carga burocrática que soportan.

Tampoco es aceptable la regla de la habitualidad, ni la obligación de que todos los servicios VTC deban iniciarse en la Comunidad Autónoma en la que está domiciliada la autorización, que la sustituye. De nuevo su justificación reside en garantizar un equilibrio en la oferta de transporte urbano de pasajeros en turismo, pues está al servicio de la regla de la proporcionalidad. El Tribunal Supremo lo explica claramente en la sentencia 921/2018, de 4 de junio: «...esta limitación [regla de la habitualidad] tiene la finalidad de evitar que la utilización de autorizaciones de VTC en localidades de otras comunidades autónomas como una forma fraudulenta de incumplir la regla de la proporcionalidad». Por lo tanto, si no aceptamos la justificación de la última, tampoco podemos aceptar las otras dos, pues constituyen una restricción (territorial) de las libertades de empresa y de prestación de servicios en el territorio español⁹⁵). Coherentemente, tampoco podemos admitir la obligación de documentar estas obligaciones. La necesidad de comunicar a la Administración los servicios VTC ([artículo 2](#) del Real Decreto 1076/2017) constituye una carga burocrática que carece de justificación y restringe la libertad de prestación del servicio⁹⁶). Y no existe un paralelismo semejante en el régimen del taxi.

Los demás límites a la prestación del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor sí nos parecen aceptables. En primer lugar, la obligación de informar acerca de los precios está justificada por la voluntad de proteger a los consumidores y se explica por la ausencia de imposición de los mismos. No cabe pedir un paralelismo con el servicio del taxi al existir unas tarifas fijadas por la Administración pública. Cuestión diferente es si habría que terminar con ellas e imponer el principio de libertad de precios. También está justificada la prohibición de que las empresas VTC utilicen los signos caracterizadores de los taxis o que estén provistas de distintivos que identifiquen su servicio. La necesidad de evitar la confusión y conseguir que los consumidores puedan elegir el servicio que desean constituyen justificaciones suficientes. Y lo mismo sucede con la obligación de que tengan cubierta la responsabilidad civil respecto de los daños que pueden ocasionar a los pasajeros que transportan.

Para terminar, unas breves consideraciones sobre la competencia de las Comunidades Autónomas para emitir las licencias VTC. En el Real Decreto Ley 13/2018 se justifica por la mejor posición que detentan para abordar el problema, dado que el transporte realizado en virtud de un arrendamiento de vehículo con conductor es esencialmente local. Aunque la afirmación resulta admisible, también es cierto que la mayor proximidad al problema hace que las Administraciones autonómica y local estén más expuestas a la presión y, por ende, sean más susceptibles de captura. Por otra parte, sorprende que el Gobierno se haya dado cuenta ahora de esta realidad, cuando llevan regulando el arrendamiento de vehículo con conductor al menos desde 2015. De ahí que no sea descabellado pensar que la decisión ha estado motivada más por razones políticas que jurídicas.

V. CONCLUSIONES

En la [sentencia de 20.12.2017](#) (TJCE 2017, 217) (C-434/15), el Tribunal de Justicia responde a las cuestiones prejudiciales planteadas por el titular del Juzgado de lo Mercantil número 3 de Barcelona a raíz de las acciones de competencia desleal ejercitadas contra una filial española de la multinacional Uber. Esencialmente, califica la actividad de ésta como de servicio en el ámbito del transporte, por lo que queda sometida a la normativa del acarreo de personas y no a la de servicios o servicios de la sociedad de la información

Compartimos esta interpretación puesto que Uber ha creado y controla el servicio en cuestión, es el referente tanto de los pasajeros como de los conductores y su principal fuente de ingresos es el transporte y no la aplicación informática. Ahora bien, no resulta aceptable su afirmación general de que la intermediación en el transporte es un servicio de la sociedad de la información, pues no proporciona justificación alguna. De otro lado, su calificación de la operativa de Uber excede de sus funciones respecto de las cuestiones prejudiciales. Debería haberse limitado a interpretar la normativa europea, sin entrar a calificar la actividad de una de las partes del litigio subyacente.

La respuesta del Tribunal Justicia lleva a mantener que la plataforma colaborativa realizó el ilícito desleal de violación de normas, al ofrecer sus servicios sin poseer autorización administrativa alguna. La normativa de ordenación del transporte urbano de pasajeros en vehículos

automóviles impone este requisito. Su omisión permitió a Uber acceder al mercado y competir muy agresivamente con los taxistas. Ahora bien, el problema es la imputación de la conducta desleal. El Juzgado de lo Mercantil 3 de Barcelona rechazó que la filial española de la multinacional colaborativa la hubiera realizado. Aunque su apreciación sea correcta, al menos debería considerársele cooperador a los efectos del [artículo 34](#) de la Ley de Competencia Desleal, ya que su intervención permitió a la mercantil estadounidense prestar sus servicios en España.

El conflicto entre los taxistas y Uber se ha vuelto más complejo al cambiar ésta de estrategia y ampararse en licencias de arrendamiento de vehículo con conductor. El análisis de la evolución de la normativa de esta figura evidencia la captura del legislador y del regulador por parte del sector del taxi. Desde el 2013, la normativa de ordenación ha incrementado las barreras de acceso y ha dificultado y restringido la prestación de servicios de arrendamiento de vehículos con conductor.

En la [sentencia 921/2018, de 4 de junio](#) (RJ 2018, 2695), el Tribunal Supremo ha considerado que el equilibrio en la oferta del transporte urbano discrecional de pasajeros mediante turismos constituye fundamento legítimo de las barreras de acceso y de las restricciones existentes. A nuestro modesto entender no lo es, porque sirve para mantener la primacía concurrencial de la que disfrutaban los taxistas, adquirida por el simple hecho de ser el operador tradicional. Asimismo, tampoco deberían considerarse válidas la regla de la proporcionalidad, la exigencia de una flota mínima, la prohibición de transmitir licencias, la prohibición de captar clientes en la calle o en las paradas ni la obligación de iniciar el transporte en la Comunidad Autónoma en que está domiciliada la habilitación. No respetan las exigencias de adecuación, necesidad, proporcionalidad y no discriminación.

La solución al problema debería ser aproximar los regímenes del taxi y del arrendamiento de vehículo con conductor a fin de que pudieran competir en igualdad de condiciones. Deberían estar sometidos a normas parecidas para que triunfaran los más eficientes. De ese modo, el consumidor, y el sistema en general, resultarían beneficiados.

VI. BIBLIOGRAFÍA

- AGOUÉS MENDIZABAL, C.: «La intervención administrativa en el transporte de viajeros por carretera», *Revista de Derecho del Transporte*, 7, 2011, 45-92.
- ALBERT, R.; BIAZZI, R. y CABRILLO, F.: «Taxi Driver 2.0 ¿Por qué Uber ya ha ganado la batalla?», *Papeles de Economía Española*, 151, 2017, 172-188.
- ALFARO AGUILA-REAL, J.: «Competencia desleal por infracción de normas», *Revista de Derecho Mercantil*, 202, 1991, 667-730.
- «La regulación contractual de Uber con sus conductores», *Almacén de Derecho*, 17.11.2015 (<http://almacenederecho.org/36791-2/>).
- ALONSO SOTO, R.: «El debate judicial sobre la naturaleza de la actividad desarrollada por Uber y sus consecuencias», *Análisis GA&P*, noviembre 2015, 1-2 (<http://www.gomezacebo-pombo.com/media/k2/attachments/el-debate-judicial-sobre-la-naturaleza-de-la-actividad-desarrollada-por-uber-y-sus-consecuencias.pdf>).
- ARMENGOL I GASULL, O. y OLMOS CASTRO, N.: «El impacto de la economía colaborativa en el transporte interurbano: un análisis jurídico del *ride sharing*», en Montero (Dir.): *La regulación de la economía colaborativa. Airbnb, BlaBlaCar, Uber y otras plataformas*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2017, 327-349.
- AZNAR TRAVAL, A.: *Economía colaborativa, alojamiento y transporte*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2017.
- BARNÉS VÁZQUEZ, J.: «Un falso dilema: taxis vs. Uber», *Diario La Ley*, 8942, 16.3.2017, 14 páginas.
- BOBOC, S.: «BlaBlaCar: ¿un posible supuesto de competencia desleal? (Comentario a la Sentencia del Juzgado de lo Mercantil núm. 2 de Madrid, de 2 de febrero de 2017)», *Revista de Derecho del Transporte*, 19, 2017, 241-251.
- «Uber: ¿Transportista o intermediaria en el transporte? El caso español», *Revista de Estudios Europeos*, 70, 2017, 7-26.
- BOIX PALOP, A.: «La ordenación del transporte “colaborativo” urbano», en Boix, de la Encarnación y Doménech: *La regulación del transporte colaborativo*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2017, 119-152.
- BOTELLA CARRETERO, J.: «El servicio de auto-taxis y los recientes desarrollos normativos de ámbito autonómico: análisis, crítica y perspectivas», en Menéndez (Dir.): *Régimen jurídico del transporte terrestre: carreteras y ferrocarril. Tomo II*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2014, 405-444.
- BOTSMAN, R y ROGERS, R: *What's mine is yours. The rise of collaborative consumption*, Harper Collins Publishers, 2010.
- CARBAJO GASCÓN, F. en Bercovitz (Dir.): *Comentarios a la Ley de Competencia Desleal*, Aranzadi – Thomson Reuters, Cizur Menor, 2011, 405-430.
- «Violación de secretos, inducción y aprovechamiento de la infracción contractual e infracción de normas», en García-Cruces (Dir.): *Tratado de Derecho de la competencia y de la publicidad. Tomo II*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2014, 1525-1621.
- CARBONELL PORRAS, E.: «Directiva de servicios y transportes terrestres», *Revista Aragonesa de Administración Pública*, 12, 2010, 469-493.
- CHAMORRO DOMÍNGUEZ, M.C.: «Las nuevas modalidades de prestación de servicios de transporte urbano desde la óptica del Derecho de la competencia», *La Ley mercantil*, 38, 2017, 22 páginas.
- DE LA SIERRA MORÓN, S.: «El ámbito de aplicación de la Directiva y los servicios excluidos: una plasmación de las mutaciones de la Constitución Económica Europea», *Revista Aragonesa de Administración Pública*, 12, 2010, 209-248.
- DÍAZ GÓMEZ, M.A.: «Reflexiones en torno a la responsabilidad de las plataformas electrónicas de economía colaborativa», *Revista de Estudios Europeos*, 70, 2017, 27-68.
- DOMÉNECH PASCUAL, G.: «La regulación de la economía colaborativa (El caso “Uber contra el taxi”)», en *CEFLegal. Revista práctica de Derecho*, 175-176, 2015, 61-140.
- «La regulación autonómica y local de las viviendas de uso turístico», en *Anuario de Derecho Municipal*, 11, 2017, 43-73.
- «La regulación de la economía colaborativa en el sector del taxi y los VTC», en Montero (Dir.): *La regulación de la economía colaborativa*.

Airbnb, BlaBlaCar, Uber y otras plataformas, Tirant lo Blanch, Valencia, 2017, 351-401.

– «Eliminad los VTC pero que parezca un accidente», *Almacén de Derecho*, 3.10.2018 (<https://almacendederecho.org/eliminad-los-vtc-pero-que-parezca-un-accidente/>).

ELLIOTT, R.E.: «Sharing app or regulation Hack(ney)? Defining Uber Technologies, Inc.», *The Journal of Corporation Law*, 41.3, 2016, 30 páginas.

EMPARANZA SOBJEANO, A.: «Artículo 15. Violación de normas», en Martínez Sanz (Director): *Comentario práctico a la ley de competencia desleal*, Tecnos, Madrid, 2009, 255-272.

FALCÓN Y TELLA, R.: «La tributación de UBER (plataforma de servicios de transporte en vehículos particulares)», *Quincena Fiscal*, 13, 2014, 3 páginas

FERNÁNDEZ FARRERAS, G.: «Transporte por carretera y competencia», en Fernández Farreras (Coord.): *Transportes y competencia. Los procesos de liberalización de los transportes aéreo, marítimo y terrestre y la aplicación del Derecho de la competencia*, Thomson Civitas et al., Madrid, 2004, 417-536.

GARCÍA, D.: «La caza del ganso salvaje o por qué Uber es más barato que un taxi», en el blog *Nada es gratis*, 15.5.2018 (<http://nadaesgratis.es/daniel-garcia/la-caza-del-ganso-salvaje-o-porque-uber-es-mas-barato-que-un-taxi>).

GARCÍA PÉREZ, R.: «El falseamiento de la libre competencia por actos desleales e infracción de normas que tienen por objeto la regulación de la actividad concurrencial (A propósito de la Resolución del Consejo de la CNC de 24 de febrero de 2012, Iberdrola Sur)», *Revista de Derecho de la Competencia y la Distribución*, 11, 2012, 23 páginas.

GONZÁLEZ CORONA, M.: «Economía colaborativa, sentencia Blablacar y transporte terrestre de mercancías», en *Hay derecho*, 27 abril 2017 (<https://hayderecho.com/2017/04/27/hd-joven-economia-colaborativa-sentencia-blablacar-y-transporte-terrestre-de-mercancias/>).

GONZÁLEZ JIMÉNEZ, P.M.: «La oferta de viviendas de uso turístico a través de plataformas colaborativas: reflexiones desde el Derecho de la competencia desleal», *Revista de Estudios Europeos*, 70, 2017, págs. 111-125.

GÓRRIZ LÓPEZ, C.: «Uber. Transporte de pasajeros y competencia desleal», *Revista de Derecho del Transporte*, 16, 2015, 77-98.

– «Concorrência Desleal da Uber na Espanha», en *Tecnologias Disruptivas e a Exploração do Trabalho Humano. A intermediação de mão de obra a partir das plataformas eletrônicas e seus efeitos jurídicos e sociais*, [LTF] 2017, 118-129.

– «Competencia desleal de Uber en España», en Boix, De la Encarnación y Doménech (Ed.): *La regulación del transporte colaborativo*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2017, 153-182.

GUIRADO, R.: «¿Qué ha dicho el TJUE sobre Uber y qué no ha dicho (y son “fake news”)?» en el blog *Legalsharing*, de 20.12.2017 (<https://legalsharing.eu/es/i-que-ha-dicho-el-tjue-sobre-uber-y-que-no-ha-dicho-y-son-fake-news/>).

– «¿Qué efectos reales tiene la Sentencia del caso UBER sobre cada plataforma», de 22.12.2017 (<https://legalsharing.eu/es/que-efectos-reales-tiene-la-sentencia-del-caso-uber-sobre-cada-plataforma/>).

HATZAPOULOS, V. y ROMA, S.: «Caring for sharing? The collaborative economy under EU Law», *Common Market Law Review*, 54:1, 2017, 81-127.

HERRERO SUÁREZ, C.: «La economía colaborativa en el sector del alojamiento turístico. Reflexiones desde la óptica de la competencia desleal», en Miranda y Pagador (Dirs.): *Retos y tendencias del Derecho de la contratación mercantil*, Marcial Pons, Madrid et al., 2017,145-158.

– «Las viviendas de uso turístico: ¿el enemigo a abatir? Reflexiones sobre la normativa autonómica en materia de alojamientos turísticos», en *Revista de Estudios Europeos*, 70, 2017, 147-158.

ILLESCAS ORTIZ, R.: «La infracción inducida de contratos y normas como acto de competencia desleal», en Bercovitz (Coord.): *La regulación contra la competencia desleal en la Ley de 10 enero 1991*, Boletín Oficial del Estado – Cámara de Comercio e Industria de Madrid, Madrid, 1992, 107-118.

LACHICA MOLERO, N.: «SJM 2 Madrid 30/2017 sobre BlaBlaCar. Diferencias con Uber», en *Actualidad de Derecho Mercantil*, 10.7.2017 (<http://blogs.uab.cat/dretmercantil/2017/07/10/sjm-2-madrid-302017-sobre-blablacar-diferencias-con-uber/>).

LAGUNA DE PAZ, J.C.: «El papel de la regulación en la llamada economía colaborativa», *Revista de Estudios Europeos*, 70, 2017, 159-178.

LEIÑENA MENDIZÁBAL, E.: «Los nuevos sistemas de utilización compartida de vehículos de transporte (Carpooling y Car Sharing): entre la economía colaborativa y la competencia desleal», *Revista de Derecho Mercantil*, 296, 2015, 283-334.

LLOBET CODINA, G.: «Tomar un taxi ya no es lo que era», *Nada es gratis*, 4.11.2014 (<http://nadaesgratis.es/gerard-llobet/tomar-un-taxi-ya-no-es-lo-que-era>).

–«¿Por qué le llaman convivencia si quieren decir aniquilación?», *Nada es gratis*, 16.10.2018 (<http://nadaesgratis.es/gerard-llobet/por-que-le-llamamos-convivencia-si-queremos-decir-aniquilacion>).

LÓPEZ-MONIS GALLEGO, M.: «Ámbito de aplicación de la nueva Ley de Servicios de la Sociedad de la Información y de Comercio Electrónico (Ley 34/2002, de 11 de julio)», en Mateu de Ros y López-Monis (Dirs.): *Derecho de internet. La Ley de Servicios de la Sociedad de la Información y de Comercio Electrónico*, Thomson Aranzadi, Cizur Menor, 2003, 25-64.

MACHANCOSÉS GARCÍA, E.: «Economía de plataforma en los servicios de transporte terrestre de pasajeros: retos tributarios de la imposición directa sobre el usuario y la plataforma», *Quincena Fiscal*, 15, 2017, 26 páginas.

MASAGUER FUENTES, J.: *Comentario a la Ley de competencia desleal*, Civitas, Madrid, 1999.

MIRANDA SERRANO, L.M.: «Economía colaborativa y competencia desleal ¿Deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por plataformas digitales?», *Revista de Estudios Europeos*, 70, 2017, 197-249.

NOTO LA DIEGA, G.: «Uber law and awareness by design. An empirical study on online platforms and dehumanised negotiations», *Revue européenne de droit de la consommation*, II, 2016, 383-413.

- NOTO LA DIEGA, G. y JACOVELLA, L.: «UBERTRUST: how Uber represents itself to its customers through its legal and non-legal documents», *Journal of Civil and Legal Sciences*, 5:4, 2016, 7 páginas.
- OLMEDO PERALTA, E.: «Liberalizar el transporte urbano de pasajeros para permitir la competencia más allá de taxis y VTC: una cuestión de política de la competencia», *Revista de Estudios Europeos*, 70, 2017, 250-283.
- PAZ-ARES RODRÍGUEZ, C. y ALFARO ÁGUILA-REAL, J.: «Ensayo sobre la libertad de empresa», en *Estudios jurídicos en homenaje al profesor Luis Díez-Picazo. Tomo IV*, Thomson Civitas, Madrid, 2003, 5971-6040.
- «Comentario al artículo 38», en Casas y Rodríguez-Piñero (Dir.): *Comentarios a la Constitución española. XXX Aniversario*, Wolters Kluwer, Madrid, 2008, 980-1000.
- PEÑAS MOYANO, B.: «La “violación de normas” concurrenciales y no concurrenciales como actos de competencia desleal (SAP Zamora, núm. 223/2007, de 25 de octubre)», *Revista de Derecho de la Competencia y la Distribución*, 3, 2008, 209-231.
- QUINTANA LÓPEZ, T. y CASARES MARCOS, A.B.: «Distribución de competencias en materia de transporte terrestre entre Estado, Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales», en Menéndez (Dir.): *Régimen jurídico del transporte terrestre: carreteras y ferrocarril. Tomo I*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2014, 489-590.
- REIS PAES LEME, AC: «Tribunal de Brasil condena a Uber a reconocer derechos laborales a sus conductores. Comentario a la sentencia», *Argumentos de Derecho laboral*, 23.2.2017 (<https://adriantodoli.com/2017/02/23/tribunal-de-brasil-condena-a-uber-a-reconocer-derechos-labores-a-sus-conductores-comentario-a-la-sentencia/>).
- RIFKIN, J.: *La sociedad de coste marginal cero*, Paidós, 2014
- ROGERS, B.: «The Social Costs of Uber», *The University of Chicago Law Review Online*, 82:1, 2017, 85-102.
- ROJO TORRECILLA, E.: «El nuevo cambiante mundo del trabajo. Una mirada abierta y crítica a las nuevas realidades laborales», *El blog de Eduardo Rojo*, 23.7.2018 (<http://www.eduardorjotorrecilla.es/2018/07/mas-sobre-falsos-autonomos-lecturas.html>).
- ROSENBLAT, A. y STARK, L.: «Algorithmic labor and information asymmetries: a case study of Uber’s drivers», *International Journal of Communication*, 10, 2016, 3758-3784.
- RUBIO LLORENTE, F.: «La libertad de empresa en la Constitución», en *estudios jurídicos en homenaje al profesor Aurelio Menéndez. Volumen 1*, Civitas, Madrid, 1996, 431-446.
- SÁNCHEZ HUETE, M.Á.: «Cuestiones tributarias y economía colaborativa», *Quincena Fiscal*, 18, 2017, 17 páginas.
- SÁNCHEZ SOLÉ, S.: «La violación de normas como acto de competencia desleal [Comentario a la Sentencia de la Audiencia Provincial de Valencia (Sección 6.ª) de 21 de marzo de 1994]», *Revista General de Derecho*, 604-605, 1995, 791-810.
- SMITH, JW: «The Uber-All Economy of the Future», *The Independent Review*, 20:3, 2016, 383-390.
- SOLER MASOTA, P.: «Infracción de normas como acto de competencia desleal», en Ferrándiz: *Competencia desleal y defensa de la competencia*, CGPJ, Madrid, 2002, 183-208.
- SUÑOL LUCEA, A.: «Comentario a la STS de 16 de junio de 2000. Horarios de apertura de farmacias», *Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil*, 56, 2001, 411-429.
- TARRÉS VIVES, M.: *La regulación del taxi: legislación autonómica y experiencias de Derecho comparado*, Atelier, Barcelona, 2006.
- TODOLÍ-SIGNES, A.: «El impacto de la “Uber economy” en las relaciones laborales: los efectos de las plataformas virtuales en el contrato de trabajo», *IUS Labor* 3, 2015, 1-25.
- «Comentario a la Sentencia que declara la laboralidad de los conductores de Uber en UK», *Argumentos de Derecho laboral*, 2.11.2016 (<https://adriantodoli.com/2016/11/02/comentario-a-la-sentencia-que-declara-la-laboralidad-de-los-conductores-de-uber-en-uk/>).
- «Los conductores y los transportistas en la “Uber economy”», en Boix, de la Encarnación, y Doménech (ed.): *La regulación del transporte colaborativo*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2017, 309-341.
- «Sale el acta de la Inspección de Barcelona sobre Deliveroo y confirma que tampoco son TRADEs los Riders», en el blog *Argumentos de Derecho Laboral*, 3.7.2018 (<https://adriantodoli.com/2018/07/03/sale-el-acta-de-la-inspeccion-de-barcelona-sobre-deliveroo-y-confirma-que-tampoco-son-trades-los-riders/>).
- TOURIÑO, A.: «La economía colaborativa desde la óptica de la competencia desleal. Análisis de los autos de medidas cautelares dictados en los casos de Uber, Blablacar y Cabify», en *Actualidad Civil*, 4, 2016, 19 páginas.
- TRILLO PÁRRAGA, F.: «Uber, ¿sociedad de la información o prestadora de servicio de transporte? Comentario a la sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala), de 20 de diciembre de 2017», en *Revista de Derecho Social*, 80, 2017, 127-138.
- VELASCO SAN PEDRO, L.A.: «El consumo colaborativo en el transporte de personas», *Diario La Ley*, 8601, 9.9.2015, 8 páginas.
- «El transporte colaborativo hic et nunc», *Revista de Estudios Europeos*, 70, 2017, 398-415.

FOOTNOTES

1

Expusimos los conflictos de Uber en GÓRRIZ, C.: «Uber. Transporte de pasajeros y competencia desleal», *RDT*, 16, 2015, 77, págs. 80 ss. Interesa añadir que, en sus conclusiones de 11 de mayo de 2017, el Abogado General Maciej Szpunar informó de que Uberpop también había sido prohibida en Holanda en virtud de una sentencia del *College van Beroep voor het bedrijfsleven*, de 8.12.2014.

2

Respecto de los diversos autos sobre medidas cautelares dictados en España en relación al transporte colaborativo, véase TOURIÑO, A.: «La economía colaborativa desde la óptica de la competencia desleal. Análisis de los autos de medidas cautelares dictados en los casos de Uber, Blablacar y cabify», *Actualidad Civil*, 4, 2016, págs. 11 ss./19.

3

STJUE de 20 de diciembre de 2017 (TJCE 2017, 217) (C-434/15), *Asociación Profesional Élite Taxi y Uber Systems Spain, S.L.* Véase el comentario de TRILLO, F.: «Uber, ¿sociedad de la información o prestadora de servicio de transporte? Comentario a la sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala), de 20 de diciembre de 2017», *Revista de Derecho Social*, 80, 2017, págs. 127 ss. Tras explicar la sentencia, examina sus posibles consecuencias en el ámbito laboral (135 ss. Asimismo las entradas de GUIRADO, R.: «¿Qué ha dicho el TJUE sobre Uber y qué no ha dicho (y son “fake news”)?» en el blog *Legalssharing*, de 20.12.2017 (<https://legalssharing.eu/es/i-que-ha-dicho-el-tjue-sobre-uber-y-que-no-ha-dicho-y-son-fake-news/>) y «¿Qué efectos reales tiene la Sentencia del caso UBER sobre cada plataforma», de 22.12.2017 (<https://legalssharing.eu/es/que-efectos-reales-tiene-la-sentencia-del-caso-uber-sobre-cada-plataforma/>).

Cabe señalar que el Tribunal de Justicia repitió el mismo razonamiento y conclusión en la sentencia de 10.4.2018 (C-320/16), *Uber France SAS*.

4

En sentido contrario, ALONSO, R.: «El debate judicial sobre la naturaleza de la actividad desarrollada por Uber y sus consecuencias», *Análisis GA&P*, noviembre 2015, págs. 1 s. y BARNÉS, J.: «Un falso dilema: taxis vs. Uber», *Diario La Ley*, 8942, 16.3.2017, págs. 5 ss/14, quien mantuvo, antes de la sentencia del Tribunal de Luxemburgo, que Uber prestaba servicios de la sociedad de la información.

5

En la demanda se imputaron tres actos de competencia desleal a Uber Systems Spain, SL: infracción de normas (artículo 15 de la Ley de Competencia Desleal), engaño (5 de la misma Ley) y no respetar las exigencias de la buena fe (4 de la Ley de Competencia Desleal). El titular del Juzgado desestima los dos primeros al considerar que los actos alegados no son imputables a la demandada: la filial española ni ha creado, ni gestiona la aplicación informática Uberpop; no es la titular de los vehículos que desarrollan el servicio; no ha contratado a los conductores, ni ha fijado el precio de los trayectos y tampoco ha creado ni explotado la página web que anuncia los servicios de la plataforma colaborativa. En cuanto al ilícito del artículo 4, no puede aplicarse para sancionar conductas que no cumplen los requisitos de otros tipos desleales tipificados.

6

Para hacerse una idea de las dimensiones de la empresa, basta con mencionar que ha recaudado más de veintidós mil millones de dólares en dieciocho rondas de financiación con inversores privados. Y que su aplicación está presente en setecientos ochenta y cinco áreas metropolitanas de todo el mundo. Por último, además de Uberpop, posee otras aplicaciones y servicios, como UberEats (reparto de comida a domicilio) o UberBlack (arrendamiento de limusinas). Sobre la estructura empresarial, véase NOTO, G.: «Uber law and awareness by design. An empirical study on online platforms and dehumanised negotiations», *Revue européenne de droit de la consommation*, II, 2016, págs. 383, 403 ss. Sobre la complejidad de las relaciones que se generan véase NOTO, G. y JACOVELLA, L.: «UBERTRUST: how Uber represents itself to its customers through its legal and non-legal documents», *Journal of Civil and Legal Sciences*, 5:4, 2016, págs. 2 ss/7.

7

Véase <https://www.uber.com/es-ES/drive/requirements/>. Entre los requisitos se halla la posesión de una licencia VTC. Pero en caso de no poseerla, también es posible convertirse en conductor Uber a través de la opción «Únete a una flota». Cabe añadir que la plataforma puede excluir a un conductor de su red cuando, por ejemplo, recibe calificaciones negativas por parte de los clientes.

8

Las primeras obras destacadas sobre la economía colaborativa fueron RIFKIN, J.: *La sociedad de coste marginal cero*, [Paidós] 2014 y BOTSMAN, R. y ROGERS, R.: *What's mine is yours. The rise of collaborative consumption*, [Harper Collins Publishers] 2010. También presenta gran interés HATZAPOULOS, V. y ROMA, S.: «Caring for sharing? The collaborative economy under EU Law», *Common Market Law Review*, 54:1, 2017, págs. 81 y ss. En la literatura española, véase la obra colectiva dirigida por MONTERO, J.J.: *La regulación de la economía colaborativa. Airbnb, BlaBlaCar, Uber y otras plataformas*, [Tirant lo Blanch], 2017 y AZNAR, A.: *Economía colaborativa, alojamiento y transporte*, [Thomson Reuters Aranzadi] 2017. En cuanto al concepto de economía colaborativa véase la Comunicación de la Comisión europea titulada *Una Agenda Europea para la economía colaborativa*, Bruselas 2.6.2016, COM(2016) 356 final, que puede consultarse en <http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/16881>.

A nuestro modesto entender, es necesario repensar este concepto. La razón es que detrás de la llamada «economía colaborativa» se encuentran nuevos intermediarios que se aprovechan de la mayor capacidad de la tecnología digital para proporcionar servicios tradicionales. No se comparte nada; simplemente se han perfeccionado modelos de negocio gracias a la mayor facilidad de las comunicaciones existentes. Pero ese dato no tiene por qué negar la aplicación de las normas existentes. De ahí que sea esencial determinar quién está prestando el servicio en cuestión y si se trata de un profesional/empresario o no. En sentido parecido TAPSCOTT, D., y TAPSCOTT, A.: *Blockchain revolution. How the technology behind bitcoin is changing money, business, and the world*, [New York], 2016, págs. 46 ss. 211 ss. y 531.

9

SMITH, J W: «The Uber-All Economy of the Future», *The Independent Review*, 20:3, 2016, 383, 384 s., disponible en http://www.independent.org/pdf/tir/tir_20_03_10_smith.pdf.

10

Así lo ha mantenido el Juzgado de lo Mercantil número 2 de Madrid en la [sentencia 30/2017, de 2 de febrero](#) (AC 2017, 207). Desestimó la demanda interpuesta por la Confederación Española de Transporte en Autobús (CONFEBUS) al calificar el transporte que se realiza en el marco de la aplicación Blablacar como privado y negar que precisara licencia administrativa. A la vez, mantuvo que se trataba también de un servicio de la sociedad de la información, por lo que no podrían existir requisitos de acceso.

11

Respecto de la responsabilidad de las plataformas colaborativas que operan como intermediarios, véase DÍAZ GÓMEZ, M.A.: «Reflexiones en torno a la responsabilidad de las plataformas electrónicas de economía colaborativa», en *Revista de Estudios Europeos*, 70, 2017, págs. 27 ss.

12

EU:C:2017:376, apartado 61.

13

Véase CARBONELL, E.: «Directiva de servicios y transportes terrestres», *Revista Aragonesa de Administración Pública*, 12, 2010, 469, págs. 477 ss. Ahora bien, como esta autora explica (478 ss.), la [Ley 25/2009](#) extendió una parte del régimen de la Directiva de Servicios a actividades excluidas de su ámbito de aplicación. Es el caso del transporte. También DE LA SIERRA, S.: «El ámbito de aplicación de la Directiva y los servicios excluidos: una plasmación de las mutaciones de la Constitución Económica Europea», *Revista Aragonesa de Administración Pública*, 12, 2010, 209, págs. 237 s.

14

Sobre su ámbito de aplicación véase LÓPEZ-MONIS, M.: «Ámbito de aplicación de la nueva Ley de Servicios de la Sociedad de la Información y de Comercio Electrónico ([Ley 34/2002, de 11 de julio](#))», en MATEU DE ROS y LÓPEZ-MONIS (Dir.): *Derecho de internet. La Ley de Servicios de la Sociedad de la Información y de Comercio Electrónico*, [Thomson Aranzadi] 2003, págs. 25 ss.

15

Véase nuestra entrada «Conclusiones del AG Szpunar sobre el caso Uber», en el blog *Actualidad de Derecho mercantil*, 28.5.2017, disponible en <http://blogs.uab.cat/dretmercantil/2017/05/28/conclusiones-del-ag-szpunar-sobre-el-caso-uber/>.

16

[STJUE 11.7.2013](#) (TJCE 2013, 214) (C-57/12), *Fédération des maisons de repos privées de Belgique (Femarbel) ASBL y Commission communautaire commune de Bruxelles-Capitale* y [STJUE 1.10.2015](#) (JUR 2015, 234823) (C-340/14 y C-341/14), *R.L. Trijber et al.*

17

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=170871&doclang=ES>.

18

Este argumento es acorde con las consideraciones que la Comisión hizo en «Una Agenda Europea para la economía colaborativa», cit., páginas 6 s. Uno de los temas que analiza es la existencia de barreras que dificultan el acceso de las plataformas colaborativas a los mercados. La institución comunitaria se muestra contraria a las mismas y recuerda que la legislación que regula los servicios de la sociedad de la información no permite imponerlas. Sin embargo, reconoce que sí pueden establecerse requisitos de acceso al mercado cuando la plataforma presta otro tipo de servicios además de los de la sociedad de la

información. Para determinar si la plataforma colaborativa presta estos servicios utiliza el criterio del control que detenta sobre los prestadores de estos servicios. Y para valorar si existe este control, propone tres cánones: quién fija el precio, quién determina las condiciones contractuales y quién es el titular de los activos clave.

19

Datos proporcionados por el profesor ALFARO en «La regulación contractual de Uber con sus conductores», en el blog *Almacén de Derecho*, 17.11.2015 (<http://almacendederecho.org/36791-2/>).

20

En sentido parecido, ELLIOTT, R.E.: «Sharing app or regulation Hack(ney)? Defining Uber Technologies, Inc.», *The Journal of Corporation Law*, 41.3, 2016, pág. 7/30, quien subraya que la información que proporciona la aplicación de Uber solo tiene valor en cuanto permite acceder al transporte.

21

ROSENBLAT, A y STARK, L: «Algorithmic labor and information asymmetries: a case study of Uber's drivers», *International Journal of Communication* 10, 2016, 3758, pág. 3762.

22

Con anterioridad ya defendimos que Uber realizaba el ilícito desleal de violación de normas en «Uber. Transporte de pasajeros y competencia desleal», cit., 77 ss.; «Concorrência Desleal da Uber na Espanha», en *Tecnologias Disruptivas e a Exploração do Trabalho Humano. A intermediação de mão de obra a partir das plataformas eletrônicas e seus efeitos jurídicos e sociais*, [LTF] 2017, págs. 118 ss y «Competencia desleal de Uber en España», en Boix, De la Encarnación y Doménech (Ed.): *La regulación del transporte colaborativo*, [Thomson Reuters Aranzadi] 2017, págs. 153 ss. Véase también LEIÑENA, E.: «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*, 296, 2015, 283, pág. 317. Sobre la aplicación del artículo 15 a la economía colaborativa en general, MIRANDA, L.M.: «Economía colaborativa y competencia desleal ¿Deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por plataformas digitales?», *Revista de Estudios Europeos*, 70, 2017, 179, pág. 216. En relación con el alojamiento turístico GONZÁLEZ JIMÉNEZ, P.M.: «La oferta de viviendas de uso turístico a través de plataformas colaborativas: reflexiones desde el Derecho de la competencia desleal», *Revista de Estudios Europeos*, 70, 2017, 111, págs. 118 s.

23

Al respecto, véase MASAGUER, J.: *Comentario a la Ley de competencia desleal*, [Civitas] 1999, pág. 432; ALFARO, J.: «Competencia desleal por infracción de normas», *Revista de Derecho Mercantil*, 202, 1991, 667, págs. 670 y 675 ss.; EMPARANZA, A.: «Artículo 15. Violación de normas», en Martínez Sanz (Dir.): *Comentario práctico a la ley de competencia desleal*, [Tecnos] 2009, pág. 259; CARBAJO, F. en Bercovitz (Dir.): *Comentarios a la Ley de Competencia Desleal*, [Aranzadi – Thomson Reuters] 2011, págs. 411 y 413; CARBAJO, F. «Violación de secretos, inducción y aprovechamiento de la infracción contractual e infracción de normas», en García-Cruces (Dir.): *Tratado de Derecho de la competencia y de la publicidad. Tomo II*, [Tirant lo Blanch] 2014, págs. 1601 s.; ILLESCAS, R.: «La infracción inducida de contratos y normas como acto de competencia desleal», en Bercovitz (Coor.): *La regulación contra la competencia desleal en la Ley de 10 enero 1991*, [Boletín Oficial del Estado – Cámara de Comercio e Industria de Madrid] 1992, pág. 115; SUÑOL, A.: «Comentario a la STS de 16 de junio de 2000», *Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil*, 56, 2001, 411, pág. 423; SOLER, P.: «Infracción de normas como acto de competencia desleal», en Ferrándiz: *Competencia desleal y defensa de la competencia*, [CGPJ] 2002, 189 ss.; SÁNCHEZ SOLÉ, S.: «La violación de normas como acto de competencia desleal [Comentario a la Sentencia de la Audiencia Provincial de Valencia (Sección 6ª) de 21 de marzo de 1994]», *Revista General de Derecho*, 604-605, 1995, 791, págs. 801 s. y PEÑAS, B.: «La “violación de normas” concurrenciales y no concurrenciales como actos de competencia desleal (SAP Zamora, núm. 223/2007, de 25 de octubre)», *Revista de Derecho de la Competencia y la Distribución*, 3, 2008, 209, pág. 221. En cuanto a la jurisprudencia, vale la pena tener en cuenta la última sentencia dictada por el Tribunal Supremo, hasta la fecha, aplicando este precepto: 202/2017, de 29 de marzo.

24

Véase la nota 15.

25

En sentido parecido, respecto de Airbnb, HERRERO, C.: «La economía colaborativa en el sector del alojamiento turístico. Reflexiones desde la óptica de la competencia desleal», en Miranda y Pagador (Dirs.): *Retos y tendencias del Derecho de la contratación mercantil*, [Marcial Pons] 2017, 145, págs. 154 ss., en particular 157.

26

La doctrina laboralista se halla dividida sobre la respuesta que hay que dar a esta nueva realidad. Véase al respecto TODOLÍ-SIGNES, A.: «El impacto de la “Uber economy” en las relaciones laborales: los efectos de las plataformas virtuales en el contrato de trabajo», *IUS Labor*, 3, 2015, 1 ss., que puede consultarse en https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2705538. Analiza las diversas posiciones que existen, desde la perspectiva laboral,

sobre la relación entre las plataformas colaborativas y las personas que prestan servicios. Aunque mantiene que se trata de trabajadores subordinados y no autónomos, considera necesario adaptar la legislación a la nueva figura y propone la creación de una relación laboral especial. Véase también su artículo «Los conductores y los transportistas en la “Uber economy”», en Boix, de la Encarnación y Doménech (ed.): *La regulación del transporte colaborativo*, [Thomson Reuters Aranzadi] 2017, 309 ss.

27


Pero en realidad, si rechazan un determinado número de peticiones pueden ser «desactivados», con lo cual su tiempo laboral sí está condicionado por la plataforma colaborativa.

28

Sentencia de 28 de octubre de 2016. Puede consultarse en <https://www.judiciary.gov.uk/wp-content/uploads/2016/10/aslam-and-farrar-v-uber-reasons-20161028.pdf>. El *Employment Appeal Tribunal* confirmó esta decisión en un fallo de 10 de noviembre de 2017, disponible en [https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a046b06e5274a0ee5a1f171/Uber B.V. and Others v Mr Y Aslam and Others UKEAT 0056 17 DA.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a046b06e5274a0ee5a1f171/Uber_B.V. and Others v Mr Y Aslam and Others UKEAT 0056 17 DA.pdf) (última consulta, 26 de junio de 2018). Los principales argumentos de la primera decisión están brevemente reseñados en la entrada de TODOLÍ-SIGNES, A.: «Comentario a la Sentencia que declara la laboralidad de los conductores de Uber en UK», en el blog *Argumentos de Derecho laboral*, de 2 de noviembre de 2016, que puede consultarse en <https://adriantodoli.com/2016/11/02/comentario-a-la-sentencia-que-declara-la-laboralidad-de-los-conductores-de-uber-en-uk/>.

En la misma dirección se han pronunciado el 33^{er} Juzgado del Trabajo de Belo Horizonte en el proceso 0011359-34.2016.5.03.0112 y la Junta de Apelación del Seguro de Desempleo del Estado de Nueva York, en una decisión de 12.7.2018. Respecto de la primera decisión, véase la entrada REIS, A.C.: «Tribunal de Brasil condena a Uber a reconocer derechos laborales a sus conductores. Comentario a la sentencia», en el blog *Argumentos de Derecho laboral*, de 23.2.2017, disponible en <https://adriantodoli.com/2017/02/23/tribunal-de-brasil-condena-a-uber-a-reconocer-derechos-labores-a-sus-conductores-comentario-a-la-sentencia/>. En cuanto a la segunda, Rojo, E.: «El nuevo cambiante mundo del trabajo. Una mirada abierta y crítica a las nuevas realidades laborales», en *El blog de Eduardo Rojo*, 23.7.2018 (<http://www.eduardorojotorrecilla.es/2018/07/mas-sobre-falsos-autonomos-lecturas.html>).

29

Reseñé estos fallos en la entrada «Primeras consecuencias de la  STJUE 20.12.2017 (TJCE 2017, 217) Uber: SSTS 81/2018 y 87/2018», en el blog *Actualidad de Derecho Mercantil*, de 1.2.2018, que puede consultarse en <http://blogs.uab.cat/dretmercantil/2018/02/01/primeras-consecuencias-de-la-stjue-20-12-2017-uber-ssts-812018-y-872018/>.

30

Sobre la distribución de competencias entre el Estado y las Comunidades Autónomas en materia de transporte véase Véase QUINTANA, T. y CASARES, A.B.: «Distribución de competencias en materia de transporte terrestre entre Estado, Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales», en Menéndez (Dir.): *Régimen jurídico del transporte terrestre: carreteras y ferrocarril. Tomo I*, [Thomson Reuters Aranzadi] 2014, 489, págs. 509 ss. y AGOUÉS, C.: «La intervención administrativa en el transporte de viajeros por carretera», *Revista de Derecho del Transporte*, 7, 2011, 45, págs. 66 ss., quien subraya la importancia del principio de unicidad del orden económico nacional.

31

En la misma dirección, VELASCO, L.A.: «El transporte colaborativo hic et nunc», *Revista de Estudios Europeos*, 70, 2017, 398, pág. 408, quien diferencia el régimen de los servicios prestados por profesionales (Uber o Cabify) del de los particulares (BlaBlaCar); OLMEDO, E.: «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*, 70, 2017, 250, págs. 253, quien deriva la consecuencia de que necesita una autorización administrativa y Noto, «Uber law and awareness by design», cit., págs. 399 ss.

El caso de Blablacar es diferente como explico en la nota 10. Sobre la sentencia del Juzgado de lo Mercantil número 2 de Madrid 30/2017, de 2 de febrero véase VELASCO, L.A.: «El consumo colaborativo en el transporte de personas», *Diario La Ley*, 8601, 9.9.2015, pág. 4/8; MIRANDA, loc. cit., pág. 31 ss; LEIÑENA, op. cit., págs. 318 ss.; ARMENGOL, O. y OLMOS, N.: «El impacto de la economía colaborativa en el transporte interurbano: un análisis jurídico del *ride sharing*», en Montero (Dir.): *La regulación de la economía colaborativa. Airbnb, BlaBlaCar, Uber y otras plataformas*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2017, págs. 327 ss.; BOBOC, S.: «BlaBlaCar: ¿un posible supuesto de competencia desleal? (Comentario a la Sentencia del Juzgado de lo Mercantil núm. 2 de Madrid, de 2 de febrero de 2017)», *Revista de Derecho del Transporte*, 19, 2017, págs. 241 ss.; AZNAR, *Economía colaborativa, alojamiento y transporte*, cit., págs. 120 ss y las entradas de LACHICA, N.: «SJM 2 Madrid 30/2017 sobre BlaBlaCar. Diferencias con Uber» en el blog *Actualidad de Derecho Mercantil*, de 10.7.2017 y de GONZÁLEZ CORONA, M.: «Economía colaborativa, sentencia Blablacar y transporte terrestre de mercancías», *Hay derecho*, 27 abril 2017 (<https://hayderecho.com/2017/04/27/hd-jovent-economia-colaborativa-sentencia-blablacar-y-transporte-terrestre-de-mercancias/>).

32

Sobre la autorización administrativa para el transporte por carretera, FERNÁNDEZ FARRERAS, G.: «Transporte por carretera y competencia», en Fernández Farreras (Coord.): *Transportes y competencia. Los procesos de liberalización de los transportes aéreo, marítimo y terrestre y la aplicación del Derecho de la competencia*, [Thomson Civitas et al.] 2004, págs. 428 ss.

33

Al respecto véase *infra* § IV.2.3. Del [Real Decreto 1057/2015](#) al [Real Decreto Ley 13/2018](#).

34

BOBOC, S: «Uber: ¿Transportista o intermediaria en el transporte? El caso español», *Revista de Estudios Europeos*, 70, 2017, 7, págs. 14 ss.

35

En sentido contrario BOBOC, «Uber: ¿Transportista o intermediaria en el transporte? El caso español», cit., 13. En cambio, el profesor Miranda también considera que los intermediarios de transporte precisan cumplir determinados requisitos para acceder al mercado. Véase MIRANDA, «Economía colaborativa y competencia desleal ¿Deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por plataformas digitales?», cit., 222.

36

Véase la nota 57.

37

La calificación de los conductores como autónomos en lugar de trabajadores supone un ahorro de costes económicos considerable. El paralelismo con el caso de los repartidores de Deliveroo nos parece ilustrativo. Al respecto véase la noticia de GÓMEZ, M.V.: «La Inspección de Trabajo reclama a Deliveroo 1,3 millones por sus falsos autónomos en Barcelona», en *El País*, 3.7.2018 (https://elpais.com/economia/2018/07/03/actualidad/1530606502_371980.html) y la entrada de TODOLÍ-SIGNES, A.: «Sale el acta de la Inspección de Barcelona sobre Deliveroo y confirma que tampoco son TRADEs los Riders», en el blog *Argumentos de Derecho Laboral*, 3.7.2018 (<https://adriantodoli.com/2018/07/03/sale-el-acta-de-la-inspeccion-de-barcelona-sobre-deliveroo-y-confirma-que-tampoco-son-trades-los-riders/>).

38

Sobre los impuestos que debería pagar Uber en España, FALCÓN, R.: «La tributación de UBER (plataforma de servicios de transporte en vehículos particulares)», *Quincena Fiscal*, 13, 2014, págs. 1 ss / 3. Para una visión más general sobre los problemas, y posibles soluciones, que genera la economía colaborativa en el ámbito tributario véase SÁNCHEZ HUETE, M.Á.: «Cuestiones tributarias y economía colaborativa», *Quincena Fiscal*, 18, 2017, págs. 1 ss. y MACHANCOSES, E.: «Economía de plataforma en los servicios de transporte terrestre de pasajeros: retos tributarios de la imposición directa sobre el usuario y la plataforma», *Quincena Fiscal*, 15, 2017, págs. 1 ss.

39

GONZÁLEZ JIMÉNEZ (*loc. cit.*, pág. 120) no comparte esa tesis en relación con el alojamiento turístico. A su entender, la violación de la normativa autonómica no comporta ninguna ventaja; al contrario, reduce la competitividad de las viviendas que no ofrecen los servicios y no cumplen los requisitos exigidos por la ley.

40

Así lo evidencia el gráfico reproducido *supra*, obtenido a partir de los datos del Instituto Nacional de Estadística, que pueden encontrarse en <http://www.ine.es/jaxi/Tabla.htm?path=/t10/p109/l0/&file=00001.px&L=0> (consultada el 8.5.2018). Véase también MUÑOZ, R.: «La concesión de licencias de taxi lleva 20 años prácticamente bloqueada», *El País*, 28.11.2017 (https://elpais.com/economia/2017/11/27/actualidad/1511803208_446860.html) y MUÑOZ, R.: «Fomento admite que el número de licencias de VTC es el triple de lo permitido», en *El País*, 29.11.2017 (https://elpais.com/economia/2017/11/29/actualidad/1511959575_197857.html), donde explica que la ratio actual entre las licencias VTC y de taxi es de 1/10.

41

Véase MUÑOZ, «La concesión de licencias de taxi lleva 20 años prácticamente bloqueada», cit y MUÑOZ, R.: «Taxis y Uber a palos en la calle pero unidos por la especulación», en *El País*, 4.9.2018 (https://elpais.com/economia/2018/08/03/actualidad/1533314206_309905.html).

42

Véase *infra* § IV.2.2. Solicitudes de licencias VTC.

43

Como afirma el profesor ALFARO («Competencia desleal por infracción de normas», cit., pág. 682), la obtención de beneficios o infligir pérdidas en los competidores no significa *per se* que el autor de ese acto se haya prevalido de una ventaja significativa en el mercado.

En la sentencia 512/2005, de 24 de julio, se refirió al desvío de la clientela de sus competidores. En el mismo sentido [SAP Zamora 223/2007, de 25 de octubre](#) (JUR 2008, 57781). Interesa destacar que los profesores Alfaro y Emparanza consideran que el carácter sistemático del incumplimiento atribuye carácter significativo a la ventaja obtenida. Así ALFARO, «Competencia desleal por infracción de normas», cit., pág. 708 s. y EMPARANZA, «Artículo 15. Violación de normas», cit., pág. 262.

La doctrina se halla dividida sobre la exégesis del segundo apartado del [artículo 15](#) de la Ley de Competencia Desleal; en particular, sobre si es necesario que concurra el aprovechamiento de una ventaja concurrencial significativa. Opiniones autorizadas, a las que humildemente nos sumamos, mantienen que «...la simple infracción de normas jurídicas que tengan por objeto la regulación de la actividad concurrencial ...» genera una presunción relativa de que el infractor se está aprovechando de una ventaja competitiva significativa. Así MASSAGUER, *Comentario a la Ley de competencia desleal*, cit., págs. 441 s.; EMPARANZA, «Artículo 15. Violación de normas», cit., pág. 263; CARBAJO en BERCOVITZ, *Comentarios a la Ley de Competencia Desleal*, cit., págs. 425 ss. y CARBAJO, «Violación de secretos, inducción y aprovechamiento de la infracción contractual e infracción de normas», cit., pág. 1613.

Por otra parte, cabe reconocer que el Juzgado de lo Mercantil núm. 3 de Barcelona se ha mostrado más restrictivo sobre la presunción del artículo 15.2. En su [sentencia de 10 de abril de 2018](#) (AC 2018, 647), que resuelve el litigio entre la Asociación Profesional Élite Taxi y Uber Systems Spain SL, afirma que no puede interpretarse que toda la normativa de ordenación del transporte terrestre tenga la condición de regulación de la actividad concurrencial, sino que deberá valorarse singularmente cada precepto infringido. Véase la nota al pie 5.

Al examinar este elemento, la doctrina mantiene que hay que valorar el contenido de la norma. Considera que disciplinan la actividad concurrencial aquellas leyes que delimitan la estructura del mercado, las que fijan los precios o las que determinan las estrategias y conductas concurrenciales de las personas que actúan en él. Así ALFARO, «Competencia desleal por infracción de normas», cit., págs. 690 ss.; EMPARANZA, obra citada, pág. 260 y 263; CARBAJO en Bercovitz, *Comentarios a la Ley de Competencia Desleal*, cit., pág. 426; CARBAJO, «Violación de secretos, inducción y aprovechamiento de la infracción contractual e infracción de normas», cit., págs. 1614 s. y SOLER, obra citada, págs. 200 s. En sentido contrario, GARCÍA PÉREZ, R.: «El falseamiento de la libre competencia por actos desleales e infracción de normas que tienen por objeto la regulación de la actividad concurrencial (A propósito de la Resolución del Consejo de la CNC de 24 de febrero de 2012, Iberdrola Sur)», *Revista de Derecho de la Competencia y la Distribución*, 11, 2012, págs. 9 ss / 23. Por un lado, mantiene que la finalidad de los dos primeros apartados del artículo 15 es diferente: trato igualitario de los competidores vs tutela de los intereses amparados por la ley. Por otro, hay que recurrir a la finalidad de la norma vulnerada, en lugar de a su objeto, al aplicar el apartado segundo. En cuanto a la jurisprudencia, véase las [sentencias del Tribunal Supremo 605/2009, de 2 de octubre](#) (RJ 2009, 5502); [38/2011, de 16 de febrero](#) (RJ 2011, 3315) y sobre todo [202/2017, de 29 de marzo](#) (RJ 2017, 1323), que afirma que los dos apartados del artículo 15 tienen la misma finalidad.

GUTIÉRREZ, H.: «Uber volverá a Barcelona tres años después y el taxi amenaza con protestas», *El País*, 6.3.2018, disponible en https://elpais.com/economia/2018/03/06/actualidad/1520342854_287729.html.

Ya pronosticaba problemas en 2015 el profesor VELASCO, «El consumo colaborativo en el transporte de personas», cit., pág. 5/8.

Según la prensa, se están pagando estas licencias a 30.000 euros, pudiendo llegar a alcanzar los 70.000. Si tenemos en cuenta que las tasas de su obtención están entre 35 y 40 euros, el lucro es considerable. Véase LAMELAS, M.: «Ni Uber, ni Cabify ... el ganador de las “guerras del taxi” será Juan Ortigüela», en *El Confidencial*, 15.5.2017, accesible en https://www.elconfidencial.com/empresas/2017-05-15/uber-cabify-guerras-taxi-tapado-ortiguela_1378154/?utm_source=twitter&utm_medium=social&utm_campaign=BotoneraWeb y MUÑOZ, «Taxis y Uber a palos en la calle pero unidos por la especulación», cit.

Véase BOIX, A.: «La ordenación del transporte “colaborativo” urbano», en Boix, de la Encarnación y Doménech: *La regulación del transporte colaborativo*, [Thomson Reuters Aranzadi] 2017, 119 ss.

Ya lo advertía en 2015 DOMÉNECH, G.: «La regulación de la economía colaborativa (El caso “Uber contra el taxi”)», en *CEFLegal. Revista práctica de Derecho*, 175-176, 2015, 61, págs. 86 ss. Véase también DOMÉNECH, G.: «La regulación de la economía colaborativa en el sector del taxi y los VTC», en Montero (Dir.): *La regulación de la economía colaborativa. Airbnb, BlaBlaCar, Uber y otras plataformas*, [Tirant lo Blanch] 2017, 351, págs. 374 ss y 392 ss. Algo parecido está pasando en el sector del alojamiento turístico, en el que las Comunidades Autónomas están legislando de forma muy restrictiva para

frenar el desarrollo que ha supuesto la implantación de la economía colaborativa. Al respecto DOMÉNECH, G.: «La regulación autonómica y local de las viviendas de uso turístico», *Anuario de Derecho Municipal*, 11, 2017, 43 ss., en particular 51 y HERRERO, C.: «Las viviendas de uso turístico: ¿el enemigo a abatir? Reflexiones sobre la normativa autonómica en materia de alojamientos turísticos», *Revista de Estudios Europeos*, 70, 2017, págs. 149 ss.

Cabe añadir que no es un fenómeno exclusivamente español. Lo mismo sucede en Estados Unidos, como refleja ELLIOTT, «Sharing app or regulation Hack(ney)? Defining Uber Technologies, Inc.», cit., pág. 9/30.

52

Véase la Comunicación «Una Agenda Europea para la economía colaborativa», cit. En cuanto a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, resulta muy significativo que recurra sistemáticamente todas las normas que introducen restricciones a la economía colaborativa, en beneficio de la economía tradicional. Véase también el documento *E/CNMC/004/15 Estudio sobre los nuevos modelos de prestación de servicio y la economía colaborativa*, marzo 2016.

53

Al respecto FERNÁNDEZ FARRERAS, «Transporte por carretera y competencia», cit., págs. 428 ss y 441 ss.

54

Las disposiciones del Reglamento fueron desarrolladas por la [Orden FOM/36/2008, de 9 de enero](#). El precepto más relevante era su artículo 14, que permitía denegar la autorización «...si existe una desproporción manifiesta entre el número de autorizaciones de esta clase otorgadas en la zona en que esté situado el municipio y los potenciales usuarios del servicio». Presumía que existía esa desproporción cuando la relación fuera superior a 1 / 30. Aunque no se superara esa proporción, se podían introducir restricciones cuando existieran desajustes entre la oferta y la demanda.

55

Téngase en cuenta el informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia al Anteproyecto de Ley Ómnibus: IPN 08/2009, que puede consultarse en https://www.cnmc.es/sites/default/files/664037_3.pdf.

56

Véase AGOUÉS, *loc. cit.*, págs. 63 ss., quien se muestra muy crítica con esa modificación; CARBONELL, *op. cit.*, págs. 482 s, quien subraya que es posible que las leyes autonómicas mantengan ciertas medidas restrictivas, y DOMÉNECH, «La regulación de la economía colaborativa en el sector del taxi y los VTC», cit., págs. 355 s.

57

Roj: STS 1076/2012 – ECLI:ES:TS:2012:1076.

La Unión Nacional de Autoturismos y la Unión Nacional de Asociaciones Libres de Autopatronos y Empresarios del Taxi impugnaron el Real Decreto al considerar que había habido defectos procedimentales y que las restricciones introducidas contravenían la [Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres](#) tras la reforma introducida por la Ley Ómnibus. La corte de justicia desestima la mayor parte de las objeciones, pero acoge las referidas al arrendamiento de vehículos con conductor. Anula las letras a), b) y f) del [artículo 188.1](#) del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres al carecer de apoyo en la Ley que desarrolla. Por lo tanto, no se podía exigir la disposición de un local dedicado a la actividad, tener una flota mínima, ni contar con dos chóferes por cada tres conductores. En cambio, consideró lícito remitir al Ministerio de Fomento la facultad de imponer otros requisitos.

58

Véase el informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia IPN 75/12, que puede consultarse en https://www.cnmc.es/sites/default/files/424386_3.pdf.

59

Coherentemente, el nuevo [artículo 42](#) de la misma Ley exige autorización expedida por un órgano competente y el [43](#) establece los requisitos necesarios para su obtención. El [artículo 48](#) especifica que el otorgamiento de autorizaciones de transporte público tendrá carácter reglado, por lo que sólo podrá denegarse cuando no se cumplan los requisitos exigidos. Sin embargo, cuando la legislación autonómica o local establezcan límites cuantitativos, podrán aplicarse tanto a los servicios de transporte como al arrendamiento de vehículos con conductor. Esta previsión fundamentará la modificación del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres en relación con las licencias VTC.

60

Véase las [sentencias del Tribunal Supremo 14.2.2012](#) (RJ 2012, 3995) (N.º Recurso 427/2010); 27.1.2014 ([N.º Recurso 5892/2011](#) (RJ 2014, 676) y [969/2012](#) (RJ 2014, 674)); 29.1.2014 ([N.º Recurso 105/2012](#) (RJ 2014, 1849); [384/2012](#) (RJ 2014, 699); [2169/2012](#) (RJ 2014, 1287) y [527/2013](#) (RJ 2014, 698)) y 30.1.2014 ([N.º Recurso 110/2012](#) (RJ 2014, 938) y [4163/2012](#) (RJ 2014, 798)); [527/2018, de 23 de marzo](#) (RJ 2018, 1306) y [528/2018, de 23 de marzo](#) (RJ 2018, 1642).

61

[Sentencias del Tribunal Supremo 1711/2017, de 13 de noviembre](#) (RJ 2017, 4728); [1713/2017, de 13 de noviembre](#) (RJ 2017, 4729); [16/2018, de 12 de enero](#) (RJ 2018, 19); [483/2018, de 21 de marzo](#) (RJ 2018, 1356); [517/2018, de 23 de marzo](#) (RJ 2018, 1288); [636/2018, de 19 de abril](#) (RJ 2018, 1915); [652/2018, de 23 de abril](#) (RJ 2018, 2169); [658/2018, de 23 de abril](#) (RJ 2018, 1679) y [715/2018, de 26 de abril](#) (RJ 2018, 1692); [723/2018, de 3 de mayo](#) (RJ 2018, 1957); [726/2018, de 3 de mayo](#) (RJ 2018, 2086); [776/2018, de 11 de mayo](#) (RJ 2018, 2271); [777/2018, de 11 de mayo](#) (RJ 2018, 2272); [785/2018, de 16 de mayo](#) (RJ 2018, 2279); [787/2018, de 17 de mayo](#) (RJ 2018, 2573); [808/2018, de 21 de mayo](#) (RJ 2018, 2572); [809/2018, de 21 de mayo](#) (RJ 2018, 2574); [810/2018, de 21 de mayo](#) (RJ 2018, 2276); [811/2018, de 21 de mayo](#) (RJ 2018, 2273); [822/2018, de 22 de mayo](#) (RJ 2018, 2261); [850/2018, de 24 de mayo](#) (RJ 2018, 2586); [859/2018, de 25 de mayo](#) (RJ 2018, 2297); 860/2018, de 25 de mayo.

62

Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, por el que se modifica el [Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres](#), aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, para adaptarlo a la [Ley 9/2013, de 4 de julio](#), por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la [Ley 21/2003, de 7 de julio](#), de Seguridad Aérea. Sus exigencias han sido desarrolladas por la [Orden FOM/2799/2015, de 18 de diciembre](#), por la que se modifica la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia elaboró un informe respecto del proyecto de Real Decreto: IPN/CNMC/018/17, de 14.12.2017. Puede consultarse en <https://www.cnmc.es/expedientes/ipncnmc01817>.

63

Véase el informe económico UM/085/15, de 8 de junio de 2016, que puede consultarse en https://www.cnmc.es/sites/default/files/1487884_53.pdf.

64

Puede consultarse la versión original del primero en el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya, núm. 7426, de 3.8.2017* y la traducción al español en el Boletín Oficial del Estado, núm. 234, de 28.9.2017). Ha sido validado por la Resolució 806/XI del Parlament de Catalunya (*Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya, núm. 7456, de 18.9.2017*).

En cuanto al último, tiene interés el informe que la autoridad de la competencia hizo a su proyecto. Se trata del PRO/CNMC/003/17 y, fechado el 30.11.2017 y puede consultarse en <https://www.cnmc.es/expedientes/procnmc00317>.

65

La disposición catalana exige a las empresas de arrendamiento de vehículo con conductor que comuniquen cada una de las prestaciones contratadas, con anterioridad a su ejecución, al Registro electrónico de comunicaciones de los servicios de alquiler de vehículos con conductor. En la misma dirección, el [artículo 2](#) del [Real Decreto 1076/2017](#) obliga al titular de la autorización a comunicar a la Administración por vía electrónica los datos del [artículo 24](#) de la Orden FOM/36/2008 antes del inicio del servicio. Se trata esencialmente de la hoja de ruta, cuyo contenido coincide con el contrato. Se establece que, a esos efectos, la Dirección General de Transporte Terrestre habilitará un registro de comunicaciones.

Cabe comentar que el Decreto Ley 5/2017 contiene una previsión más: exige que los vehículos vayan identificados con el distintivo previsto en el anexo de la norma, en el que deberá especificarse la clase de autorización que poseen y el año y mes de caducidad. El objetivo de esta exigencia coincide con la anterior: evitar la confusión entre los turismos dedicados al taxi y los que prestan servicios de arrendamiento con conductor. El [Real Decreto 1076/2017](#) carece de una previsión similar pues su antecesor, el [Real Decreto 1057/2015](#), otorga competencia a las Comunidades Autónomas para imponer un distintivo.

66

Convalidado por el Congreso de los Diputados con [Resolución de 10 de mayo de 2018](#), publicada en el Boletín Oficial del Estado núm. 126, de 24 de mayo. Según informa la prensa, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia ha impugnado el Real Decreto Ley. Véase MUÑOZ, R.: «Competencia vuelve a la guerra contra el Gobierno por las licencias de las VTC», en *El País*, 24.5.2018, en https://elpais.com/economia/2018/05/24/actualidad/1527164080_342793.html.

Basta comparar su contenido con el del Real Decreto 1057/2015 para comprobar que las novedades son microscópicas. La prohibición de emitir nuevas licencias VTC cuando superen la proporción de 1/30 con las del taxi (apartado 2.º del artículo único del Real Decreto-Ley 3/2018) ya estaba presente en esa norma. La única diferencia es que la versión actual tiene más fuerza conminatoria: mientras que el artículo 181.3 del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, tal como fue modificado por el artículo único .1 del Real Decreto 1057/2015, permitía denegar la autorización («podrá denegar»), el actual artículo 48.3 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres lo impone («procederá denegar»). Y todavía menores son las diferencias respecto de la exigencia de destinar las licencias a satisfacer las necesidades de transporte del territorio de la Comunidad Autónoma. Los artículos 91.2 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, enmendado por el apartado 3.º del artículo único del Real Decreto-Ley 3/2018, y el 182.5 del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificado por el apartado 5.º del artículo único del Real Decreto 1057/2015, vienen a decir lo mismo. Las diferencias son de detalle, producto de las disposiciones en las que se hallan ubicadas las normas.

Por ejemplo, MUÑOZ, R.: «El Gobierno blindo por ley al taxi del avance de empresas como Uber y Cabify», en *El País*, 21.4.2018, que puede consultarse en https://elpais.com/economia/2018/04/20/actualidad/1524226146_916167.html.

Al respecto véase la crítica, dura pero acertada, de DOMÉNECH, G.: «Eliminad los VTC pero que parezca un accidente», *Almacén de Derecho*, 3.10.2018 y de LLOBET, G.: «¿Por qué le llaman convivencia si quieren decir aniquilación?», *Nada es gratis*, 16.10.2018. Interesa añadir que el Real Decreto Ley ha sido convalidado mediante Resolución del Congreso de los Diputados de 25 de octubre de 2018, publicada en el BOE núm. 268, de 6 de noviembre. Con todo, también se está tramitando como proyecto de Ley. Véase http://www.congreso.es/portal/page/portal/Congreso/Congreso/Iniciativas?piref73_2148295_73_1335437_1335437.next_page=/wc/servidorCGI&CMD=VERLST&BASE=IW12&FMT=INITXDSS.fmt&DOCS=1-&DOCORDER=FIFO&OPDEF=ADJ&QUERY=%28121%2F00032*.NDOC.%29.

Continuando con la técnica legislativa, el Gobierno justifica el recurso al expediente del Real Decreto Ley en el aumento imprevisto de licencias VTC y en la conflictividad social que ha generado. Aunque parecería estar justificado, compartimos la objeción de DOMÉNECH (*loc. cit.*, pág. 5/32) de que representa un precedente peligroso: transmite la idea de que triunfan las reivindicaciones sociales, aunque no sean legítimas, si se ejerce presión suficiente. Además, el autor citado argumenta que nuestro ordenamiento cuenta con instrumentos suficiente para resolver los problemas de orden público.

DOMÉNECH, «Eliminad los VTC pero que parezca un accidente», cit., 3/32, quien afirma que el Real Decreto Ley 13/2018 comporta la desaparición diferida del arrendamiento de vehículo con conductor.

Véase la crítica de DOMÉNECH, «Eliminad los VTC pero que parezca un accidente», cit., 7/32 y de LLOBET, «¿Por qué le llaman convivencia si quieren decir aniquilación?», cit., 2/10, que compartimos.

Pero téngase en cuenta que la letra c) de la Disposición Transitoria única .1 del Real Decreto-Ley 13/2018 somete los servicios a los límites y condiciones que establezca la administración competente en materia de transporte urbano.

La modificación no se aplica a los servicios VTC realizados durante la prórroga compensatoria. La Disposición Transitoria única .1.b) mantiene la regla de la habitualidad (80/20).

Mejor dicho, el artículo 180.2 del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres exige una autorización para cada turismo que quiera dedicarse al arrendamiento de vehículo con conductor. Por otra parte, el artículo 43.1 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres impone que deben cumplirse las condiciones que reglamentariamente se establezcan.

Los requisitos relativos a los vehículos quedarán dispensados cuando éstos funcionen con electricidad, hidrógeno, biocarburante, combustible sintético y parafínico, gas natural, gas licuado del petróleo o cualquier otra energía alternativa a los combustibles fósiles clásicos.

Los profesores PAZ-ARES y ALFARO explican que los fines legítimos son los que están recogidos en la Constitución para que sean promovidos por los poderes públicos. Véase PAZ-ARES, C. y ALFARO, J.: «Ensayo sobre la libertad de empresa», en *Estudios jurídicos en homenaje al profesor Luis Díez-Picazo. Tomo IV*, [Thomson-Civitas] 2003, pág. 6021.

A nuestro modesto entender, debería seguirse un razonamiento similar al del Tribunal Superior de Justicia de Madrid en las sentencias 291/2016, de 31 de mayo y 292/2016, de 31 de mayo. Debía valorar si las restricciones introducidas por la Comunidad Autónoma a los apartamentos turísticos y a las viviendas de uso turístico ([Decreto 79/2014, de 10 de julio](#)) eran lícitas a la luz del principio de libertad de empresa y de la Directiva de Servicios. Acudió al artículo 5 de la Ley de Garantía de la Unidad de Mercado que se remite al [artículo 3.11](#) de la [Ley 17/2009, de 23 de noviembre](#), para establecer las razones imperiosas de interés general. Son tres: orden público, seguridad pública o salud pública. Aunque el Decreto 79/2014, de 10 de julio no explicitaba cuál era la justificación, el Preámbulo aludía a cuatro objetivos: evitar una sobreoferta descontrolada de viviendas de uso turístico, proteger los legítimos derechos de los consumidores y usuarios, perseguir el fraude fiscal y acabar con situaciones de intrusismo y competencia desleal. El Tribunal consideró que sólo la defensa de los consumidores y la lucha contra la opacidad fiscal eran medidas de interés general que pudieran justificar las restricciones. En cambio, no cumplían ese requisito ni la voluntad de acabar con el intrusismo profesional ni la lucha contra la sobreoferta descontrolada. Consecuentemente, falló que la exigencia de un arrendamiento mínimo de cinco días no respetaba los principios de necesidad ni de proporcionalidad. Sin embargo, estimó que estaban justificadas la imposición de una declaración responsable de inicio de actividad, la obligación de aportar un plano de la vivienda firmado por el técnico competente y visado por el colegio profesional y el deber de inscripción en el Registro de Empresas Turísticas.

Véase PAZ-ARES y ALFARO, «Ensayo sobre la libertad de empresa», cit., págs. 5971 ss., en particular 6015 ss. y PAZ-ARES, C. y ALFARO, J.: «Comentario al artículo 38», en Casas y Rodríguez-Piñero (Dir.): *Comentarios a la [Constitución española. XXX Aniversario](#)*, [Wolters Kluwer] 2008, págs. 993 s.

En la [sentencia 921/2018, de 4 de junio](#) (RJ 2018, 2695), el Tribunal Supremo incluye Ley Ómnibus dentro de los parámetros de validez del Real Decreto 1057/2015. Su finalidad era adaptar el Derecho español a la transposición de la Directiva de Servicios, que había llevado a cabo la Ley 17/2009. A pesar de que la [Directiva 2006/123/CE](#) excluye el transporte de su ámbito de aplicación, la Ley Ómnibus extendió sus principios a este sector y liberalizó el régimen del arrendamiento de servicios con conductor. No obstante, la Ley 9/2013 volvió a introducir restricciones y habilitó el desarrollo reglamentario de las mismas.

En ese sentido, OLMEDO, obra citada, págs. 261 y 272 y RUBIO, F.: «La libertad de empresa en la Constitución», en *Estudios jurídicos en homenaje al profesor Aurelio Menéndez. Volumen 1*, [Civitas] 1996, págs. 444 ss., quien identifica el contenido esencial del principio de libertad de empresa con la unidad de mercado y la igualdad. Véase también LAGUNA, J.C.: «El papel de la regulación en la llamada economía colaborativa», *Revista de Estudios Europeos*, 70, 2017, 159, pág. 166, quien explica acertadamente que, si no existen razones que lo justifiquen, la regulación no debe favorecer unos sectores a costa de otros ni asociarse a una tecnología determinada. A un nivel más teórico, véase también AGOUÉS, *op. cit.*, pág. 62, quien subraya la necesidad de respetar el principio de igualdad de condiciones.

La [sentencia del Tribunal Supremo 31.1.2001 \(RJ 2001, 1726\)](#) contempla una situación parecida. El origen del litigio era la negativa del Ayuntamiento de Sevilla a conceder una licencia de apertura de un supermercado al contravenir una ordenanza municipal que prohibía abrir establecimientos para la venta de artículos alimenticios dentro de los 200 metros siguientes a los mercados de abastos. La corte suprema reconoce que pueden introducirse restricciones a la libertad de establecimiento, pero deben estar justificadas por razones de interés general, ser proporcionadas, necesarias y no existir otras medidas menos restrictivas. No es lo que sucedía en el caso: «...ni la sentencia [recurrida], ni el Ayuntamiento de Sevilla, ofrecen una razón de policía convincente que justifique la limitación impuesta. No hay razones urbanísticas, de orden público, de seguridad, salubridad y sanidad que den cobertura a las medidas adoptadas». Consecuentemente, la restricción carece de justificación y es anulada.

Véase la nota 40.

Algunos ayuntamientos han renovado los códigos de vestimenta de los taxistas. Véase MÁRQUEZ, M.: «Los taxistas de Barcelona tendrá que cuidar su vestimenta: no a las camisetas de tirantes ni a los pantalones cortos», en *El Economista*, 23.5.2018 (<http://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/noticias/9156537/05/18/Los-taxistas-de-Barcelona-tendran-que-cuidar-su-vestimenta-no-a-la-camisetas-de-tirante-ni-a-los-pantalones-cortos.html>).

Es también la opinión de la autoridad de la competencia, manifestada en su informe UM/085/15, página 12. En la misma dirección, LLOBET, G.: «Tomar un taxi ya no es lo que era», *Nada es gratis*, 4.11.2014 (<http://nadaesgratis.es/gerard-llobet/tomar-un-taxi-ya-no-es-lo-que-era>); DOMÉNECH, «La regulación de la economía colaborativa (El caso “Uber contra el taxi”», cit., págs. 91 ss., quien en 2015 ya advertía que el desarrollo tecnológico provocaba que las

restricciones del régimen del taxi fueran «inútiles, innecesarias o desproporcionadas», y CHAMORRO, M.C.: «Las nuevas modalidades de prestación de servicios de transporte urbano desde la óptica del Derecho de la competencia», en *La Ley mercantil*, 38, 2017. Respecto de la mayor eficacia de Uber véase ROGERS, B.: «The Social Costs of Uber», *The University of Chicago Law Review Online*, 82:1, 2017, 85, págs. 86 ss., quien explica que la plataforma colaborativa ha eliminado muchos costes de transacción y promueve la integración vertical y horizontal en el sector; ALBERT, R.; BIAZZI, R. y CABRILLO, F.: «Taxi Driver 2.0 ¿Por qué Uber ya ha ganado la batalla?», *Papeles de Economía Española*, 151, 2017, 172, págs. 174 ss., quienes afirman que reduce los costes de transacción y las asimetrías informativas, y GARCÍA, D.: «La caza del ganso salvaje o por qué Uber es más barato que un taxi», en el blog *Nada es gratis*, 15.5.2018 (<http://nadaesgratis.es/daniel-garcia/la-caza-del-ganso-salvaje-o-porque-uber-es-mas-barato-que-un-taxi>). En sentido parecido, OLMEDO (*op. cit.*, 254 y 261) mantiene que la diversidad de régimen jurídico entre el taxi y el arrendamiento de vehículos con conductor carece de soporte económico. Pero no propone eliminar las diferencias sino regular también los servicios ocasionales de transporte prestados a través de una plataforma colaborativa.

83

En palabras de PAZ-ARES y ALFARO («Ensayo sobre la libertad de empresa», cit., 6026 s.): «Dado que el Estado no puede reconocer que la regulación se dicta para proteger un determinado grupo de empresarios frente a la competencia, lo habitual es que se “vista” la regulación con indicaciones sobre la necesidad de proteger a los consumidores o la lealtad en la lucha concurrencial. Si puede demostrarse que tales justificaciones son falsas, la inconstitucionalidad de la restricción está servida».

84

Véase DOMÉNECH, «Eliminad los VTC pero que parezca un accidente», cit., 4 y 6/32

85

Véase un análisis económico de las condiciones y límites del régimen del arrendamiento de vehículos con conductor en el informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia UM/085/15, así como el informe de la Autoridad Catalana de la Competencia 32/2017, de 21 de marzo de 2018. Puede consultarse en http://acco.gencat.cat/web/.content/80_acco/documents/arxiu/actuacions/20180321_IR_32-2017_esp.pdf. También se muestran muy críticos con las restricciones del régimen del taxi y del arrendamiento de vehículo con conductor DOMÉNECH, «La regulación de la economía colaborativa (El caso “Uber contra el taxi”)», cit., págs. 88 ss; DOMÉNECH, «La regulación de la economía colaborativa en el sector del taxi y los VTC», cit., págs. 357 ss, 368 ss y 394 s.; OLMEDO, obra citada, págs. 273 ss y ALBERT, BIAZZI y CABRILLO, obra citada, págs. 178 ss.


86

En relación a las consecuencias perjudiciales de esta norma y las posibles justificaciones véase el informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia UM/085/15, páginas 15 ss.

87

 [Sentencia del Tribunal Supremo 921/2018, de 4 de junio](#) (RJ 2018, 2695).

88

«...no queda claro que la tortuosa remisión a “lo que en cada caso resulte exigible de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine” habilite a restringir el tenor literal de la ley (uno o más vehículos) y permita exigir disponer de más de un vehículo destinado a la actividad VTC». Algo parecido sucedió en 2012 en relación con el  [Real Decreto 919/2010, de 16 de julio](#). Véase *supra* § IV.2.1. De la *Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres a la Ley 9/2013*.

89

ALBERT, BIAZZI y CABRILLO (*loc. cit.*, 151, 177) elogian estos instrumentos al proporcionar una información más eficiente que las licencias administrativas.

90

Véase los convincentes argumentos de ELLIOTT, *loc. cit.*, pág. 9/30, quien explica que los usuarios que valoran al conductor no se fijan en el buen estado de la mecánica, sino que a veces pueden moverse por razones subjetivas que no son de recibo.

91

Sobre el régimen del taxi, TARRÉS, M.: *La regulación del taxi: legislación autonómica y experiencias de Derecho comparado*, [Atelier] 2006, págs. 45 ss., 72 ss. y 143 ss. y BOTELLA, J.: «El servicio de auto-taxis y los recientes desarrollos normativos de ámbito autonómico: análisis, crítica y perspectivas», en Menéndez (Dir.): *Régimen jurídico del transporte terrestre: carreteras y ferrocarril. Tomo II*, [Thomson Reuters Aranzadi] 2014, 405 ss.

92

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia va más allá y subraya que nunca se ha cuestionado la existencia de un mercado secundario de autorizaciones de transporte, como sucede en el caso de las licencias VTC. De ahí que critique esta norma. Véase su informe UM/085/15, 13 ss.

93

Véase el análisis que la autoridad de la competencia hace respecto de las posibles justificaciones en su informe UM/085/15, páginas 22 ss.

94

Sin embargo, la máxima autoridad judicial desestimó la demanda en este punto debido a la sucinta fundamentación que contenía.

95

El Tribunal Supremo no anuló la regla de la habitualidad al considerar legítimo que se obligara a las empresas VTC a prestar sus servicios en el territorio de la Comunidad Autónoma en que está domiciliada la autorización. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia se muestra radicalmente contraria a esta tesis. Véase su informe UM/085/15, página 33.

96

Véase el informe de la autoridad de la competencia UM/085/15.