



**Universitat Autònoma  
de Barcelona**

**EL CASO UBER: DISCUSIÓN DE LA  
PROBLEMÁTICA Y ANÁLISIS JURÍDICO**

**AUTOR: ALEJANDRO FERNÁNDEZ ORTEGA**

**DIRECTORA: MONTSERRAT PI LLORENS**

**GRADO: ADMINISTRACIÓ I DIRECCIÓ D'EMPRESSES I DRET**

**CURSO: 2015-2016**

**Cerdanyola del Vallès, 20 de enero de 2016**

## **AGRADECIMIENTOS**

Quiero agradecer este trabajo a todas las personas que me han apoyado durante la realización del mismo. En especial, a mis padres y a mi hermana y al resto de mi familia, que me han animado continuamente. Por otro lado, esta discusión jurídica no sería la misma sin el haber de dos grandes profesionales. Primero, del Dr. Carlos Górriz López, quién primero me inculcó como profesor mi pasión por la disciplina del Derecho Mercantil y, después, me arropó en la elección de este tema como objeto de estudio. Segundo, pero no por ello menos importante, la Dra. Montserrat Pi Llorens, Directora de este trabajo, cuya implicación me orientó hacia esta área y me animó a continuar en los momentos más complicados de la realización del mismo.

## **RESUMEN**

El “caso Uber” ha suscitado recientemente un gran revuelo mediático. El gremio de los taxistas ha alzado la voz contra la empresa por considerar que llevan a cabo su misma actividad sin cumplir con la normativa al respecto y que ejercen competencia desleal. La empresa se desmarca de esta afirmación amparándose en la aplicación electrónica utilizada para erigirse como un servicio propio de la sociedad de la información, cosa que analizaremos en base a la normativa del Derecho de la UE. Se estudiará, primero, qué naturaleza jurídica posee la actividad de la compañía y, segundo, si la misma es susceptible de quebrantar algún principio de la normativa española en materia de competencia desleal.

## **RESUM**

El “cas Uber” ha suscitat recentment un gran impacte mediàtic. El gremi dels taxistes ha alçat la veu contra l’empresa per considerar que duen a terme la seva mateixa activitat sense complir amb la normativa al respecte i que exerceixen competència deslleial. L’empresa es desmarca d’aquesta afirmació emparant-se en l’aplicació electrònica utilitzada per a erigir-se com un servei propi de la societat de la informació, cosa que analitzarem en base a la normativa del Dret de la UE. S’estudiarà, primer, quina naturalesa jurídica posseeix l’activitat de la companyia i, segon, si la mateixa és susceptible de quebrantar algun principi de la normativa espanyola en matèria de competència deslleial.

## **ABSTRACT**

The “Uber case” has recently provoked a great media impact. The taxi professional association has raised the voice against the enterprise because they believe Uber acts without obeying the rules that should be applied to them. Consequently, they are committing unfair competition. The business distances itself from this statement and defends that its electronic application makes them be an information society service, something that will be analysed according to the EU Law rules. It will be studied, firstly, which is the juridic nature of the company’s activity and, secondly, if its activity could infringe some principle of the spanish regulations in the field of unfair competition.

## ÍNDICE

<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>1</b>
<b>I. EL CASO UBER: DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DE LA PROBLEMÁTICA</b> <b>.....</b>	<b>4</b>
1. UBER: DESCRIPCIÓN DE LA EMPRESA Y LA APP.....	4
2. BREVE PANORÁMICA DEL CASO EN DERECHO COMPARADO.....	8
<b>II. ANÁLISIS NORMATIVO .....</b>	<b>16</b>
1. SOBRE SI EL SUPUESTO DE HECHO DESCRITO DEBE REGIRSE POR LA NORMATIVA REGULADORA DE COMPETENCIA DESLEAL.....	16
2. SOBRE SI EL SUPUESTO DE HECHO DESCRITO DEBE REGIRSE POR LA NORMATIVA REGULADORA DE SERVICIOS DE LA SOCIEDAD DE LA INFORMACIÓN.....	27
<b>CONCLUSIONES Y REFLEXIONES FINALES .....</b>	<b>43</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>47</b>

“No hay nada repartido de modo más equitativo en el mundo que la razón: todo el mundo está convencido de tener suficiente”, René Descartes

## INTRODUCCIÓN

133 millones de resultados aproximadamente nos devuelve Google al buscar el nombre de “Uber” en su portal. Entre el alud de páginas web vislumbramos con asiduidad un nexo en común: la aparición del sector del taxi. Como si se trataran de dos polos opuestos, a lo largo y ancho de internet encontramos esta oposición, casi natural, entre un fenómeno reciente de nuestra economía y un sector con muchos años a sus espaldas. Tradición y modernidad se confrontan de nuevo, cual choque de trenes, algo que como analizaremos a posteriori, no es fruto de la casualidad.

Uber actúa fundamentalmente y, en palabras llanas, como una empresa cuya actividad principal consiste en la mediación entre interesados –conductor y pasajero/s- en alcanzar un destino partiendo de un lugar determinado. Por supuesto, el término “empresa” ya indica que ostenta ánimo de lucro el desarrollo de esa actividad. Pese a haber recientemente diversificado su actividad y alcanzado otros sectores, el transporte de personas sigue siendo su seña de identidad.

Acudiendo al sitio web oficial de la misma encontramos un eslogan que nos sirve como buen resumen de su filosofía: “Tu coche. Tus horarios. Tu oportunidad”. De un lado, el consumidor, aquí usuario de este servicio, deviene el elemento central. Del otro lado, la inmediatez se antoja como valor fundamental, algo que no debe extrañarnos, cuando ya en pleno siglo XXI y, especialmente tras el brote de las aplicaciones para dispositivos inteligentes -o *apps*, en sus siglas inglesas- tendemos a querer más cosas en un menor lapso de tiempo, con la consiguiente flexibilización de las herramientas que las industrias ponen a nuestro alcance.

A lo largo del trabajo haremos alusión al “caso Uber” para referirnos a esta confrontación entre el sector del taxi y del transporte de personas reglado versus la empresa Uber, que considera que su actividad mercantil no puede enmarcarse en la normativa reguladora de la primera y que, por ende, no puede estar sujeta a la misma.

Fijémonos en cuán grande resulta la dimensión del problema. El transporte, por su intrínseca conexión con el interés general, se encuentra regulado por la Administración Pública de modo que así se consigue que el mayor número de personas pueda usarlo, al mismo tiempo que se garantiza la viabilidad de las empresas que desempeñan tal servicio. Esto es, de mediar un grado de competencia elevado, esto afectaría duramente a su rentabilidad, así como a la calidad del servicio.

Por lo tanto, de este planteamiento sumario ya se puede deducir buena parte del objetivo de este trabajo, que no es otro que realizar una trascendente disquisición: ¿cuál es la naturaleza de Uber? ¿Se trata de una empresa que, en esencia, practica una actividad de transporte de personas o, al contrario, merece inserirse en una actividad propia de la sociedad de la información al mediar entre interesados por vía de una aplicación? De una calificación u otra va a depender la norma jurídica de aplicación, entrando aquí en juego el Derecho de la Unión Europea (en adelante, UE).

De igual modo nos preocupa analizar si la actividad de Uber merece subsumirse como promotora de competencia desleal, de conformidad con la normativa existente de la materia en nuestro país. Ello es lógico en tanto que, si la actividad de la misma acabara por subsumirse en el ámbito del transporte de personas, los requisitos de regulación aplicables serían severos y, de no seguirlos, vendría a suponer una fuente de competencia desleal para el resto del sector que sí que los cumple, i.e., el sector del taxi.

Conviene señalar al avezado lector que en relación a este caso surgen distintos frentes relacionados con buena parte de las ramas de nuestro ordenamiento jurídico, problemas que, pese a su innegable importancia, aquí no podremos discutir debido a la extensión limitada de este trabajo. En este bloque encontraríamos, por ejemplo, la disquisición de la naturaleza de la relación que une a los conductores que usan la aplicación de Uber y la empresa. ¿Se trata de una naturaleza laboral por cumplir los requisitos establecidos en la Ley del Estatuto de los Trabajadores? Dejaremos la pregunta planteada.

Otra situación pareja es el análisis exhaustivo de la normativa administrativa a colación del tipo de regulación al que se encuentra sometido el sector del transporte terrestre de personas. Sin duda es de importancia y no son pocas las normas jurídicas aplicables al mismo en distintos niveles, pero al ocuparnos de la cuestión ya narrada *supra* en base a la calificación de la naturaleza jurídica de Uber y posible práctica de competencia desleal, no entraremos con ahínco en un análisis administrativo de la problemática.

Respecto a la motivación para realizar este trabajo, valga decir que el ámbito del Derecho de la competencia siempre me ha suscitado un gran interés, en tanto que del estudio del Grado de Administración de Empresas y Derecho, el Derecho mercantil es la rama que por antonomasia aúna ambos Grados y es especialmente gratificante observar cómo los conocimientos adquiridos en estas dos ramas encajan a la perfección.

Por otro lado, otra de mis mayores fuentes de motivación es el Derecho Internacional y, en particular, el Derecho de la UE. Soy un firme defensor de esta Organización Internacional que, pese a sus virtudes y sus defectos, ha ayudado a que hablemos de un antes y un después en muchos frentes. De ahí que el estudio de su ordenamiento jurídico sea algo que se utilizará de forma reiterada aquí.

Finalmente y, en relación a la metodología utilizada, se ha realizado un análisis entroncado, primero, en una revisión fáctica de los elementos presentes en el caso Uber, segundo, en un estudio de la normativa aplicada al caso junto a la correspondiente jurisprudencia y, tercero, en una revisión de la doctrina jurídico-económica relativa al fenómeno. Al tratarse de un tema incipiente, muchos son los retos a que nos enfrentamos con este planteamiento, en tanto que no abundan las reflexiones minuciosas sobre el mismo, ergo hemos tenido que anticiparnos a algunas preguntas para arrojar algo de luz sobre este caso. Sin mayor dilación, procedamos a adentrarnos en el análisis de esta problemática y una breve descripción de los hechos.

## I. EL CASO UBER: DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DE LA PROBLEMÁTICA

### 1. Uber: Descripción de la Empresa y la App.

Resulta imprescindible antes de empezar a realizar la descripción del caso ahondar en cierta medida en Uber y la aplicación origen de todo el revuelo. Uber es una empresa fundada en el año 2009 por Garrett Camp y Travis Kalanick, ostentando este último en la actualidad el cargo de Director Ejecutivo de la compañía.

Iniciando su actividad en Estados Unidos, pronto se extendió a decenas de países, creciendo a su paso no únicamente en dimensión, sino también en financiación. De hecho, encontramos entre sus principales valedores e inversores el banco de inversión Goldman Sachs e incluso Google, a través de su plataforma Google Ventures. Este hecho nos hace reflexionar sobre el atractivo de una empresa, cuyo nombre se ha posicionado de forma robusta en el mercado.

Para poner en perspectiva al lector sobre la dimensión del fenómeno, aportaremos algunos datos que apuntan al tamaño de esta empresa. Según Uber, cada día se producen un millón de viajes realizados con su aplicación. En datos de diciembre de 2014, Uber estaba presente en más de 50 países y de 250 ciudades alrededor de todo el mundo, habiendo realizado un total de 140 millones de viajes ese año<sup>1</sup>.

El diario The Wall Street Journal publicó hace unos meses que “Uber Technologies Inc.” había tenido acceso a una nueva ronda de financiación que permitía una valoración de la empresa de hasta 50.000 millones de dólares norteamericanos, algo insólito para una empresa de tan corta vida. Ese mismo medio apunta a nuevos inversores en la compañía de la talla de la tecnológica Microsoft o del conglomerado indio Bennett Coleman & Co<sup>2</sup>.

Como ya pusimos de manifiesto en la introducción, la actividad principal de esta empresa es la de mediar entre usuario y conductor con el fin de garantizar el éxito

---

<sup>1</sup> HUET, Ellen; Forbes, “Uber Says It’s Doing 1 Million Rides Per Day, 140 Million in Last Year”, 2014, en línea: <http://www.forbes.com/sites/ellenhuet/2014/12/17/uber-says-its-doing-1-million-rides-per-day-140-million-in-last-year/#2715e4857a0b224088497a68> [Visitado el 14-11-2015].

<sup>2</sup> MACMILLAN, Douglas; DEMOS, Telis; The Wall Street Journal, “Uber Valued at More Than \$50 Billion”, 2015, en línea: <http://www.wsj.com/articles/uber-valued-at-more-than-50-billion-1438367457> [Visitado el 20-11-2015].



de un determinado desplazamiento. El precio con el que se sufraga el mismo no es percibido, exclusivamente, por el conductor, empero: la empresa recibe una tasa fija del 20%, obteniendo un rédito económico de cada transacción.

Comencemos por describir este app de Uber, disponible para los dos principales sistemas operativos de dispositivos móviles (Android e iOS). ¿Cómo opera el mismo? La aplicación hace gala de los sistemas GPS integrados en buena parte de los teléfonos inteligentes o de última generación, ya asentados entre el gran público. Utilizándolos consigue conectar a un determinado usuario con el conductor que se encuentre más cerca del primero. También se prevé el hecho que el usuario pueda desconocer la dirección del emplazamiento, caso en que el conductor podría recogerle pactando el lugar<sup>3</sup>.

En aras de facilitar la comunicación, la aplicación registra el teléfono del usuario con el fin que, en el momento en que llegue el conductor, el primero reciba un mensaje de texto avisándole que está próxima su recepción. Se prevé, incluso, la posibilidad de contacto vía llamada telefónica o mensaje al conductor para aclarar algún dato<sup>4</sup>.

El punto que llama la atención más poderosamente de esta aplicación no es otro que el mecanismo en virtud del cual se fija la tarifa de la “carrera”. En otras palabras, es posible consultar previamente cuáles son los costes esperados de un trayecto en la ciudad en la que te encuentres. También se prevé la opción de obtener un presupuesto aproximado del coste del viaje introduciendo origen y destino del mismo.

Otro punto a tener en cuenta es el del método de pago. Se introduce previamente una tarjeta de crédito y, en el momento en que se llega al destino pactado se produce el cargo en la misma con celeridad, instante en que se envía automáticamente recibo al correo electrónico que facilitó el usuario. Además, en el caso en que compartan el vehículo más de una persona, se permite que puedan dividir la tarifa y, en cuyo

---

<sup>3</sup> Uber, “El app de Uber”, 2015, en línea: <https://www.uber.com/es-ES/> [Visitado el 14/11/2015].

<sup>4</sup> *Ibid.*

caso se procedería a dividir la cantidad total entre el número de pasajeros para cargar, inmediatamente, el importe respectivo en sus correlativos datos bancarios<sup>5</sup>.

Analizada la aplicación desde el punto de vista del usuario, habría también que resumir el funcionamiento para los conductores. Éstos recaban unos ingresos semanales, pudiendo generarlos en el horario que deseen, según la información proporcionada por la empresa<sup>6</sup>.

No podemos olvidar que una de las claves del éxito de Uber es que los conductores pueden utilizar sus propios coches para realizar esos trayectos. Asimismo, el precio del viaje depende del tipo de coche utilizado, habiendo diferentes categorías. Por ejemplo, “UberX”, el más económico o el “Uber SUV”, para situaciones que requieran algo más de espacio, entre otros.

Otro aspecto a considerar sería la elección del grado de flexibilidad horaria, variable en función de las preferencias de los conductores. La compañía recalca el hecho que ellos son “dueños de su tiempo” y hace hincapié en que en el momento que lo requieran pueden practicar tal actividad. Mencionar también que los usuarios pueden valorarlos –mediante una nota de 0 a 5 estrellas- de modo que podrán dejar constancia de primera mano de cómo es ese conductor, cuán hablador es, cómo es su estilo de conducción, etc. Información que puede ser consultada por otros usuarios de esta app.

El grado de personalización del servicio es tan elevado que, hace unos meses, Uber se disponía a lanzar un servicio para que los usuarios pudieran elegir a conductores que hablaran inglés con fluidez<sup>7</sup>. El servicio, conocido bajo el nombre de “UberENGLISH”, se lanzó en Colombia con notable éxito y se prevé que amplíe su abanico de países por toda Latinoamérica.

---

<sup>5</sup> *Ibid.*

<sup>6</sup> Uber, “Uber necesita socios como tú”, 2015, en línea: <https://partners.uber.com/join/> [Visitado el 14/11/2015].

<sup>7</sup> BRANDOM, Russell, “Uber launches UberENGLISH, offering English-speaking drivers in Colombia”, 2015, en línea: <http://www.theverge.com/2015/9/9/9276841/uber-duolingo-uberenglish-columbia-latin-america-es> [Visitado el 17/11/2015].

La empresa registra, a su vez, datos personales de los conductores, como pueden ser sus números de seguridad social o sus fotos de los carnés de conducir, entre otros. Sin embargo, en el mes de octubre de 2015 se registró una filtración de los mismos en EEUU a través de un error en el software, que acarreó no poca suspicacia respecto, primero, qué tipo de información –tanto de usuarios como de conductores– podía almacenar la empresa y, segundo, qué protocolo sigue para registrar y proteger los mismos<sup>8</sup>.

No obstante, no entraremos por razones de economía del espacio a valorar este punto, relacionado y de qué manera con el cada vez más mencionado ámbito de la protección de datos, cuya regulación se torna de mayúscula importancia en la era actual tras la proliferación de las nuevas tecnologías.

Asimismo, suele también esgrimirse, con mayor o menor frecuencia, Uber como paradigma moderno de la economía colaborativa. En lo que concierne a la última, coincidimos con la definición aportada por DOMÉNECH PASCUAL, en virtud de la cual “economía colaborativa” es un “nuevo sistema de producción y consumo de bienes y servicios que surge a principios del siglo XXI y que aprovecha las posibilidades por los recientes avances de las tecnologías informáticas para intercambiar y compartir dichos bienes y servicios”<sup>9</sup>.

Cierto es que la importancia de la economía colaborativa no puede menospreciarse, máxime cuando nos encontramos en una sociedad que intenta ofrecer nuevos usos a recursos que, por definición, devienen escasos. Además, la negativa coyuntura económica en la que llevamos sumidos desde hace años, puede suponer una revitalización de este tipo de movimientos, intachables tanto desde el punto de vista social como del económico.

---

<sup>8</sup> El Mundo, “Uber deja al descubierto los datos de sus conductores en Estados Unidos”, 2015, en línea: <http://www.elmundo.es/tecnologia/2015/10/14/561e77dee2704e75798b4652.html> [Visitado el 14/11/2015].

<sup>9</sup> Vid. DOMÉNECH PASCUAL, Gabriel, “La regulación de la economía colaborativa (El caso “Uber contra el taxi””, *Revista Ceflegal*, nº175-176 (2015), p.65.

Por desgracia y, debido a las constricciones a las que debemos rendir pleitesía, no podremos adentrarnos en su estudio, más allá de esta breve reflexión, aun sabiendo de su interés e importancia.

Lo mismo sucedería con la tributación en territorio español de la empresa, algo que Hacienda se encuentra investigando, pues según fuentes de la misma, podría afectar tanto al IRPF, como al IVA y al Impuesto de Sociedades, independientemente que la actividad controvertida sea lícita o devenga irregular o ilegal. Se indagaría las obligaciones fiscales relativas a rentas cuyo origen se encuentra en una actividad económica practicada en territorio español<sup>10</sup>. De nuevo aquí nos vemos obligados a dejar planteado este extremo, sin poden ahondar más en ello.

## **2. Breve Panorámica del Caso en Derecho Comparado.**

Vistas estas sucintas notas tanto de la empresa como de la aplicación en sí misma, nos disponemos en este apartado a dar rienda suelta al conflicto o lucha permanente al que se debe, en buena medida, este trabajo. Nos referimos a la lucha –casi intermitente- entre la patronal del taxi y Uber en buena parte de las ciudades y países en los que la segunda se ha asentado.

Sin ser nuestro afán aquí llevar a cabo un análisis exhaustivo, presentaremos al lector una panoplia de sucesos diversos nacidos en países de todo el planeta para poner de manifiesto la globalidad del fenómeno y esa antítesis tan presente. Para ilustrar cuál es la magnitud de este enfrentamiento, puntualizar que con una periodicidad prácticamente diaria y, mientras se elaboraba este trabajo, se ha sido partícipe de múltiples nuevas noticias al respecto.

En EEUU, la cuna en la que Uber se estableció, numerosos frentes se han abierto y con resultados de todo tipo. Sirva como ejemplo el caso de la ciudad de Portland (Oregon)<sup>11</sup>, en la que la compañía pactó suspender su actividad durante tres meses

---

<sup>10</sup> NÚÑEZ, F., El Mundo, “Hacienda acecha a los taxis de Uber”, 2014, en línea: <http://www.elmundo.es/economia/2014/09/20/541c8ba1268e3e16608b456f.html> [Visitado el 17/11/2015].

<sup>11</sup> ROTH, Sara, USA Today, “Uber to halt operations in Portland for 3 months”, 2014, en línea: <http://www.usatoday.com/story/money/business/2014/12/18/uber-to-halt-operations-in-portland-for-3-months/20617005/> [Visitado el 17/11/2015].

en aras de facilitar que la ciudad rehiciera su normativa aplicable al sector del taxi. Sin embargo, en un cruce de declaraciones, todo se tornó de forma confusa puesto que mientras Uber defendía que continuaría operando con posterioridad a ese periodo con independencia de la presencia de cambios normativos, la ciudad se apresuró a comunicar que no cambiaría sus ordenanzas para homologar los vehículos de Uber a los taxis.

En el estado de Carolina del Sud, se impidió que la empresa operara hasta que obtuviera la certificación estatal exigida<sup>12</sup>. Un ente público llamado “Public Service Commission” emitió una orden de cese y desistimiento –del inglés, “cease and desist”- a tal fin, en tanto que se consideraba que Uber no contaba con un certificado de conveniencia y necesidad pública, requisito legal para poder operar con normalidad y que también poseían, entre otros, los taxis.

En la ciudad de Nueva York, donde la actividad de la empresa está permitida, recientemente se ha visto como taxistas y sindicatos de la misma se han unido para demandar a la ciudad y a la “Taxi and Limousine Commission”<sup>13</sup>. Consideran que muestra cierta condescendencia al auspiciar la actividad de Uber, algo que estaría causando un daño irreparable a sus negocios.

Centrándonos ahora en el ámbito europeo, comenzar destacando el caso de los Países Bajos, donde un Tribunal adoptó como medida cautelar –preliminary judgment- que la empresa debía dejar de trabajar con conductores que, sin poseer una licencia de taxi, cobrarán una determinada tarifa<sup>14</sup>. De este modo, el Tribunal de Apelaciones sustentó las tesis al respecto del Ministerio de Transporte en relación a un presumible quebranto de la normativa reguladora del sector del taxi.

---

<sup>12</sup> USA Today, “Uber ordered to stop operating in South Carolina”, 2015, en línea: <http://www.usatoday.com/story/news/nation/2015/01/15/uber-ordered-to-stop-operating-in-south-carolina/21836235/> [Visitado el 17/11/2015].

<sup>13</sup> STATT, Nick, The Verge, “New York taxi owners are suing the city for letting Uber destroy their business”, 2015, en línea: <http://www.theverge.com/2015/11/17/9752304/new-york-taxi-owners-lenders-city-lawsuit-uber> [Visitado el 18/11/2015].

<sup>14</sup> The Associated Press, USA Today, “Uber loses preliminary suit in Netherlands”, 2014, en línea: <http://www.usatoday.com/story/money/business/2014/12/08/uber-suit-netherlands/20088253/> [Visitado el 17/11/2015].

En Italia, tras la presentación de un recurso por parte de múltiples asociaciones de taxis en el que se consideraba que Uber llevaba a cabo competencia desleal, un tribunal de Milán ordenó el 26 de mayo de 2015 la suspensión cautelar de la aplicación UberPop en todo el territorio nacional italiano<sup>15</sup>. La empresa mostró su descontento y también anunció su voluntad de interponer recurso contra tales medidas.

En relación a la situación existente en Francia, la exacerbación recogió un punto álgido durante el 25 de junio de 2015, cuando se produjeron fuertes manifestaciones tanto en París como en otras ciudades, con conatos de violencia, por parte de los conductores de taxis, en una noche aciaga y de sentimientos encontrados<sup>16</sup>. El propio ministro de interior francés, Bernard Cazeneuve, se ofreció a mediar entre ambas partes, aun recogiendo contundentemente que “UberPop es un servicio ilegal, debe ser cerrado”.

Tras ese enfrentamiento escenificado en las calles de múltiples localidades francesas, unos días más tarde se manifestó al respecto, Thibaud Simphal, director general de Uber Francia, anunciando en una entrevista con el diario Le Monde<sup>17</sup> la suspensión de UberPop en el país galo en aras de preservar la seguridad de sus chóferes y mantener el diálogo con los poderes públicos, remitiéndose a la decisión del Conseil Constitutionnel sobre un artículo de la Ley Thévenoud<sup>18</sup>.

La alusión a este texto legal se antoja necesaria puesto que esta norma regula la actividad de los taxis y los vehículos de transporte con chófer o VTC (del francés, “voitures de transport avec chauffeurs”). La principal diferencia entre los taxis y los VTC se halla, de un lado, en una regulación más estricta de los requisitos de

---

<sup>15</sup> El País, «La justicia ordena el bloqueo de la aplicación de Uber en Italia», 2015, en línea:[http://economia.elpais.com/economia/2015/05/26/actualidad/1432657301\\_404515.html](http://economia.elpais.com/economia/2015/05/26/actualidad/1432657301_404515.html) [Visitado el 18/11/2015].

<sup>16</sup> Le Monde, “Taxis: Hollande condamne les violences, incertitude sur la suite du mouvement”, 2015, en línea: [http://www.lemonde.fr/societe/article/2015/06/25/les-taxis-bloquent-plusieurs-acces-a-roissy-circulation-difficile-dans-la-capitale\\_4661189\\_3224.html](http://www.lemonde.fr/societe/article/2015/06/25/les-taxis-bloquent-plusieurs-acces-a-roissy-circulation-difficile-dans-la-capitale_4661189_3224.html) [Visitado el 18/11/2015].

<sup>17</sup> Le Monde, «Uber annonce la suspension d’UberPop en France dès ce soir», 2015, en línea: [http://www.lemonde.fr/economie/article/2015/07/03/uber-annonce-la-suspension-d-uberpap-en-france\\_4669011\\_3234.html](http://www.lemonde.fr/economie/article/2015/07/03/uber-annonce-la-suspension-d-uberpap-en-france_4669011_3234.html) [Visitado el 18/11/2015].

<sup>18</sup> Loi n° 2014-1104 du 1<sup>er</sup> octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur.

operación de los primeros y, del otro, los VTC sólo pueden cobrar a un cliente que hubiera reservado el trayecto con anterioridad<sup>19</sup>. Como el transporte de personas se instrumentaliza en el país vecino mediante estas dos figuras, los teóricos de la empresa intentaron justificar que UberPop no se incluía en ese supuesto de hecho cuando, de facto, era bastante claro.

Meses más tarde, el Conseil constitutionnel, en la Décision n° 2015-484 QPC de 22 de septiembre 2015, confirmó la ilegalidad de la actividad de UberPop en Francia<sup>20</sup>. El Alto Tribunal consideró que no se estaba ante un supuesto de vehículo compartido, en tanto que este caso ya se preveía en otro artículo de la Ley Thévenoud.

Llegados a este punto, cabe resaltar el **caso español**. En diciembre de 2014, el Juzgado de lo Mercantil n° 2 de Madrid ordenó por vía de un auto<sup>21</sup> la cesación y prohibición cautelar en España del sistema UberPop u otro con idéntico fin. Todo ello surgió tras una petición de medidas cautelares previa a la presentación de la demanda principal, la cual fue formulada por parte de la Asociación Madrileña del Taxi contra Uber Technologies Inc.

El Magistrado-Juez Sr. D. Andrés Sánchez Magro, tras eludir el debate propio de la dicotomía libertad y economía colaborativa versus el intervencionismo administrativo, arguye en razón del artículo 15 de la Ley 3/1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal (en adelante, LCD), norma que como veremos *infra* nos ocupará gran parte de la discusión jurídica posterior.

Una vez defendida la existencia de motivos que apoyaban la adopción de esas medidas con la mayor celeridad posible, el Juez considera que hay suficientes elementos que apoyan la concurrencia de “periculum in mora”, requisito que

---

<sup>19</sup> Le Figaro, «Taxis, VTC, UberPop: ce que dit la loi», 2015, en línea: <http://www.lefigaro.fr/economie/le-scan-eco/explicateur/2015/06/09/29004-20150609ARTFIG00274-taxis-vtc-uberpop-ce-que-dit-la-loi.php> [Visitado el 18/11/2015].

<sup>20</sup> JACQUIN, Jean-Baptiste, Le Monde, «Le Conseil constitutionnel confirme l'illégalité du service UberPop en France», 2015, en línea: [http://www.lemonde.fr/economie/article/2015/09/22/web-eco-uberpop-decision-conseil-constitutionnel\\_4767302\\_3234.html](http://www.lemonde.fr/economie/article/2015/09/22/web-eco-uberpop-decision-conseil-constitutionnel_4767302_3234.html) [Visitado el 18/11/2015].

<sup>21</sup> Auto del Juzgado de lo Mercantil n° 2 de Madrid en el que se establecen medidas cautelares previas 707/2014.

establece la Ley de Enjuiciamiento Civil para el establecimiento de una medida cautelar. Sirvan como ejemplo “la fluidez del mercado por internet, la velocidad de comunicación del sistema Uber, la ubicación en [un] paraíso fiscal [...]”.

Por otro lado y, en relación al segundo requisito o “fumus boni iuris” (del latín, “apariencia de buen derecho”) considera el Juez que “basta con que se muestre verosímil el derecho invocado, como fundamento de la acción ejercitada con la demanda”, algo que también se prueba concurrido.

Meses más tarde, en marzo de 2015, la empresa presentó denuncia contra España ante la Comisión Europea alegando vulneración de la normativa europea al haber prohibido cautelarmente su actividad en el territorio español<sup>22</sup>. Aun pudiéndose tildar de maniobra para situar en el punto de vista de las autoridades de la competencia europeas la actuación del Estado español al respecto, lo cierto es que no deja de resultar curiosa esta reacción de la empresa.

Las autoridades de la Unión Europea no se han mostrado equidistantes al conflicto, ya que se han manifestado en alguna ocasión al respecto. La más sonada intervención la protagonizó la ex comisaria europea de Agenda Digital, Neelie Kroes, en su blog de la Comisión Europea el 11 de junio de 2014.

KROES aportó su opinión acerca de las protestas en el seno del sector del taxi y qué suponía ello para la economía colaborativa. Manifestó que, en el fondo, se trataba de un debate más amplio, que recogía los efectos de la tecnología digital y la necesidad de emprendedores en nuestra sociedad<sup>23</sup>. En relación al efecto de la tecnología en las actividades productivas defendió que “no podemos afrontar estos retos ignorándolos, yendo a una huelga o intentando prohibir estas innovaciones

---

<sup>22</sup> Europa Press, “Uber denuncia a España ante la CE por prohibir su servicio”, 2015, en línea: <http://www.europapress.es/economia/noticia-uber-denuncia-espana-ce-prohibir-servicio-20150331145534.html> [Visitado el 18/11/2015].

<sup>23</sup> KROES, Neelie; European Commission, “My view on today’s taxi protests and what it means for the sharing economy”, 2014, en línea: [http://ec.europa.eu/archives/commission\\_2010-2014/kroes/en/blog/my-view-todays-taxi-protests-and-what-it-means-sharing-economy.html](http://ec.europa.eu/archives/commission_2010-2014/kroes/en/blog/my-view-todays-taxi-protests-and-what-it-means-sharing-economy.html) [Visitado el 18-11-2015].



[...]. Esta es [la razón] por la que una huelga no funcionará: en lugar de “herramientas para hacer venir abajo”, lo que necesitamos es un diálogo real”<sup>24</sup>.

También resulta de interés la reflexión que realizó la ex comisaria en relación al diseño de los servicios. Arguye que, antiguamente, los servicios se desarrollaban entorno a los productores, cuyas normas reguladoras pronto dejaban de estar al día, dado que privilegiaban a los grupos que mejor actuaban como “lobbies” en ese momento. Según ella se ha producido un giro de paradigma: de servicios diseñados alrededor de los ofertantes a hacerlo alrededor de los consumidores. Sin negar que los partícipes de la economía colaborativa tengan que “pagar sus impuestos y jugar según las reglas”, llama a que “el resto de nosotros no puede esconderse en una cueva”<sup>25</sup>.

Un año más tarde, en junio de 2015, José María Fernández Seijo, Magistrado del Juzgado Mercantil nº3 de Barcelona, planteó al Tribunal de Justicia de la Unión Europea (en lo que sigue, TJUE) una cuestión prejudicial<sup>26</sup> cuyo objeto principal era dilucidar si el servicio ejecutado por Uber constituía o no competencia desleal hacia los taxistas, tras la demanda que presentó la asociación profesional Élite Taxi en una demanda que presentó en octubre de 2014<sup>27</sup>.

En lo que aquí nos concierne, cuatro son los principales aspectos que plantea el Magistrado en la citada cuestión prejudicial. Primero, si la actividad realizada por Uber debe considerarse una actividad de transporte o debe enmarcarse dentro de un servicio electrónico de intermediación o un servicio propio de la sociedad de la

---

<sup>24</sup> *Ibid.*

<sup>25</sup> *Ibid.*

<sup>26</sup> Petición de decisión prejudicial presentada por el Juzgado Mercantil nº 3 de Barcelona (España) el 7 de agosto de 2015 – Asociación Profesional Elite Taxi/Uber Systems Spain, S.L. (Asunto C-434/15).

<sup>27</sup> Noticias Jurídicas, “Un Juez plantea como cuestión prejudicial al TJUE si el servicio que presta Uber supone una competencia desleal para los taxistas”, 2015, en línea: <http://noticias.juridicas.com/actualidad/noticias/10260-un-juez-plantea-como-cuestion-prejudicial-al-tjue-si-el-servicio-que-presta-uber-supone-una-competencia-desleal-para-los-taxistas/> [Visitado el 18/11/2015].

información, en los términos establecidos por la Directiva 98/34/CE del Parlamento europeo y del Consejo, de 22 de junio de 1998.

Segundo, si a la hora de identificar la naturaleza jurídica de la actividad pudiéramos estar ante una consideración parcial dentro del ámbito del servicio de la sociedad de la información y, de ser así, si debiera hacer gala del principio de libertad de prestación de servicios que recoge la normativa europea.

Tercero, si el servicio que lleva a cabo Uber se encontrase dentro de los supuestos que prevé la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006 –ergo, no se tratara de un servicio de transporte- se plantea si el artículo 15 de la LCD pudiera ser contrario al artículo 9 de la citada Directiva, especialmente en lo que concierne al régimen de obtención de licencias, autorizaciones o permisos.

Cuarto y, de confirmarse la aplicación de la Directiva 2000/31/CE a la actividad que desempeña Uber, si las restricciones de un Estado miembro en relación a la libre prestación del servicio electrónico de intermediación desde otro Estado miembro, constituyen medidas válidas que operen como excepciones al apartado 2 cumpliendo lo que dispone el artículo 3.4. de la Directiva 2000/31/CE.

Es fundamental la exposición de esta cuestión prejudicial en tanto a un posicionamiento posterior del TJUE sobre estos aspectos que condicionará, no sólo el desenlace del caso Uber y su establecimiento en España, sino que es susceptible de modificar las reglas de juego europeo y sentar cátedra en base a la aplicación de las distintas normas de Derecho interno en el seno de los países de la UE. Especialmente, habida cuenta del interés de la Comisión Europea en que se regule a nivel europeo este tipo de extremos para englobar estos fenómenos 2.0. de economía colaborativa aparecidos o por aparecer, a pesar que las competencias en materia de transporte pertenezcan a los Estados miembros.

A continuación, una vez expuesta la complejidad del caso, nos disponemos a estudiar en el siguiente apartado si el supuesto de hecho relatado debe regularse por vía de la normativa de competencia desleal española y, de ser así, si incurre o no finalmente en ese ilícito concurrencial. Más adelante, comprobaremos cuál es la

naturaleza jurídica que desempeña la compañía, debiendo decidir entre una propia del sector del transporte o del de los servicios de la sociedad de la información.

## II. ANÁLISIS NORMATIVO

### **1. Sobre si el supuesto de hecho descrito debe regirse por la normativa reguladora de competencia desleal.**

Con independencia de la fuente u origen de la información, una misma acusación flota en el aire dirigida a Uber: ser un competidor desleal. Su actividad levanta ampollas a un ritmo acuciante, sobre todo, en el sector del transporte terrestre, so pretexto de beneficiarse del incumplimiento de ciertos requisitos, por ejemplo, autorizaciones administrativas, que sus rivales sí cumplen.

Uno de los principios constitucionales por excelencia es el principio de libertad de empresa, respecto al cual los poderes públicos garantizan y protegen su ejercicio (artículo 38 Constitución Española). Su regulación legal supone, entre otras cosas, la prevención y erradicación de una serie de actos que perturban y falsean la concurrencia en el mercado, llegando a afectar tanto a los partícipes del mismo en el lado de la oferta (empresas, intermediarios y otros productores) como a los del lado de la demanda (consumidores y usuarios).

Este tipo de prácticas, denominadas “desleales”, aparecen diseminadas a lo largo y ancho de la norma reguladora de esta figura por excelencia que, en el ordenamiento jurídico español, es la Ley 3/1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal. Esta norma, una vez presenta su finalidad (art. 1 LCD) y ámbito de aplicación (arts. 2 y 3 LCD), introduce los actos de competencia desleal por medio, primero, de una cláusula general (art. 4 LCD) y, segundo, una tipificación de los actos por medio de su caracterización en figuras específicas –véase los “actos de engaño” o los “actos de imitación”, por ejemplo- en el seno de los arts. 5 a 18 LCD.

A fin de discernir si la acusación presentada es fundada, esto es, si realmente la empresa incurre en competencia desleal, realizaremos una labor de subsunción de la conducta de Uber en el supuesto de hecho de uno de los artículos de la LCD, aquél que regiría esa situación por ser susceptible de darse, en apariencia, todos los presupuestos del mismo. Nos estamos refiriendo al artículo 15 LCD, relativo a la violación de normas, en la medida que la caracterización como acto desleal transcurre en relación a una infracción de normas, concurrenciales o no como a continuación veremos.

Para cumplir este propósito, deberemos diferenciar dos de los preceptos aunados en el citado artículo, en la medida que los presupuestos de aplicación variarán de uno a otro. En un segundo estadio, haremos hincapié en qué normas presuntamente habría infringido y cuál es la finalidad que persiguen las mismas, constatando si defienden o no la libre concurrencia.

Reza la LCD en su art. 15.1 que: “se considera desleal prevalerse en el mercado de una ventaja competitiva adquirida mediante la infracción de las leyes. La ventaja ha de ser significativa”.

Observamos que mayormente deben concurrir dos condiciones para que una conducta sea susceptible de inserirse en tal presupuesto de hecho. La **primera** es “la infracción de las leyes”. Lógicamente, tiene que darse un quebranto para que estemos ante una violación de normas. La duda reside aquí ante el hecho de utilizar la acepción de “Ley” en sentido formal, esto es, con unos requisitos determinados de promulgación legislativa o, por el contrario, adoptar un sentido material en relación a una norma jurídica de ámbito general.

Esto que, en apariencia, puede no revestir mayor complicación una vez interpretado el precepto, se presta a inducir mayor confusión si se contrapone a lo dispuesto por el segundo apartado del art. 15 LCD, que también analizaremos. Dispone el mismo que “tendrá también la consideración de desleal la simple infracción de normas jurídicas que tengan por objeto la regulación de la actividad concurrencial”.

Observamos que, mientras el art. 15.2 LCD realiza una alusión expresa a la infracción de “normas jurídicas”, el art. 15.1 LCD hace lo propio respecto a infracción de las “leyes”. ¿Qué sentido cabe darle a cada uno de ellos?

Parece deducirse de algunas sentencias que la jurisprudencia viene a distinguir entre ambos preceptos por cuanto el art. 15.1 LCD se referiría al concepto de Ley en sentido formal, mientras que el art. 15.2 LCD aludiría a la Ley en sentido material. Sirva como ejemplo la Sentencia del Tribunal Supremo (en adelante, STS) nº 271/2000 de 13 de marzo (RJ\2000\1207) que, al referirse a esta cuestión coincide con el razonamiento que llevó a cabo la sentencia de instancia (Juzgado de Primera Instancia nº 56 de Madrid) en el caso allí dilucidado.

Reza la Sentencia que: “el apartado primero [del artículo 15 LCD] es de naturaleza extensiva, pues no atiende al contenido de la norma sino sólo a su forma. El apartado que nos interesa [el segundo] es, por el contrario, intensivo pues, lo importante es el contenido de la norma –y no su forma-. Lo determinante es que tenga por “objeto” la regulación de la actividad comercial. Y este “objeto” debemos entenderlo como objeto directo y no indirecto o reflejo [...]”<sup>28</sup>.

Ahora bien, lo cierto es que esta tesis se enmarca dentro de una argucia teórica y que la doctrina viene reconociendo de forma rotunda que las alusiones a las normas por parte de ambos artículos deben equipararse, por cuanto vendrían a referirse a normas jurídicamente vinculables<sup>29</sup>. A fortiori, algunos autores imbuyen a esta norma de las características de “ser imperativa, de aplicación general [...] y coercible”, abrazando de forma amplia la tipología de normas existentes y no importando si obedecen o no a una naturaleza administrativa<sup>30</sup>.

Volviendo a las condiciones de aplicación del art. 15.1 LCD, tenemos que la **segunda** es prevalerse [en el mercado] de una ventaja competitiva significativa mediante la citada infracción. Fijémonos en el hecho que el legislador pone el acento en la obtención de una ventaja en relación a un competidor. Se gira en torno al mercado, cosa que implica que la posición analizada resulte favorecida por la infracción normativa, ventaja que un competidor dado no posee al atenerse al cumplimiento de la Ley en cuestión.

A contrario sensu podríamos deducir que no toda infracción legal es, por extensión, fuente de competencia desleal. Cabrá aducir la existencia de esta ventaja para salir airoso de enarbolar tal pretensión. Para interpretar correctamente este precepto, la jurisprudencia se antoja imprescindible, dado que nos va a permitir ilustrar su aplicación en diferentes casos.

---

<sup>28</sup> Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) nº 271/2000, de 13 de marzo (RJ\2000\1207), ES:TS:2000:1971, Fundamento Jurídico (F.J.) 3º.

<sup>29</sup> MARTÍNEZ SANZ, Fernando et al, *Comentario Práctico a la Ley de Competencia Desleal*, Madrid:Tecnos, 2009, p.259.

<sup>30</sup> *Ibid.*

La STS (Sala de lo Civil, Sección 1ª) nº 512/2005, de 24 de junio (RJ\2005\4927), en un caso en el que se debía decidir si se estaba en un supuesto de competencia desleal al concurrir los presupuestos del art. 15.1 LCD, esboza algunos trazos de importancia en relación a la interpretación de este precepto.

Primero, el Alto Tribunal arguye que una reducción de los precios no implica, por sí misma, competencia desleal (salvo los supuestos de ventas a bajo precio contenidas en la misma LCD)<sup>31</sup>. Este extremo es importante en la medida que cuando el demandante pruebe la ventaja competitiva que presuntamente hubiere adquirido el demandado, deberá ir más allá que realizar un simple contraste de precios e indagar si dicha disminución tiene un origen productivo –menores costes de fabricación, tecnología más avanzada, personal más preparado...- u obedece a una infracción normativa.

Segundo, el demandante aludió a un incumplimiento por la demandada de obligaciones fiscales y administrativas de distinta índole (declaraciones del impuesto de I.V.A., Sociedades y el deber de cotización en relación a la Seguridad Social). Aquí, el TS arguye que: “la mera infracción normativa no constituye por sí sola conducta desleal, ya que se exige que la ventaja competitiva represente efectiva ventaja significativa y al utilizar el artículo el término “prevalerse”, se está refiriendo a que ha de tratarse de ventaja real y no potencial, debiendo de darse el necesario nexo causal entre la infracción y la ventaja alcanzada”.

He aquí el rol de la “prevalencia” que no puede ser obviado en ningún momento: la ventaja competitiva debe ser constatable y demostrable, de modo que no quepa duda alguna sobre su existencia a la par que se constate el nexo causal entre la infracción normativa y el beneficio obtenido de la misma. Además, este requisito comporta que la ventaja competitiva cosechada deba redirigirse a la mejora de las condiciones de venta del producto en el mercado, ya que de lo contrario, no estaríamos ante una distorsión del mismo ni afectaría al principio mercantil que sobrevuela en el espíritu de este artículo: la *par condicio concurrentium*<sup>32</sup>.

---

<sup>31</sup> Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) nº 512/2005, de 24 de junio (RJ\2005\4927), ES:TS:2005:4186, F.J. 1º.

<sup>32</sup> MARTÍNEZ SANZ, Fernando et al, *Op. Cit.*, p.263.

Se afecta a la igualdad de los actores presentes en un mercado determinado cuando esa ventaja es utilizada para crear un producto dotado de mejores prestaciones que el de sus competidores directos, ya sea por vía de una reducción directa del precio, por vía de un incremento de inversión en maquinaria tecnológicamente más avanzada, etc.

Esgrime además el TS que el actor también deberá demostrar la obtención de la ventaja efectiva en el mercado del demandado, puesto que “la ventaja concurrencial (significativa) no se presume ni automáticamente se produce por el hecho de infringir las Leyes, lo que, de suyo, no reviste carácter desleal”<sup>33</sup>.

No cabe, pues, presunción de ningún tipo en relación a la misma dentro del supuesto ex art. 15.1 LCD y cabrá probarla. Este punto es otro elemento diferenciador entre los dos preceptos contiguos del artículo 15, puesto que la ventaja obtenida por medio de la infracción sí que es presumida cuando la finalidad de la norma quebrantada sea la regulación de la competencia<sup>34</sup>.

Constatada la ventaja y el nexo causal, ¿cómo saber si es –o no– “significativa”? A ello responde el Alto Tribunal arguyendo que la ventaja se presenta significativa “cuando se produce desviación acreditada de la clientela de los competidores a su favor [...]”. Parece que aquí el TS se refiere al criterio de atracción de la demanda, al que también hace mención la doctrina científica<sup>35</sup>.

En relación a la existencia de la citada ventaja y su prueba cabría también plantearnos si la misma se exige para las conductas susceptibles de encaje en el supuesto del art. 15.2 LCD. Si realizamos una interpretación eminentemente literal de este precepto, lo cierto es que parece no exigir el requisito de la concurrencia de la ventaja competitiva. Llegaríamos a esta conclusión en la medida que la redacción del articulado sugiere que el quebranto de una norma jurídica reguladora de la

---

<sup>33</sup> *Ibid.*

<sup>34</sup> MASSAGUER, José, “Códigos de conducta y competencia desleal: aspectos sustantivos y procesales”, *InDret*, nº2 (2011), p.11.

<sup>35</sup> GÓRRIZ LÓPEZ, Carlos, “UBER. Transporte de pasajeros y competencia desleal”, *Revista del Derecho del Transporte* (2016), en prensa, p.16.



actividad concurrencial es por sí mismo distorsionador del mercado y que, por ende, no requeriría la concatenación de dicho requisito.

Así parece entenderlo la STS (Sala de lo Civil) n° 38/2011, de 16 de febrero (RJ\2011\3315) en la que, en casación, se discute un caso cuyo fondo trataba la demanda a una empresa por vender unos chalecos reflectantes que no aunaban las especificaciones técnicas aplicables a los mismos (“comportamiento fotométrico retro reflectante”), en su etiquetado y folleto informativo.

El Alto Tribunal arguye en relación a los dos apartados del art. 15 LCD que “las normas a las que se refiere el supuesto del apartado 1 no integran el ordenamiento concurrencial, razón por la que el legislador [...] exige que la infracción genere en beneficio del infractor una ventaja competitiva, de la que, por ello mismo, no disfrutarán quienes hubieran optado por cumplir el mandato legal por aquel desatendido [...]”<sup>36</sup>.

A fortiori defiende que “en un caso –el previsto en el apartado 2-, se considera que el normal desenvolvimiento del sistema concurrencial sufre con la misma infracción, mientras que en el otro –el previsto en el apartado 1- la causa de la perturbación no es ésta, sino la obtención de un beneficio del que no disponen los agentes cumplidores, pues no se toleran las ventajas competitivas obtenidas con el incumplimiento de normas generales”<sup>37</sup>.

Sin embargo, si razonásemos en esa línea podríamos llegar a una cierta incongruencia: si los dos apartados poseen la misma base subyacente –la infracción de normas jurídicas-, ¿el art.15.2 LCD directamente y, por el hecho de vulnerar, una norma concurrencial no requiere la apreciación de una (significativa) ventaja competitiva? La doctrina parece resolver esta encrucijada mostrándose favorable a la defensa que la concatenación del supuesto de hecho previsto ex art. 15.2 LCD

---

<sup>36</sup> Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) n° 38/2011, de 16 de febrero (RJ\2011\3315), ES:TS:2011:517, F.J. 2º.

<sup>37</sup> *Ibid.*

implica la presunción de haber obtenido una ventaja significativa al quebrantar una norma reguladora de la competencia<sup>38</sup>.

Diversos autores se apoyan en que se trata de una presunción relativa o *iuris tantum*, esto es, que admite prueba en contra del demandado si puede probar no haber obtenido ventaja significativa alguna con la vulneración de la Ley o la ha obtenido pero es de índole menor<sup>39</sup>.

Lo que sí puede afirmarse, en relación a ambos artículos, es que aunque a priori quien es el responsable de la vulneración es el propio infractor de la norma, cabe realizar una interpretación extensiva que abarque a quién induce a otro para salir beneficiado de su incumplimiento<sup>40</sup>.

Llegados a este punto y, habiendo descrito con cierto ahínco ambos apartados del tan citado artículo 15 LCD debemos emprender una cadena lógica de razonamientos que nos permita **a)** discernir qué tipo de normas presuntamente ha infringido Uber, **b)** conocer qué finalidad persiguen las normas quebrantadas, esto es, si persiguen la regulación de un mercado o es de otra tipología y **c)** constatar si ha obtenido una ventaja competitiva (significativa). Ello nos permitirá saber si la actividad de Uber puede inserirse en el presupuesto de hecho de este artículo y, de hacerlo, qué apartado devendría de aplicación.

Como puede prever el avezado lector, el razonamiento que aquí debe seguirse es ciertamente complejo. Sobre todo, en lo relativo a la determinación de la ventaja que puede haber gozado la empresa, debido a la opacidad de los datos y la dificultad para establecer, mediante un análisis empírico y con cierto grado de certitud, la magnitud de la misma. Por ello, acudiremos al rescate de una argumentación más abstracta que, mediante un método inductivo, nos permita arrojar algo de luz a este frente.

---

<sup>38</sup> GÓRRIZ LÓPEZ, *Op. Cit.*, p.18.

<sup>39</sup> MASSAGUER, José: *Comentario a la Ley de competencia desleal*, Civitas, Madrid, 1999, p.442 en: MARTÍNEZ SANZ, Fernando et al, *Comentario Práctico a la Ley de Competencia Desleal*, Madrid:Tecnos, 2009, p.263.

<sup>40</sup> MARTÍNEZ SANZ, Fernando et al, *Op. Cit.*, p.258.

En primer lugar y, ya en sede de determinar las normas que pudiera haber infringido Uber, observamos que, para ser precisos, debiera llevarse a cabo un análisis previo sobre un escollo que citamos *supra*: ¿es Uber una empresa de transporte de pasajeros o de la sociedad de la información? Aunque responderemos a esta pregunta con mayor ahínco en el siguiente apartado, habiendo ya dilucidado todo lo relativo a los servicios de la sociedad de la información, sí que estamos en condiciones de realizar cierta reflexión al respecto.

A tenor de lo analizado hasta aquí, Uber a priori sí gozaría de la naturaleza de una empresa de transporte, ergo le sería de aplicación la normativa relativa a ese sector. A esta conclusión llegaríamos teniendo en cuenta que Uber posibilita la realización de los distintos trayectos, puesto que a) ofrece la tecnología, i.e. la app, pertinente para poner en contacto ofertantes con demandantes, b) posee un rol claro en la elección de distintos elementos de los trayectos (desde los conductores y la formación que deben acreditar, hasta el método de fijación de la tarifa o las formas de pago) y c) cobra una tarifa fija por trayecto. Estos puntos descritos acercan Uber a la figura de una empresa de transportes, pudiéndose argüir su papel de intermediario.

La materia de transporte, tal como explicita nuestra Carta Magna, es un ámbito a caballo de la competencia estatal y autonómica, siendo uno de los principales criterios relativos a la misma el criterio espacial o, en palabras llanas, el espacio por dónde discurre un determinado medio de transporte terrestre.

En este sentido, reza el art. 149.1.21ª de la Constitución Española: “[El Estado tiene competencia exclusiva sobre las siguientes materias:] ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma [...]”.

El art. 148.1.5ª CE hace lo propio al anunciar que “[Las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias en las siguientes materias:] los ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios o por cable”.

Como bien arguye GÓRRIZ LÓPEZ al describir este reparto competencial, el Estado se encargará de regular el sector de los transportes terrestres que excedan el territorio de una Comunidad Autónoma (en lo que sigue, CC.AA), mientras que las CC.AA que así lo hayan asumido, se encargarán de los transportes terrestres que operen únicamente dentro de su territorio<sup>41</sup>.

Ahora bien, ¿queda el municipio desamparado del ejercicio de esta competencia? Efectivamente no, tal y como se observa en nuestra realidad social, donde líneas de autobuses atraviesan territorios de una demarcación municipal o donde hay taxis que realizan carreras cuyo origen y destino se enmarcan en dicha demarcación. Jurídicamente, esto puede obstar por medio de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local (en adelante, LRBRL). En concreto, lo hace por medio del art. 25 g) LRBRL, que reconoce el ejercicio de la materia de tráfico y transporte colectivo urbano, entre otras, como competencia propia, supeditada a los términos de la legislación estatal y de las CC.AA.

Constatado el reparto competencial existente en materia de transporte, mencionaremos sin mayor dilación las normas principales. Primero, la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres (en lo que sigue, LOTT)<sup>42</sup>. Norma, a su vez, presidida por los principios de consagración de un sistema común de transporte en todo el Estado, la satisfacción de las necesidades de la comunidad de forma eficiente y el mantenimiento de la unidad de mercado en el territorio español (art. 3 LOTT).

La Sección Primera del Capítulo Primero de la LOTT está consagrada a las condiciones previas de carácter personal para el ejercicio profesional del transporte y de las actividades auxiliares y complementarias del mismo. En la misma, el art. 42.1 LOTT supedita la actividad de llevar a cabo el transporte público de viajeros y mercancías a la posesión de una autorización habilitante expedida por la Administración –que se tratará, a su vez, de la Administración General del Estado

---

<sup>41</sup> GÓRRIZ LÓPEZ, Op. *Cit.*, p.11.

<sup>42</sup> Ley desarrollada por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres.

o de la Administración de una CC.AA. respectiva, en función de si la facultad ha sido delegada o no por el Estado.

Así pues, la Ley citada contiene una serie de excepciones en las que no se requerirá obtención de autorización para ciertas modalidades de transporte (art. 42.2 LOTT) y las condiciones que tendrá que acreditar la empresa solicitante con el fin que la autorización sea concedida (art. 43.3 LOTT).

Esta norma la entendemos de aplicación a la actividad que desempeña Uber, en esencia, de transporte y que encaja con la concepción de índole global que se tiene del “transporte” en esta norma jurídica<sup>43</sup>.

Con respecto a la normativa autonómica, diversas normas cabría tener en consideración en relación al sector del transporte urbano y metropolitano en función del ámbito espacial en que nos movamos. Así, en Cataluña, rige la Ley 19/2003, de 4 de julio, del taxi; en la Comunidad de Madrid hace lo propio la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de ordenación y coordinación de los transportes urbanos de la Comunidad de Madrid; en Andalucía tenemos la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de ordenación de los transportes urbanos y metropolitanos de viajeros en Andalucía o, en Castilla y León, la norma en cuestión es la Ley 15/2002, de 28 de noviembre, de transporte urbano y metropolitano de Castilla y León.

Este bloque normativo de ámbito autonómico posee, en lo que aquí concierne, ciertas similitudes como, por ejemplo, tener capítulos destinados a la regulación de la concesión de las licencias de los taxis. Sirva como ejemplo el caso de la normativa de Castilla y León, donde para que la licencia sea obtenida deberá concederse coetánea y necesariamente la autorización habilitante para prestar servicios de transporte interurbano de viajeros en automóviles de turismo, aun existiendo algunas excepciones (arts. 25.1 y 25.2 Ley 15/2002, de 28 de noviembre).

Esta amalgama normativa, que en algunos extremos remite a las ordenanzas municipales, se repite en cada uno de los regímenes normativos autonómicos,

---

<sup>43</sup> GÓRRIZ LÓPEZ, *Op. Cit.*, p.12.

siendo de interés, en lo que aquí importa, la constatación de la existencia de un sector férreamente normado y a cuya influencia pocos supuestos de hechos escapan.

En adelante, cabría plantearnos qué finalidad persiguen este tipo de normas, en aras de discernir, en un ulterior paso, entre la aplicación del art. 15.1 y 15.2 LCD. Ahora bien, lo cierto es que en la actualidad prima el hecho que el contenido de la norma lo sea en aras de proteger un correcto funcionamiento del mercado, reconociéndose de este modo que el legislador pueda haber tenido distintas razones para la limitación de la competencia<sup>44</sup>.

Así pues, de la descripción que hemos hecho de las mismas encontramos un nexo en común nada desdeñable, que no es otro que la regulación de los requisitos por los cuales deben regirse el transporte urbano y, en particular, los taxis. Partiendo de la premisa que Uber es una empresa de transporte y, habiendo descrito de forma sucinta *supra* su *modus operandi*, parece razonable argüir que esta compañía podría estar actuando revestida de una fórmula de intrusismo profesional.

Sin tener que preocuparse de la compartimentación del sector del taxi, acuciado por una limitación –artificial, como en las conclusiones se advertirá- del número de licencias disponibles y, debiendo estos operar bajo una condición *sine qua non* de haberla obtenido con anterioridad, Uber incurriría en un comportamiento susceptible de ser catalogado como competencia desleal.

Así, se trataría de la vulneración de una norma reguladora del acceso a una actividad económica en la que la empresa actuaría sin contar con las autorizaciones administrativas necesarias para actuar como, de facto, actúa<sup>45</sup>. Por ende y, tal como se desprende de la descripción de los hechos, el artículo que Uber presuntamente estaría infringiendo sería el art. 15.2 LCD, por las consideraciones oportunas y respectivas a la regulación de la normativa concurrencial.

Por último, este punto debiera imbricarse junto a la ventaja competitiva de la que podría haber hecho gala Uber al haber incumplido dicha normativa. Si bien el ejercicio aquí realizado se enmarca dentro del ámbito teórico, lo cierto es que actuar

---

<sup>44</sup> MARTÍNEZ SANZ, Fernando et al, *Op. Cit.*, p.263.

<sup>45</sup> *Ibid.*, p.266.

como un intruso en un sector ampliamente regulado, con normas con un nivel de precisión fuera de toda duda, no deja de ser obtener una ventaja en tanto que la empresa, de un lado, se ahorra el coste efectivo de la adquisición de las licencias y, del otro, evita verse afectada por la limitación del parque de vehículos que la Administración permite que operen en el mercado.

Sin esas restricciones, se ve posibilitada a operar de forma más libre, sin ataduras a las que se encuentran sometidos sus más directos competidores: los taxis. Podríamos también traer a colación otra serie de normas que pueden ser incumplidas (materia de seguros, obligaciones laborales, materia tributaria...), pero las examinadas nos permiten constatar de forma muy ilustrativa que su vulneración supone la realización de una conducta manifiestamente desleal, recogida por la LCD.

## **2. Sobre si el supuesto de hecho descrito debe regirse por la normativa reguladora de servicios de la sociedad de la información.**

Habiendo hecho hincapié en los indicios que apuntan a Uber como una empresa del sector del transporte, cabe corroborar o negar ese hecho trayendo a colación un punto esgrimido por el Magistrado José María Fernández Seijo en la cuestión prejudicial planteada al TJUE que resumimos *supra*: ¿tendría cabida la actividad de la empresa dentro del sector de los servicios electrónicos de intermediación o de los servicios propios de la sociedad de la información?

La caracterización y justificación propuesta respecto a la actuación de Uber como propia del sector del transporte se antoja algo etérea, por no haber entrado a discutir otra dimensión en la que podría inserirse: la de los servicios de la sociedad de la información. En este apartado nos compete discurrir en una senda ciertamente compleja, dado que además de dar respuesta a la cuestión de cuál es la naturaleza jurídica de la actividad empresarial, deberemos determinar el encaje normativo del Derecho de la UE aplicable al supuesto de hecho de marras. Será en ese preciso momento cuando podamos arrojar una versión definitiva sobre el encaje normativo al cual se encuentra sometido la compañía.

Ese planteamiento, ineludible, supondrá que la encuadremos en normas europeas que rigen los servicios de la sociedad de la información o, de lo contrario, debamos

inserirla en la normativa reguladora del transporte que, por su naturaleza, posee una fuerte atracción estatal, como ya argüimos previamente.

Adentrarnos en la dimensión del Derecho de la UE es aquí algo incuestionable, especialmente habida cuenta del empeño mostrado por esta organización internacional por marcarse el objetivo de la Agenda Digital como una estrategia clave cuando versamos en el ámbito de las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC).

A tal fin, conviene de entrada señalar tres Directivas de la UE que nos ayudarán a dejar atrás este embrollo normativo. Primero, la Directiva 98/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio de 1998 por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas (en adelante, Directiva 98/34/CE).

Segundo, la Directiva 2000/31/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 8 de junio de 2000, relativa a determinados aspectos jurídicos de los servicios de la sociedad de la información, en particular el comercio electrónico en el mercado interior (en adelante, Directiva 2000/31/CE)<sup>46</sup>.

Tercero, la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior (en adelante, Directiva 2006/123/CE).

Como bien arguye Fernández Seijo en la cuestión prejudicial planteada, la diatriba entre la aplicación de la Directiva 2006/123/CE y la Directiva 98/34/CE tiene su origen en que el artículo 2.2 d) de la primera excluye expresamente “los servicios en el ámbito del transporte [...]”.

En lo que aquí sigue describiremos, primero, el encaje normativo europeo desde el prisma de los “servicios de la sociedad de la información”, supuesto que Uber defiende vehementemente ser partícipe del mismo. Con posterioridad y, una vez

---

<sup>46</sup> Dejar patente que existen más Directivas aplicables a la regulación de los servicios de la sociedad de la información. Véase, por ejemplo, la Directiva 2001/29/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de mayo de 2001, relativa a la armonización de determinados aspectos de los derechos de autor y derechos afines a los derechos de autor en la sociedad de la información. Sin embargo, consideramos que tanto por la extensión del trabajo como para la correcta enmarcación del caso, conviene centrarnos en la Directiva reseñada *supra*.



zanjado este punto, cabrá dilucidar cuál es, a nuestro humilde parecer, la naturaleza jurídica de la actividad de Uber.

Ilustrado el planteamiento escogido, vamos a desgranar el análisis correspondiente, que no puede partir de otro punto que no sea la consagración del principio de libertad de prestación de servicios reconocido por la normativa del Derecho de la UE y aplicable a un servicio electrónico de intermediación, como bien se desprende de la cuestión prejudicial al TJUE.

De entrada, mencionar el artículo 56 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (en adelante, TFUE), de vital importancia pues es la plasmación del principio de libre prestación de servicios en Derecho originario europeo. Este precepto se encarga de prohibir las restricciones a la libre prestación de servicios en el seno de la UE y lo hace mediante su previsión para los nacionales de los Estados miembros cuyo establecimiento se encuentre en un Estado miembro diferente de aquél del destinatario de la prestación.

Así mismo, queda prevista la posibilidad de acudir al procedimiento legislativo ordinario, en virtud del cual el Parlamento Europeo y el Consejo podrán extender el beneficio de tal principio a los prestadores de servicios nacionales de un tercer Estado y establecidos en el territorio de la UE. Definido de tal modo, se antoja necesario acudir al Derecho derivado europeo y ahondar en las principales Directivas aplicables al caso.

En relación a este punto, la Directiva 2006/123/CE ya anuncia en su artículo primero que en ella se articulan las herramientas para la promoción de la libertad de establecimiento de los prestadores de servicios y la libre circulación de los mismos.

Especialmente de interés es el hecho que se persiga en relación a estos servicios una simplificación administrativa, ya sea en los procedimientos y trámites exigibles al acceso y ejercicio de una actividad de servicios (art. 5), ya sea a la realización de diversos trámites mediante una ventanilla única (art. 6), o a un efectivo ejercicio del derecho de información en base a una serie respecto a ítems a los que se tiene acceso

mediante aquéllas (art. 7), además de la promoción de los procedimientos por vía electrónica o a distancia (art. 8).

Observamos como las instituciones europeas intentan facilitar y aligerar el elenco de requisitos burocráticos a los que hay que hacer frente como empresa a la hora de prestar su actividad en los distintos Estados miembros y todo ello amparado en esa naturaleza jurídica de empresas de servicios<sup>47</sup>.

En el considerando cuarto de la Directiva se pone de manifiesto la importancia de este sector en la economía de la UE: representa un 70% del PIB y de los puestos de trabajo en la mayoría de los Estados miembros. Sin embargo, esta realidad económica no viene suficientemente acompañada de una estructura jurídica que promueva la remoción de obstáculos a los que se encuentran sometidos, vislumbrándose una brecha entre la realidad vivida por ciudadanos y prestadores de servicios y la economía integrada para la UE (considerando tercero).

Es, empero, el Capítulo IV el que se halla dedicado a la diseminación del principio de libre circulación de servicios, a la par que establece algunas excepciones al mismo. En esencia este principio supone que los Estados miembros respetarán el derecho que poseen los prestadores de servicios a actuar en un Estado miembro diferente del que se encuentran establecidos, a la vez que aquél donde se preste el servicio deberá garantizar la libertad de acceso y el libre ejercicio de la actividad en su territorio (art. 16.1).

Una segunda vertiente del principio estriba en que si la actividad de servicios o su ejercicio se supedita a una serie de requisitos por parte del Estado miembro donde se ejerce la misma, éstos no podrán contradecir tres principios: a) no discriminación (por razón de nacionalidad, en el caso de las personas físicas, o del lugar de establecimiento, respecto a las personas jurídicas), b) necesidad (justificación por

---

<sup>47</sup> La reducción de los obstáculos burocráticos –y el lastre económico consiguiente– preocupa a las instituciones de la Unión, que han adoptado medidas al respecto. Sirva como ejemplo la normativa para facilitar la resolución de litigios transfronterizos. Para más información, véase Comisión Europea, Comunicado de prensa, “Reducir los trámites burocráticos: un ahorro de hasta 48 millones de euros gracias a la introducción de nuevas normas aplicables a las resoluciones judiciales transfronterizas”, en línea [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-15-3080\\_es.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-3080_es.htm).

razones de carácter tasado en la Directiva) y c) proporcionalidad (no extralimitarse en relación al fin perseguido).

Prevé expresamente el art. 16.2 b) de la citada Directiva que los Estados miembros no estarán facultados para restringir la libre prestación de servicios imponiendo la “obligación de que el prestador obtenga una autorización concedida por las autoridades competentes nacionales, incluida la inscripción en un registro o en un colegio o asociación profesional [...]”. Además, el artículo 18 de la Directiva 2006/123/CE prevé una serie de excepciones en casos individuales, que pueden tomarse únicamente sin quebrantar el procedimiento de asistencia recíproca ex art. 35 y cumplidas una serie de condiciones.

No obstante y, a continuación, el propio artículo 19 se encarga de manifestar que los Estados miembros no podrán hacer uso de imposiciones de requisitos al destinatario en aras de perjudicar o limitar la prestación de servicios por aquéllos entes establecidos en otro Estado miembro. En concreto, el art. 19 a) realiza una alusión expresa a la “obligación de obtener una autorización de las autoridades competentes nacionales o de hacer una declaración ante ellas”.

Si conjugamos estos extremos con el propio principio de libre prestación de servicios, no es extraño visualizar por qué es tan atractivo para Uber defender que la naturaleza jurídica de su actividad no es otra que la de un servicio de la sociedad de la información. Los elementos burocráticos cederían para abrir paso al desarrollo de su actividad productiva, debido a la importancia del tejido del sector servicios en el seno de las economías regionales europeas.

En relación a la interpretación jurisprudencial de algún precepto de esta Directiva, destacar la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea *Rina Services* y otros, C-593/13. La misma tiene por objeto una petición de decisión prejudicial emitida por el Consiglio di Stato italiano en relación a la interpretación, primero, de los arts. 49, 51 y 56 TFUE y, segundo, de los artículos 14 y 16 de la Directiva 2006/123/CE.

El asunto suponía la confrontación entre una serie de instituciones públicas italianas (entre ellas, pero no exclusivamente, la Presidenza del Consiglio dei Ministri y el

Consiglio di Stato) y unas sociedades jurídicas (Rina Services SpA, Rina SpA y SOA Rina Organismo di Attestazione SpA) en relación a una normativa nacional que imponía que las sociedades de organismos de certificación debían tener su domicilio social en Italia. Este punto se plantea en la cuestión prejudicial si puede resultar contrario a lo dispuesto por los artículos 49 TFUE (derecho de establecimiento) y 56 TFUE.

Al respecto, el Tribunal de Justicia arguye que el requisito referido al domicilio social de estos organismos de certificación ya se encuentra contemplado ex art. 14 de la Directiva 2006/123/CE y viene a limitar “la libertad de éste para elegir entre un establecimiento principal o secundario, obligándole en particular a tener su establecimiento principal en el territorio nacional en el sentido del apartado 3 de dicho artículo”<sup>48</sup>.

De importancia también resulta la disquisición que realiza el propio Tribunal de Justicia entre los “requisitos prohibidos”, regidos por el art. 14 de la Directiva, de los “supeditados a evaluación”, regulados en base a las normas que prevé el art. 15 de la mencionada Directiva. Cabe tener en cuenta que la excepción prevista por el art. 16.3 (posibilidad que el Estado miembro donde se desplace el prestador pueda imponer requisitos justificados por razones de orden superior en relación a la prestación de una actividad de servicios) no puede obstarse para los “requisitos prohibidos”, encuadrándose en esta categoría el requisito controvertido impuesto por la norma italiana<sup>49</sup>.

Tras haber reseñado el principio de libre prestación de servicios cabe apuntar, casi intuitivamente, hacia la definición de “servicio de la sociedad de la información”, pues Uber esgrime que su actividad forma parte de los mismos. Mucho se ha versado sobre ellos, pero parece que su noción quede deslucida entre la nebulosa de conceptos propios del Derecho privado de internet, algunos parecidos, otros diferentes, algo que puede confundir a profanos y neófitos en la materia.

---

<sup>48</sup> *Vid.* Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea Rina Services y otros, C-593/13, EU:C:2015:399., considerando 25.

<sup>49</sup> *Ibid.*, considerandos 31, 34 y 35.

Seguramente, si definiéramos nuestra sociedad actual con un único término, muchos escogerían el de “tecnológica”. La tecnología nos rodea y contribuye a nuestro bienestar cotidiano de muchas maneras, pero todo resulta más sorprendente al observar que esta revolución ha tomado cuerpo, prácticamente, en un par o dos de décadas<sup>50</sup>.

En esta coyuntura rápidamente cambiante han surgido muchos tipos de servicios que no encontraban lugar en las clasificaciones tradicionales. El auge del comercio electrónico (con sociedades de la talla de Amazon o Ebay), la digitalización de numerosos medios de ocio, así como la expansión de las comunicaciones electrónicas son ejemplos de una tendencia cada vez más presente hacia un mundo digital.

En este marco, las instituciones europeas han mostrado su interés por afianzar los vínculos entre la economía digital y el mercado único. Cuando nos referimos a éste último en su versión digital, se vislumbra una cierta fragmentación, producto de ciertas fronteras entre Estados a nivel electrónico que dificultan la realización de transacciones en el espacio digital europeo, a diferencia de los mercados chino y norteamericano, mucho más compactos y unificados<sup>51</sup>.

Un mayor uso del comercio electrónico y este tipo de servicios supone disponer de un cuerpo normativo que se encargue de regular los nuevos retos que debemos afrontar como sociedad. Esto cobra especial importancia en relación a las formas de pago electrónicas, como pueden ser Paypal, BBVA Wallet o Amazon Payments, donde la seguridad de la información transmitida y la protección de datos de los usuarios devienen extremos primordiales.

---

<sup>50</sup> Por poner un ejemplo, la primera llamada desde un teléfono móvil data del año 1973, mientras que el primer iPhone fue lanzado en 2007, 34 años después. Véase The Telegraph, “The evolution of the mobile phone: in pictures”, 2012, en línea: <http://www.telegraph.co.uk/technology/mobile-phones/11339603/The-evolution-of-the-mobile-phone-in-pictures.html>.

<sup>51</sup> Comisión Europea, “El desafío digital de Europa. Contribución de la Comisión al Consejo Europeo de 24-25 de octubre de 2013”, 2013, en línea: [http://ec.europa.eu/europe2020/pdf/20131010\\_es.pdf](http://ec.europa.eu/europe2020/pdf/20131010_es.pdf) [Visitado el 07/12/2015], p.2.

El artículo 1.2) de la Directiva 98/34/CE, modificada a su vez por la Directiva 98/48/CE<sup>52</sup> y la Directiva 98/84/CE<sup>53</sup>, define “servicio de la sociedad de la información” como “todo servicio prestado normalmente a cambio de una remuneración, a distancia, por vía electrónica y a petición individual de un destinatario de servicios”.

En ese mismo precepto se detalla que: “a distancia” debe entenderse como “un servicio prestado sin que las partes estén presentes simultáneamente”. “Por vía electrónica” implica “un servicio enviado desde la fuente y recibido por el destinatario mediante equipos electrónicos de tratamiento (incluida la compresión digital) y de almacenamiento de datos y que se transmite, canaliza y recibe enteramente por hilos, radio, medios ópticos o cualquier otro medio electromagnético”. Y finalmente, “a petición individual de un destinatario de servicios” debe leerse como “un servicio prestado mediante transmisión de datos a petición individual”.

Como bien apunta DE MIGUEL ASENSIO al respecto, los servicios de la sociedad de la información agrupan “las actividades típicas de los prestadores de servicios de Internet y de los suministradores de servicios y de contenidos en línea, incluida la actividad de los prestadores de servicios de redes sociales y la organización de subastas”<sup>54</sup>.

Llegados a este punto, debemos ligar este fenómeno con el cuerpo normativo que lo aborda, en síntesis, la Directiva 2000/31/CE y la ya citada Directiva 98/34/CE, con sus sucesivas modificaciones.

Centrándonos en la primera, por haber emitido algunas líneas ya sobre la segunda, su considerando 18 precisa con mayor ahínco las actividades que cubren los

---

<sup>52</sup> Directiva 98/48/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de julio de 1998 que modifica la Directiva 98/34/CE por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas.

<sup>53</sup> Directiva 98/84/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre, relativa a la protección jurídica de los servicios de acceso condicional o basados en dicho acceso.

<sup>54</sup> DE MIGUEL ASENSIO, Pedro Alberto, “Servicios de la sociedad de la información” en: *Derecho privado de Internet, 5ª edición*, Cizur Menor, Navarra:Civitas, 2015, p.2.

servicios de la sociedad de la información, esto es, actividades económicas cuyo nexo en común es su realización “en línea”, prestando una especial relevancia al fenómeno de la venta electrónica. Sin embargo, la Directiva no presenta un punto de vista reduccionista al respecto, pues además de incluir estas actividades “en línea”, al suponer [los servicios de la sociedad de la información] una actividad económica, son susceptibles de extenderse a servicios no remunerados por sus destinatarios. Es decir, se incluyen aquí motores de búsqueda y acceso de datos y los de ofrecer comunicaciones comerciales.

A contrario sensu, reza el comentado considerando que la radiodifusión televisiva, tal y como queda definida en virtud de la Directiva 89/552/CEE y la radiodifusión radiofónica no son servicios de la sociedad de la información. La razón estriba en que no se prestan a petición individual.

De igual modo, cuando personas físicas, fuera de su negocio, actividad profesional o profesión utilizan el correo electrónico o medio análogo de comunicación, no se da un medio que pueda circunscribirse en la noción de servicios de la sociedad de la información, incluso si tal comunicación persigue la celebración de un contrato. Además, tampoco formarían parte de ellos la relación contractual entre un trabajador y su empresario, el control legal de la contabilidad de las empresas o el asesoramiento médico que implica un previo reconocimiento físico.

El principal objetivo de la Directiva es garantizar la libre circulación de los servicios de la sociedad de la información entre los Estados miembros de la Unión (art. 1.1). Además, quedan excluidas una serie de materias de la aplicación de la Directiva: a) fiscalidad, b) elementos de este tipo de servicios ya regulados en las Directivas 95/46/CE y 97/66/CE, c) acuerdos o prácticas a los que se les aplique la normativa de cárteles, d) actividades de notarios o profesionales análogos si poseen “una conexión directa y específica con el ejercicio de la autoridad pública”, e) representación legal y defensa de un cliente ante los tribunales, y f) juegos de azar con apuestas de valor monetario (art. 1.5).

De interés aquí resulta lo concerniente al mercado interior que dispone el art. 3.2 de esta Directiva: “los Estados miembros no podrán restringir la libertad de

prestación de servicios de la sociedad de la información de otro Estado miembro por razones inherentes al ámbito coordinado”.

La Directiva prevé, empero, que los Estados miembros puedan adoptar excepciones al apartado que venimos de describir y en relación a un específico servicio de la sociedad de la información. Ello no es tan sencillo porque, además del filtro de la especificidad, esto es, someter la excepción a un caso concreto y no a un supuesto general, las medidas excepcionales deberán supeditarse a un elenco de condiciones que no son precisamente sencillas como para que se acaben produciendo.

Tendríamos que las medidas tienen que ser i) necesarias (por razón de orden público, protección de la salud pública, seguridad pública o protección de los consumidores), ii) contrarias a un servicio de la sociedad de la información que perjudique los objetivos enumerados en i) o que supongan un riesgo serio y grave de perjudicarlos, y iii) proporcionadas respecto a los mismos (art. 3.4. a)).

Todo ello teniendo en cuenta que antes de adoptar estas medidas, el Estado miembro deberá, de un lado, haber cursado una petición de medidas al Estado miembro donde se presten este tipo de servicios por un prestador establecido en su territorio y que éste no las hubiera tomado en consideración o no fueran suficientes y, del otro, haber notificado a la Comisión y a ese Estado miembro la intención de adoptar esas medidas (art. 3.4 b)).

Observamos el nivel de protección jurídica que tienen este tipo de servicios, así como la dificultad de establecer restricciones a los mismos, que estarán revestidas de elementos materiales, condiciones a las que se encuentran supeditadas, y formales, trámites con destino al Estado miembro donde está establecido el prestador de servicios y ejerce su actividad y a la Comisión Europea. Todo ello auspiciado por la inusitada importancia en términos económicos, de empleo y bienestar social que tienen este tipo de servicios en una sociedad tecnológica.

Llegados a este punto, debemos referirnos a la jurisprudencia del TJUE, que resulta relevante al precisar algún extremo del concepto de “servicios de la sociedad de la información”. Así, mencionar la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión



Europea Google France SARL y otros c. Louis Vuitton Malletier SA y otros, C-236/08 a C-238/08.

Además de asuntos relacionados con el derecho de propiedad intelectual e industrial, como la marca comunitaria y el derecho de explotación, se plantea si el servicio de referenciación “AdWords” de Google deviene o no servicio de la sociedad de la información, en particular en lo referido a la responsabilidad del prestador intermediario.

Este servicio de referenciación del gigante tecnológico opera de manera muy simple. Cuando un sujeto introduce en el buscador un grupo de palabras, Google devuelve una serie de vínculos con lo que su algoritmo considera los mejores resultados para esa búsqueda ordenados de manera decreciente. Sin embargo, además hay veces en que alguna palabra introducida dispara un enlace de referencia publicitario que aparece señalado como tal y de forma diferente a uno ordinario.

Un determinado operador económico puede abonar una cantidad a Google para que se produzca dicha asociación, calculada en base, primero, al “precio máximo por clic” que el anunciante haya deseado pagar una vez celebró con la empresa tecnológica el contrato de servicio de referenciación y, segundo, al número de veces en que el enlace es visitado<sup>55</sup>. Además, el procedimiento se encuentra automatizado de modo que son los anunciantes quienes escogen qué palabras desean ser las vinculadas, redactan el anuncio e insieren el mismo en su página web.

Sucedió que Louis Vuitton descubrió cómo al introducir sus marcas en el buscador aparecían enlaces que directamente publicitaban la venta de imitaciones de sus productos (asunto C-236/08). Más tarde, Viaticum y Luteciel, empresas del sector de organización y servicios para agencias de viajes, observaron que al introducir sus marcas se obtenían enlaces de patrocinio de algunos de sus competidores (asunto C-237/08). Lo mismo se podía obstar de la marca “Eurochallenges” y la empresa de servicios de agenda matrimonial CNRRH (asunto C-238/08).

---

<sup>55</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea Google France SARL y otros c. Louis Vuitton Malletier SA y otros, C-236/08 a C-238/08, EU:C:2010:159., considerando 25.

¿Qué responsabilidad debía tener Google como prestador del servicio? Esto lo analiza el Alto Tribunal de la UE a la luz del artículo 14 de la Directiva 2000/31/CE, que restringe los casos en los que puede desatarse la responsabilidad de prestadores de servicios intermediarios. La clave de todo residía en si “AdWords” se consideraba servicio de la sociedad de la información o no, puesto que de responder afirmativamente el TJUE, Google podría acogerse a esa limitación de responsabilidad.

A tal fin, el Tribunal parte del considerando 42 de la Directiva 2000/31, en la medida que éste supedita la aplicación de las exenciones de responsabilidad de la misma a los casos en que la actividad del prestador puede considerarse “meramente técnica, automática y pasiva”, es decir, que el prestador “no tiene conocimiento ni control de la información transmitida o almacenada”<sup>56</sup>.

¿Es, pues, neutro el papel del prestador? El TJUE considera que el hecho que el servicio sea remunerado y que Google pueda fijar cómo debe remunerarse no empaña la naturaleza de su actividad, así como tampoco lo hace la equivalencia entre una palabra del anuncio y la búsqueda de un internauta. No obstante, el Alto Tribunal considera pertinente el rol que ocupa Google al redactar el mensaje publicitario conexo al vínculo, dejando al órgano jurisdiccional nacional pertinente resolver qué función posee la empresa tecnológica aquí.

En otras palabras, todo depende del grado de involucración del prestador del servicio de referenciación online, en función de si muestra un rol activo de control y conocimiento de los datos almacenados o no lo hace.

También resulta importante la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea *Papasavvas y otros*, C-291/13. Se trata de una petición de decisión prejudicial acerca de la interpretación de la Directiva 2000/31/CE en relación a una acción de indemnización que interpuso el Sr. Papasavvas por el daño que consideraba haber sufrido por presunta difamación acometida por unas publicaciones aparecidas en un periódico (*O Fileleftheros*) tanto en su versión física, como en la digital.

---

<sup>56</sup> *Ibid.*, considerando 113.

El órgano jurisdiccional remitente planteó, entre otros extremos, si el concepto de “servicios de la sociedad de la información” incluía aquellos servicios de información online y en los que el prestador de los mismos no obtenía su remuneración a partir del destinatario, sino de los ingresos derivados de la publicidad que aparecía en un sitio web. Todo ello, según lo dispuesto por el art. 2 a) de la Directiva 2000/31/CE.

El TJUE arguye que la Directiva, por medio de su considerando 18, excluye expresamente el requisito que la remuneración tenga su origen expresamente en el destinatario del servicio y que es mediante esta precisión que debe interpretarse lo dispuesto por el art. 2 a) de la citada norma. En consecuencia, el concepto de “servicios de la sociedad de la información” también incluye los servicios ofrecidos en línea cuya remuneración proviene de fuentes distintas a la de su destinatario.

Una vez alcanzado este punto, nos encontramos en condiciones de discutir sobre cuál es la naturaleza de la actividad de Uber. Para ello analizaremos, con los datos descritos en el primer apartado del trabajo, qué tipo de actividad –en lo relativo al transporte de personas- practica la empresa.

En Europa, el fenómeno de empresas como Uber o Lyft ha eclosionado recientemente, algo que no puede esgrimirse de su actuación en Norteamérica. Al tratarse de una empresa nacida en Silicon Valley, la doctrina económica estadounidense ha realizado un esfuerzo más que notable en catalogar este tipo de empresas bajo el paraguas de una denominación común.

Nos referimos a las “empresas de redes de transportes” o TNCs (de las siglas del término inglés “Transportation Network Companies”). Este grupo es independiente de figuras similares, aunque diferentes, como puede ser el “carsharing” y el “bikesharing”, el “Microtransit” y aplicaciones dirigidas a realizar reservas de viajes en taxi (“e-hail”)<sup>57</sup>.

El término de “empresa de red de transporte” data del año 2012, cuando la “California Public Utilities Commission” (CPUC) evaluó un nuevo modelo de

---

<sup>57</sup> Transportation Research Board, “Between Public and Private Mobility: Examining the Rise of Technology-Enabled Transportation Services”, Special Report 319, 2015, en línea: <http://www.trb.org/Main/Blurbs/173511.aspx> [Visitado el 20/12/2015], p.9.

negocio en la industria del transporte de pasajeros, en el seno del procedimiento R.12-12-011, en el que tenían cabida empresas como Uber y Lyft.

Definió una TNC como “organizaciones que proporcionan servicios de transporte previamente acordados por una compensación usando una aplicación con internet activado (app) u otra plataforma que conecte pasajeros con conductores usando sus vehículos personales”<sup>58</sup>.

La tecnología en las TNC posee un papel importante: permiten la reserva y rastreo de los vehículos utilizados para acometer el trayecto, gestionan el pago y suponen una forma de controlar qué tipo de servicio han prestado los conductores<sup>59</sup>.

El Parlamento Europeo ha reconocido que no existe actualmente una legislación secundaria específica dentro de la Unión que recoja a las TNCs<sup>60</sup>. La Comisión Europea, por su parte, está elaborando dos informes al respecto, previstos para el segundo trimestre de 2016: el primero, de la Dirección General de Movilidad y Transportes sobre el “transporte de pasajeros por taxi, coche de alquiler y formas de compartir viaje en la UE” y, el segundo, de la Dirección General de Justicia y Consumidores sobre “problemas de los consumidores en la economía colaborativa”<sup>61</sup>.

Planteadamente la casilla de salida, ¿cuál es la de destino? La actividad de Uber como TNC parece clara, en apariencia: ejercer de intermediario del transporte. A esta conclusión podemos llegar, en primer lugar, analizando la cuota fija que cobra Uber por carrera realizada que estuviera auspiciada por sus servicios. El hecho que cobre parte de la remuneración que debería percibir, en puridad, el

---

<sup>58</sup> CPUC, “Transportation Network Companies”, “Passenger Carrier Proceeding”, 2015, en línea: <http://www.cpuc.ca.gov/PUC/Enforcement/TNC/> [Visitado el 20/12/2015].

<sup>59</sup> Transportation Research Board, *Op. Cit.*, p.9.

<sup>60</sup> AZEVEDO, Filipa; MACIEJEWSKI, Mariusz; European Parliament, “Social, economic and legal consequences of Uber and similar transportation network companies (TNCs)”, 2015, en línea: [http://www.europarl.europa.eu/thinktank/es/document.html?reference=IPOL\\_BRI%282015%29563398](http://www.europarl.europa.eu/thinktank/es/document.html?reference=IPOL_BRI%282015%29563398) [Visitado el 23/12/2015], p. 1.

<sup>61</sup> *Ibid.*, p. 2.

conductor del trayecto vincula a la empresa como intermediario entre conductor y pasajero.

En segundo lugar, Uber tiene posibilidad de afectar a qué conductor acaba ocupándose de un determinado trayecto. Lo vimos al comienzo cuando describíamos los aparentemente inocuos comentarios que podían verter los usuarios del servicio sobre los conductores. Lo cierto es que, sin entrar en las consideraciones laborales al respecto, Uber puede decidir prescindir de uno u otro conductor, lo que hace que su papel de intermediario cobre fuerza, y no de simple tercero ofercedor de un paraguas en el que dos individuos contactan y contratan entre sí.

Así descrita, la actividad de la empresa no es otra que intermediar en la realización de un transporte que es, por definición, público dado que los pasajeros desean ser partícipes del mismo, y obtiene una remuneración por el mismo. Además, si nos despojamos de la forma inicial de contacto entre ofertantes y demandantes, esto es, la app, la actividad subsiguiente es, en lo sustancial, idéntica a la llevada a cabo por los taxis, con las consideraciones oportunas que narramos en el apartado anterior en materia de competencia desleal.

Lo único que puede hacernos vacilar, ni siquiera temporalmente, es la app en sí. Si analizamos los requisitos que contemplaba la normativa europea para definir un “servicio de la sociedad de la información” –servicio prestable a cambio de remuneración, a distancia, electrónicamente y mediante petición individual de un destinatario del mismo- podría hacernos dudar acerca si el funcionamiento de la misma podría encajar con dicha definición.

Sin embargo, la Directiva 2006/123/CE, en su art. 2.2 d) excluye expresamente de su ámbito de aplicación a los “servicios en el ámbito de transporte”. Por consiguiente y, habiendo defendido *supra* que la actividad de Uber es susceptible de ser inserida en el ámbito de los servicios de transporte, como intermediador en los mismos, debemos mantener que tal pretensión queda desarticulada.

En resumen, creemos que de acuerdo con la normativa vigente la actividad que practica la empresa californiana *no* es susceptible de ampararse en el marco de los

“servicios de la sociedad de la información”, por tratarse de una actividad propia del sector del transporte que, además, supone fuente de competencia desleal al sector de los taxis, de conformidad con la normativa española aplicable.

## CONCLUSIONES Y REFLEXIONES FINALES

A lo largo y ancho de este trabajo hemos versado muchas líneas al fenómeno que supone la empresa Uber, centrando nuestro análisis en una disquisición sobre la naturaleza jurídica de la actividad de la compañía y la implicación que ello podía tener en relación a la normativa que le es aplicable.

Hemos defendido su ubicación como empresa del sector del transporte actuando revestida de un papel de intermediaria en las transacciones realizadas, con la consecuente vulneración de la LCD, en concreto, de su art. 15 en relación a los costes, cargas y deberes que elude asumir, los cuales sus más estrechos competidores, i.e. el sector del taxi, cumplen a rajatabla.

Asimismo, una vez atendido lo dispuesto por las principales Directivas que son de aplicación a los servicios de la sociedad de la información, creemos que la actividad de Uber no se encuentra radicada bajo el paraguas de este tipo de servicios, pues el método o forma utilizada para iniciar las transacciones no enmascara la naturaleza jurídica de la actividad en cuestión.

Además de ello, no podemos obviar tampoco las consecuencias económicas y sociales que previsiblemente podría acarrear la irrupción de Uber y de este tipo de empresas propias de la economía colaborativa. Es cierto que existen paladines que defienden con ahínco el establecimiento y progresiva sustitución del transporte de personas por medio de un taxi por el llevado a cabo por empresas como Uber en aras de la liberalización de este sector.

Como argumentos pueden esgrimirse una mayor flexibilidad horaria de los conductores que permite cubrir mejor la demanda existente, la accesibilidad a zonas en las que, tradicionalmente, los taxis no accedían por no ser demasiado rentables o la concepción del negocio alrededor del usuario, a diferencia de modelos de otrora donde el productor u ofertante era el eje principal.

También se cita que en muchas ciudades de distintos países, como los EE.UU., el mercado del taxi se organiza en torno a la figura de un cártel, respaldado por las respectivas autoridades municipales. Ello es aún más claro en los lugares en que se

fija un determinado número de licencias para ejercer la profesión de taxista, impuestas ya sea por una agencia gubernamental o una organización privada<sup>62</sup>.

Bajo esta figura económica se crea un sistema de fijación de precios estable, aplicable a todos aquellos que ejerzan tal profesión en una localidad específica, evitando así que irrumpen fuerzas competitivas en su seno. De este modo, los beneficios potenciales se ven incrementados respecto a un escenario competitivo porque, de un lado, el número de competidores se encuentra (artificialmente) limitado al existir las citadas barreras de entrada y, del otro, se puede cargar un precio superior al que existiría en un escenario de competencia perfecta.

Ahora bien, no se reseña con frecuencia la posibilidad que Uber, como empresa, pueda erigirse de facto en monopolio, esto es, que el tránsito al que nos encontremos abocados sea del de un escenario grisáceo a uno incluso más opaco, con el subsiguiente perjuicio para los usuarios.

Para contextualizar esta afirmación, no hay más que hacer referencia a la noticia que publicó el diario San Francisco Examiner el pasado 6 de enero de 2016: la compañía de taxis más grande de San Francisco, Yellow Cab, se encontraba en suspensión de pagos<sup>63</sup>. Una de las principales razones argüidas por la empresa fue la gran competencia ejercida por rivales como Uber y Lyft. Con unos 16.000 coches de Uber aproximadamente recorriendo las calles de San Francisco, la competencia estaba más que servida.

Debemos reflexionar a si esta liberalización conlleva, además de sus beneficios, una serie de consecuencias colaterales que pueden llegar a ser muy perniciosas. Puede darse una progresiva desaparición de sectores e incluso profesiones por el auge de este tipo de empresas 2.0., con el subsiguiente impacto en las tasas de empleo de una población mayoritariamente activa en el sector servicios. Se podría argüir que, en puridad, estaríamos ante una sustitución de empleos, pudiéndose dar

---

<sup>62</sup> HORPEDAHL, Jeremy, "Ideology uber alles? Economics bloggers on Uber, Lyft, and other transportation network companies". (2015). *Econ Journal Watch*, 12(3), n/a. Recuperado de <http://search.proquest.com/docview/1719242920?accountid=15292>, p. 362.

<sup>63</sup> FITZGERALD, Joe; San Francisco Examiner; "Yellow Cab to file for bankruptcy", 2016, en línea: <http://www.sfexaminer.com/yellow-cab-to-file-for-bankruptcy/> [Visitado el 10-01-2016].



un cierto trasvase o que incluso no deberíamos proteger aquellos sectores que ya han gozado durante mucho tiempo de la protección de las autoridades, algo discutido y discutible.

Sin embargo, ¿cuál es el verdadero quid de la cuestión? Sin ánimo de ofrecer una respuesta a un debate incipiente, lo cierto es que quizá se debieran focalizar los esfuerzos en que toda empresa, sea o no de la economía colaborativa, cumpla con unos mínimos estándares que garanticen tanto el correcto ejercicio de su actividad como la protección y seguridad de los consumidores y usuarios.

Ciertamente, el reto al que nos enfrentamos como sociedad es mayúsculo y el veto a este tipo de empresas no parece aceptable, ni propio de una sociedad plural. Este parece ser el camino que discurren las autoridades europeas en los próximos meses, cuando deban posicionarse en una banda u otra de esta diatriba.

Las empresas de economía colaborativa no están exentas de riesgo por el mero hecho de serlo y tras su auge las distintas autoridades reguladoras las tienen en su punto de mira. Un ejemplo que suscitó un gran debate fue el grado de cobertura del seguro de Uber. Según la empresa, éste se activaba en función de si había un pasajero en el coche o no lo había. En este segundo caso, los conductores de Uber debían responder con su propio seguro personal, que era inherentemente variable según el caso<sup>64</sup>.

Necesitamos, más que nunca, que las autoridades prevean un marco regulador que irradie este fenómeno, así como los que puedan surgir a colación del mismo, puesto que la innovación, creatividad y el resto de roles que ejercen los emprendedores en nuestra sociedad, no pueden tampoco ser desechados por una actitud inmovilista.

Decía el profesor y filósofo español José Ortega y Gasset que “sólo cabe progresar cuando se piensa en grande, sólo es posible avanzar cuando se mira lejos”. Resulta incuestionable el progreso alcanzado por nuestra sociedad y sólo hay que mirar atrás algunos años para darse cuenta de ello, pero estamos lejos de conocer cuáles son nuestros propios límites. Si no tenemos altura de miras, si claudicamos por

---

<sup>64</sup> FRANZETTI, Andres, “Risks of the sharing economy”. *Risk Management*, 62(3), 10-10,12 (2015), en: <http://search.proquest.com/docview/1675993646?accountid=15292>., p. 10.

temor al cambio y no somos ambiciosos, difícilmente avanzaremos. Abordemos este reto como se merece: caminando todos juntos.

## BIBLIOGRAFÍA

### Artículos

DOMÉNECH PASCUAL, Gabriel, “La regulación de la economía colaborativa (El caso “Uber contra el taxi”)", *Revista Ceflegal*, nº175-176 (2015).

FRANZETTI, Andres, “Risks of the sharing economy". *Risk Management*, 62(3), 10-10,12 (2015), en: <http://search.proquest.com/docview/1675993646?accountid=15292>.

GÓRRIZ LÓPEZ, Carlos, “UBER. Transporte de pasajeros y competencia desleal", *Revista del Derecho del Transporte* (2016), en prensa.

HORPEDAHL, Jeremy, “Ideology uber alles? Economics bloggers on Uber, Lyft, and other transportation network companies" (2015). *Econ Journal Watch*, 12(3), n/a, en: <http://search.proquest.com/docview/1719242920?accountid=15292>.

MASSAGUER, José, “Códigos de conducta y competencia desleal: aspectos sustantivos y procesales", *InDret*, nº2 (2011), en: [www.raco.cat/index.php/InDret/article/download/241321/323912](http://www.raco.cat/index.php/InDret/article/download/241321/323912) .

### Libros

DE MIGUEL ASENSIO, Pedro Alberto, “Servicios de la sociedad de la información" en: *Derecho privado de Internet, 5ª edición*, Cizur Menor, Navarra:Civitas, 2015.

MARTÍNEZ SANZ, Fernando et al, *Comentario Práctico a la Ley de Competencia Desleal*, Madrid:Tecnos, 2009.

MASSAGUER, José: *Comentario a la Ley de competencia desleal*, Civitas, Madrid, 1999.

### Jurisprudencia

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea Google France SARL y otros c. Louis Vuitton Malletier SA y otros, C-236/08 a C-238/08, EU:C:2010:159.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea Papasavvas y otros, C-291/13, EU:C:2014:2209.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea Rina Services y otros, C-593/13, EU:C:2015:399.

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) nº 271/2000, de 13 de marzo (RJ\2000\1207), ES:TS:2000:1971.

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) nº 512/2005, de 24 de junio (RJ\2005\4927), ES:TS:2005:4186.

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) nº 38/2011, de 16 de febrero (RJ\2011\3315), ES:TS:2011:517.

Conseil constitutionnel Français, Décision nº 2015-484 QPC de 22 de septembre 2015, FR:CC:2015:2015.484.QPC.

### **Otras resoluciones judiciales**

Auto del Juzgado de lo Mercantil nº 2 de Madrid en el que se establecen medidas cautelares previas 707/2014.

Petición de decisión prejudicial presentada por el Juzgado Mercantil nº 3 de Barcelona (España) el 7 de agosto de 2015 – Asociación Profesional Elite Taxi/Uber Systems Spain, S.L. (Asunto C-434/15). Publicado en DOUE núm. C 363 de 3 de noviembre de 2015, p.22.

### **Normativa**

Loi nº 2014-1104 du 1<sup>er</sup> octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur (Francia). Publicado en JORF núm. 0228 de 2 de octubre de 2014, p. 15938, texto nº 1.

Constitución Española, 1978. Publicado en BOE núm. 311 de 29 de diciembre de 1978.

Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local. Publicado en BOE núm. 80 de 3 de abril de 1985.

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Publicado en BOE núm. 182 de 31 de julio de 1987.

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres. Publicado en BOE núm. 241 de 8 de octubre de 1990.

Ley 3/1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal. Publicado en BOE núm. 10 de 11 de enero de 1991.

Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de ordenación y coordinación de los transportes urbanos de la Comunidad de Madrid (Comunidad de Madrid). Publicado en BOCM núm. 287 de 3 de diciembre de 1998 y BOE núm. 124 de 25 de mayo de 1999.

Ley 15/2002, de 28 de noviembre, de transporte urbano y metropolitano de Castilla y León. Publicado en BOCL núm. 238 de 11 de diciembre de 2002 y BOE núm. 2 de 2 de enero de 2003.

Ley 2/2003, de 12 de mayo, de ordenación de los transportes urbanos y metropolitanos de viajeros en Andalucía (Andalucía). Publicado en BOJA núm. 99 de 27 de mayo de 2003 y BOE núm. 145 de 18 de junio de 2003.

Ley 19/2003, de 4 de julio, del taxi (Cataluña). Publicado en DOGC núm. 3926 de 16 de julio de 2003 y BOE núm. 189 de 8 de agosto de 2003.

Directiva 89/552/CEE del Consejo, de 3 de octubre de 1989, sobre la coordinación de determinadas disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados Miembros relativas al ejercicio de actividades de radiodifusión televisiva. Publicado en DOUE núm. L 298 de 17 de octubre de 1989, pp. 23-30.

Directiva 98/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio de 1998 por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas. Publicado en DOUE núm. L 204 de 21 de julio de 1998, pp.37-48.

Directiva 98/48/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de julio de 1998 que modifica la Directiva 98/34/CE por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas. Publicado en DOUE núm. L 217 de 5 de agosto de 1998, pp. 18-26.

Directiva 98/84/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre, relativa a la protección jurídica de los servicios de acceso condicional o basados en dicho acceso. Publicado en DOUE núm. L 320 de 28 de noviembre de 1998, pp.54-57.

Directiva 2000/31/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 8 de junio de 2000, relativa a determinados aspectos jurídicos de los servicios de la sociedad de la información, en particular el comercio electrónico en el mercado interior. Publicado en DOUE núm. L 178 de 17 de julio de 2000, pp. 1-16.

Directiva 2001/29/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de mayo de 2001, relativa a la armonización de determinados aspectos de los derechos de autor y derechos afines a los derechos de autor en la sociedad de la información. Publicado en DOUE núm. L 167 de 22 de junio de 2001, pp. 10-19.

Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior. Publicado en DOUE núm. L 376 de 27 de diciembre de 2006, pp. 36-68.

### **Webgrafía**

BRANDOM, Russell, The Verge, “Uber launches UberENGLISH, offering English-speaking drivers in Colombia”, 2015, en línea: <http://www.theverge.com/2015/9/9/9276841/uber-duolingo-uberenglish-columbia-latin-america-esl> [Visitado el 17/11/2015].

CPUC, “Transportation Network Companies”, “Passenger Carrier Proceeding”, 2015, en línea: <http://www.cpuc.ca.gov/PUC/Enforcement/TNC/> [Visitado el 20/12/2015].

El Mundo, “Uber deja al descubierto los datos de sus conductores en Estados Unidos”, 2015, en línea: <http://www.elmundo.es/tecnologia/2015/10/14/561e77dee2704e75798b4652.html> [Visitado el 14/11/2015].

El País, «La justicia ordena el bloqueo de la aplicación de Uber en Italia», 2015, en línea: [http://economia.elpais.com/economia/2015/05/26/actualidad/1432657301\\_404515.html](http://economia.elpais.com/economia/2015/05/26/actualidad/1432657301_404515.html) [Visitado el 18/11/2015].

Europa Press, “Uber denuncia a España ante la CE por prohibir su servicio”, 2015, en línea: <http://www.europapress.es/economia/noticia-uber-denuncia-espana-ce-prohibir-servicio-20150331145534.html> [Visitado el 18/11/2015].

FITZGERALD, Joe; San Francisco Examiner; “Yellow Cab to file for bankruptcy”, 2016, en línea: <http://www.sfexaminer.com/yellow-cab-to-file-for-bankruptcy/> [Visitado el 10-01-2016].

JACQUIN, Jean-Baptiste, Le Monde, «Le Conseil constitutionnel confirme l’illégalité du service UberPop en France», 2015, en línea: [http://www.lemonde.fr/economie/article/2015/09/22/web-eco-uberpop-decision-conseil-constitutionnel\\_4767302\\_3234.html](http://www.lemonde.fr/economie/article/2015/09/22/web-eco-uberpop-decision-conseil-constitutionnel_4767302_3234.html) [Visitado el 18/11/2015].

KROES, Neelie; European Commission, “My view on today’s taxi protests and what it means for the sharing economy”, 2014, en línea: [http://ec.europa.eu/archives/commission\\_2010-2014/kroes/en/blog/my-view-todays-taxi-protests-and-what-it-means-sharing-economy.html](http://ec.europa.eu/archives/commission_2010-2014/kroes/en/blog/my-view-todays-taxi-protests-and-what-it-means-sharing-economy.html) [Visitado el 18-11-2015].

Le Figaro, «Taxis, VTC, UberPop : ce que dit la loi », 2015, en línea: <http://www.lefigaro.fr/economie/le-scan-eco/explicateur/2015/06/09/29004-20150609ARTFIG00274-taxis-vtc-uberpop-ce-que-dit-la-loi.php> [Visitado el 18/11/2015].

Le Monde, “Taxis: Hollande condamne les violences, incertitude sur la suite du mouvement”, 2015, en línea: [http://www.lemonde.fr/societe/article/2015/06/25/les-taxis-bloquent-plusieurs-acces-a-roissy-circulation-difficile-dans-la-capitale\\_4661189\\_3224.html](http://www.lemonde.fr/societe/article/2015/06/25/les-taxis-bloquent-plusieurs-acces-a-roissy-circulation-difficile-dans-la-capitale_4661189_3224.html) [Visitado el 18/11/2015].

Le Monde, « Uber annonce la suspension d’UberPop en France dès ce soir », 2015, en línea: [http://www.lemonde.fr/economie/article/2015/07/03/uber-annonce-la-suspension-d-uberpop-en-france\\_4669011\\_3234.html](http://www.lemonde.fr/economie/article/2015/07/03/uber-annonce-la-suspension-d-uberpop-en-france_4669011_3234.html) [Visitado el 18/11/2015].

MACMILLAN, Douglas; DEMOS, Telis; The Wall Street Journal, “Uber Valued at More Than \$50 Billion”, 2015, en línea: <http://www.wsj.com/articles/uber-valued-at-more-than-50-billion-1438367457> [Visitado el 20-11-2015].

Noticias Jurídicas, “Un Juez plantea como cuestión prejudicial al TJUE si el servicio que presta Uber supone una competencia desleal para los taxistas”, 2015, en línea: <http://noticias.juridicas.com/actualidad/noticias/10260-un-juez-plantea-como-cuestion-prejudicial-al-tjue-si-el-servicio-que-presta-uber-supone-una-competencia-desleal-para-los-taxistas/> [Visitado el 18/11/2015].

NÚÑEZ, F., El Mundo, “Hacienda acecha a los taxis de Uber”, 2014, en línea: <http://www.elmundo.es/economia/2014/09/20/541c8ba1268e3e16608b456f.html> [Visitado el 17/11/2015].

ROTH, Sara, USA Today, “Uber to halt operations in Portland for 3 months”, 2014, en línea: <http://www.usatoday.com/story/money/business/2014/12/18/uber-to-halt-operations-in-portland-for-3-months/20617005/> [Visitado el 17/11/2015].

STATT, Nick, The Verge, “New York taxi owners are suing the city for letting Uber destroy their business”, 2015, en línea: <http://www.theverge.com/2015/11/17/9752304/new-york-taxi-owners-lenders-city-lawsuit-uber> [Visitado el 18/11/2015].

The Associated Press, USA Today, “Uber loses preliminary suit in Netherlands”, 2014, en línea: <http://www.usatoday.com/story/money/business/2014/12/08/uber-suit-netherlands/20088253/> [Visitado el 17/11/2015].

The Telegraph, “The evolution of the mobile phone: in pictures”, 2012, en línea: <http://www.telegraph.co.uk/technology/mobile-phones/11339603/The-evolution-of-the-mobile-phone-in-pictures.html> [Visitado el 06/12/2015].

Uber, “El app de Uber”, 2015, en línea: <https://www.uber.com/es-ES/> [Visitado el 14/11/2015].

Uber, “Uber necesita socios como tú”, 2015, en línea: <https://partners.uber.com/join/> [Visitado el 14/11/2015].



USA Today, “Uber ordered to stop operating in South Carolina”, 2015, en línea: <http://www.usatoday.com/story/news/nation/2015/01/15/uber-ordered-to-stop-operating-in-south-carolina/21836235/> [Visitado el 17/11/2015].

### **Documentos**

AZEVEDO, Filipa; MACIEJEWSKI, Mariusz; European Parliament, “Social, economic and legal consequences of Uber and similar transportation network companies (TNCs)”, 2015, en línea: [http://www.europarl.europa.eu/thinktank/es/document.html?reference=IPOL\\_BRI%282015%29563398](http://www.europarl.europa.eu/thinktank/es/document.html?reference=IPOL_BRI%282015%29563398) [Visitado el 23/12/2015].

Comisión Europea, “El desafío digital de Europa. Contribución de la Comisión al Consejo Europeo de 24-25 de octubre de 2013”, 2013, en línea: [http://ec.europa.eu/europe2020/pdf/20131010\\_es.pdf](http://ec.europa.eu/europe2020/pdf/20131010_es.pdf) [Visitado el 07/12/2015].

Comisión Europea, Comunicado de prensa, “Reducir los trámites burocráticos: un ahorro de hasta 48 millones de euros gracias a la introducción de nuevas normas aplicables a las resoluciones judiciales transfronterizas”, en línea: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-15-3080\\_es.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-3080_es.htm) [Visitado el 05/12/2015].

Transportation Research Board, “Between Public and Private Mobility: Examining the Rise of Technology-Enabled Transportation Services”, Special Report 319, 2015, en línea: <http://www.trb.org/Main/Blurbs/173511.aspx> [Visitado el 20/12/2015].