



This is the **published version** of the bachelor thesis:

Revilla Gómez, Eric; Ortega Soriano, Jorge, Dir. Derecho de la competencia en las plataformas de economía colaborativa : el caso Taxi vs Uber y Cabify en Cataluña. 2024. (Grau en Administració i Direcció d'Empreses i Grau en Dret)

This version is available at <https://ddd.uab.cat/record/303110>

under the terms of the  license



Curso 2023-2024

Trabajo de Fin de Grado

Derecho de la competencia en las plataformas de
economía colaborativa:
el caso Taxi vs Uber y Cabify en Cataluña

ALUMNO: ERIC REVILLA GÓMEZ

Tutor: Jorge Ortega Soriano

RESUMEN

Esta investigación se centra en el estudio práctico de la controversia generada por las plataformas digitales que se enmarcan la conocida como economía colaborativa, en concreto, el caso de las licencias de Taxi convencionales vs las VTC. La motivación principal para tratar esta cuestión es que, si bien es cierto que la citada controversia ha sido objeto de debate recurrente en los últimos años, aún no ha concluido ni existe consenso u opinión unánime al respecto. En concreto, la investigación se centrará en el ámbito geográfico de Cataluña (especialmente en Barcelona) ya que su reciente y particular regulación ofrece un amplio y novedoso espacio para el análisis y un nuevo panorama aún por conocer. Este asunto se abordará tomando como principal referencia la *Ley 3/1991, de 10 de enero, de competencia desleal*, por lo que aquello que se trata de determinar con este estudio es la posible existencia de competencia desleal de las empresas VTC con respecto a las licencias convencionales, observando como consecuencia las repercusiones que de su existencia pueden derivarse y, en último término, tratar de aportar una solución al conflicto.

Palabras clave: plataforma digital, aplicación, economía colaborativa, VTC, Taxi, Uber, Cabify, Barcelona, Cataluña, competencia desleal, sanción, Derecho de competencia, conductor, licencia, autorización

ABSTRACT

This research focuses on the practical study of the controversy produced by the digital platforms that fall within the called collaborative economy, specifically, the case of conventional cab licenses vs VTC. The main motivation for addressing this issue is that, although it is true that the controversy has been the subject of recurrent debate in recent years, it has not yet concluded and there is no consensus or unanimous opinion on the matter. Specifically, the research will focus on the geographical scope of Catalonia (especially in Barcelona) since its recent and particular regulation offers a wide and novel space for analysis and a new panorama yet to be known. The issue will be addressed taking as main reference the Law 3/1991, of January 10, on unfair competition, so that what this study seeks to determine is the possible existence of unfair competition of VTC companies with respect to conventional licenses, observing as a consequence the repercussions that may arise from its existence and, ultimately, try to provide a solution to the conflict.

Key Words: digital platform, application, collaborative economy, VTC, Taxi, Uber, Cabify, Barcelona, Catalonia, unfair competition, sanction, competition law, driver, license, license, authorization

LISTADO DE ABREVIATURAS

- ACC: Autoridad Catalana de la Competencia
- AMB: Área Metropolitana de Barcelona
- Art.: artículo
- Arts.: artículos
- CC: Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil
- CE: Constitución Española
- F.J.: Fundamento Jurídico
- IMET: Instituto Metropolitano del Taxi
- Pág: página
- Págs: páginas
- LCD: Ley 3/1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal
- Ley del Taxi: Ley 19/2003, de 4 de julio, del Taxi
- LSSICE: Ley 34/2002, de 11 de julio, de servicios de la sociedad de la información y de comercio electrónico
- Ob. Cit.: Obra Citada
- TC: Tribunal Constitucional
- TS: Tribunal Supremo
- TFUE: Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea
- TSJC: Tribunal Superior de Justicia de Cataluña
- TJUE: Tribunal de Justicia de la Unión Europea
- RVTC: Reglamento de ordenación de la actividad de transporte urbano discrecional de viajeros con conductor en vehículos de hasta nueve plazas que circulan íntegramente en el ámbito del AMB, de 26 de junio de 2018
- STC: Sentencia del Tribunal Constitucional
- STS: Sentencia del Tribunal Supremo
- STSJC: Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña
- STC: Sentencia del Tribunal Constitucional
- STJUE: Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea
- UE: Unión Europea
- VTC: Vehículos de Transporte con Conductor

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN.....	2
2.	MODELOS DE NEGOCIO DE TAXI, UBER Y CABIFY	4
3.	ANTECEDENTES DEL CONFLICTO	8
4.	REGULACIÓN NORMATIVA DE TAXI Y LAS VTC	13
4.1.	NORMATIVA ESTATAL	14
4.2.	NORMATIVA AUTONÓMICA APLICABLE EN CATALUÑA.....	18
4.3.	NORMATIVA APLICABLE EN EL ÁREA METROPOLITANA DE BARCELONA	21
5.	¿EXISTE COMPETENCIA DESLEAL DE UBER Y CABIFY RESPECTO AL SERVICIO DE TAXI?	24
6.	PROPUESTAS DE SOLUCIONES AL CONFLICTO	35
7.	CONCLUSIONES.....	39
8.	BIBLIOGRAFÍA.....	42
9.	REFERENCIAS NORMATIVAS.....	46

1. INTRODUCCIÓN

Objetivos

El uso y progreso de las nuevas tecnologías durante la última década ha llegado a afectar a sectores que, en un escenario inicial, podía parecer que no guardaran relación alguna con estos avances. En este contexto, la expansión de las plataformas *peer to peer* o de economía colaborativa han transformado la forma de entender las empresas de Vehículos de Transporte con Conductor (en lo sucesivo «VTC»). El conflicto en el que se centra este estudio se inició con la supuesta violación de normas de las plataformas colaborativas por incumplimiento de la obligación de prestar los servicios de transporte de viajeros en turismo sin la pertinente autorización. En la actualidad, el conflicto ha pasado a un nuevo escenario en el que las presiones ejercidas por los operadores con licencias convencionales han supuesto un obstáculo para la viabilidad del modelo de negocio de las plataformas colaborativas dado el progresivo endurecimiento de las normativas reguladoras de la actividad, según Górriz, C¹. No obstante, resulta difícil determinar la realidad sobre el cumplimiento o no de la normativa reguladora de la actividad por parte de las plataformas colaborativas.

En esta investigación se tratará de determinar la existencia o no de una situación de competencia desleal en la relación entre Taxi y Uber y Cabify, en concreto, si las dos últimas vulneran el derecho de la competencia de Taxi. Con ello, consecuentemente, se podrá saber si las diferentes y nuevas propuestas legislativas que han surgido para regular esta controversia han venido a paliar los efectos de dicha situación o si, por el contrario, han concedido mayor desventaja a alguna de las empresas VTC objeto de estudio.

Planteamiento

Para conseguir el objetivo marcado, este estudio se enfocará en el ámbito legal geográfico de Cataluña y Barcelona, por lo que se centrará en determinar si la situación actual de las VTC en la ciudad conlleva una situación de competencia desleal de Uber y Cabify hacia Taxi. Para ello, se analizará el contenido de la legislación vigente que regula la situación, con especial atención a la Ley 3/1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal, así como la Ley 19/2003, de 4 de julio, del Taxi y con una especial consideración con la nueva normativa VTC.

Asimismo, como parte del estudio se realizará una comparativa con la regulación en otros contextos legales. De este modo, mediante el análisis de la situación en legal en otro territorio contexto legal, se podrá no solamente determinar si la regulación de las VTC en

¹ Górriz López, C. (2019). Taxi vs Uber: de la competencia desleal al arrendamiento de vehículo con conductor. *Revista de Derecho Mercantil*, (311)

https://ddd.uab.cat/pub/artpub/2019/249850/revdermer_a2019n311agorriz.pdf

Barcelona da espacio a la vulneración del derecho de la competencia o por el contrario la limita, sino que también pueden observarse vías de solución para este conflicto.

Cabe destacar que se ha considerado necesario tratar Uber y Cabify al mismo tiempo para poder entender el conflicto ya que son las dos principales plataformas en línea de transporte en España, motivo por el que han sido ambas foco del problema jurídico que aquí se plantea. En concreto, en la capital catalana Cabify ha sido la principal empresa operadora de VTC desde 2016, seguida por Uber y Bolt (esta última inicio su prestación de Servicios en Barcelona a finales de 2022, por lo que no será analizada dada su breve trayectoria en el contexto catalán).

Por tanto, no se puede llevar a cabo un correcto análisis de esta situación sin contar con las dos operadoras VTC líderes en Barcelona: Cabify y Uber.

2. MODELOS DE NEGOCIO DE TAXI, UBER Y CABIFY

A lo largo de los años, los diferentes modelos de negocio, así como los tipos de empresas y los productos y servicios que éstas ponen en el mercado han evolucionado de acuerdo a las tendencias sociales y económicas de cada periodo. En esta línea, servicios que en cierto modo podrían considerarse clásicos, cuyo modelo de negocio ha sido indiscutido e insustituible durante décadas, han visto surgir nuevas opciones en el mercado cuyo crecimiento y consolidación representan una amenaza para su rentabilidad y, como consecuencia, su supervivencia. Uno de estos nuevos modos de generar riqueza y llegar a los consumidores son las conocidas compañías o plataformas de economía colaborativa.

El modelo de economía colaborativa consiste en la intervención de una plataforma digital que habilita para realizar transacciones entre iguales (*peer to peer*: 2P2) o de profesionales a consumidores (*business to consumer*: B2C). Con este modelo con un alto grado de descentralización y autoorganización², la empresa propietaria de esa plataforma obtiene su rendimiento llevándose un porcentaje por cada transacción que se realiza.

En este contexto, el sector del transporte discrecional de viajeros³ en vehículos de turismo ha sido uno de los más afectados por la irrupción de estos nuevos modelos de negocio, aportando beneficios y oportunidades, pero también representando una fuerte amenaza para la estabilidad de los modelos ya existentes. Para entender el efecto que este fenómeno ha tenido en el mercado deben ser analizados los modelos de negocio de las principales operadoras del sector antes y después de la irrupción de estas plataformas, según la ACC⁴: los prestadores del servicio de Taxi y los que arriendan vehículos con conductor (VTC).

El servicio de Taxi⁵ consiste en el transporte público e individual (urbano o interurbano) de un máximo de 8 pasajeros efectuado por cuenta ajena mediante el pago de un precio y

² Rodrigues, R.& Druschel, P. (2010). "Peer-to-peer systems". *Communications of the ACM*, 53 (10), (p.1). <https://dl.acm.org/doi/pdf/10.1145/1831407.1831427>

³ Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, BOE, 182, § 23451-23481 (1987). Art 63. Se considera transporte de viajeros «*cundo estén dedicados a realizar los desplazamientos de las personas en vehículos contruidos y acondicionados para tal fin*». <https://www.boe.es/eli/es/l/1987/07/30/16/con>

⁴ Autoridad Catalana de la Competencia (2012, noviembre). Reflexiones precompetitivas sobre el modelo regulador del taxi y del arrendamiento de vehiculos con conductor. https://acco.gencat.cat/web/.content/80_acco/documents/arxiu/actuacions/reflexiones_taxi_vtc_esp.pdf

⁵ Ley 19/2003, de 4 julio, del Taxi, BOE, 189§ 30708-30718 (2003). Art. 2. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2003-15897>

cuya autorización⁶, generalmente intransferible, se encuentra bajo el control y la gestión de la Administración Pública. Estos vehículos, cuya apariencia se encuentra legalmente delimitada están equipados con dispositivos electrónicos que calculan la tarifa del viaje según el criterio legalmente fijado.

La prestación de los servicios de Taxi puede llevarse a cabo bajo dos modalidades⁷: como empleados por operadoras de taxis (en cuyo caso reciben la consideración de trabajadores por cuenta ajena pudiendo estar sujetos a contratos laborales y a las condiciones laborales que se deriven de estos) o por cuenta propia, recibiendo así la consideración de autónomos.

En contraste con el sistema del servicio de Taxi, el modelo de negocio que presentan las VTC Uber y Cabify es un modelo multilateral, en el que la plataforma digital (APP) propiedad de la empresa pone en contacto a conductores y potenciales pasajeros para ofrecerles de forma rápida y personalizada un servicio de transporte interurbano a un precio, presuntamente, más bajo que el ofertado por los medios convencionales⁸. De esta forma, su actividad muestra componentes de servicio de transporte y servicio de intermediación, según STJUE⁹.

En el caso de Uber¹⁰, la plataforma reconoce la localización geográfica del usuario y encuentra los conductores disponibles más próximos. En el momento en el que el conductor acepta realizar el servicio, el usuario es notificado a través de la aplicación y le informa del tiempo de espera aproximado, así como el precio del viaje, por lo que de forma previa el pasajero puede conocer la tarifa (a diferencia del servicio de taxi). Una

⁶ Art. 42. de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres : «*La realización de transporte público de viajeros y mercancías estará supeditada a la posesión de una autorización que habilite para ello, expedida por el órgano competente de la Administración General del Estado o, en su caso, por el de aquella Comunidad Autónoma en que se domicilie dicha autorización, cuando esta facultad le haya sido delegada por el Estado*».

<https://www.boe.es/eli/es/l/1987/07/30/16/con>

⁷ Art. 18: Ley 19/2003, de 4 julio, del Taxi.: «*Los titulares de licencias pueden prestar el servicio personalmente o mediante la contratación de conductores asalariados*».

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2003-15897>

⁸ Rodrigues, R. & Druschel, P. (2010). Ob. Cit. (p. 81).

<https://dl.acm.org/doi/pdf/10.1145/1831407.1831427>

⁹ Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 20 de diciembre de 2017, Elite Taxi vs. Uber, Asunto C-434/15, fundamento jurídico 46; ECLI:EU:C:2023:448

<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=198047&pageIndex=0&doclang=ES&mode=req&dir=&occ=first&part=1>

¹⁰ Boboc, S. (2017). UBER: ¿transportista o intermediaria en el transporte? El caso español. *Revista de Estudios Europeos*, (70), 7-26

<https://repositori.uji.es/xmlui/bitstream/handle/10234/174217/57640.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

vez efectuado el viaje, el importe se deduce de la tarjeta de crédito del usuario, ya que éste previamente ha dado sus datos al contratar el servicio. La aplicación contiene también una funcionalidad de evaluación del servicio. Uber actúa en España mediante Uber Systems Spain, S. L., filial de Uber International Holding, B. V. Asimismo, en Cataluña ofrece el servicio en distintas modalidades, diferenciando principalmente su propia operadora de Taxi y la modalidad VTC (en este estudio se tratará esta última).

Por su parte, Cabify compite directamente con otros servicios de transporte de viajeros proporcionando a sus clientes la posibilidad de desplazarse desde un lugar a otro con total comodidad y flexibilidad. De forma similar a Uber, se puede pedir un viaje y pagarlo desde la APP, solicitando la recogida desde el punto donde el usuario se localice. En cuanto a su propuesta de valor, a diferencia de Uber, se distingue por su oferta de coches de lujo con conductor para hacer el desplazamiento (también presenta una oferta más económica), además de la personalización del servicio. Una de sus principales ventajas es la posibilidad de elegir entre diferentes tipos de vehículos, protocolos y tarifas para cualquier viaje. En España, Cabify es gestionada en España por Maxi Mobility Spain, S.L.; mientras que en Cataluña, desde la vuelta a Barcelona en 2019, opera a través de Prestige & Limousine, S.L.¹¹

Por tanto, la propuesta de valor de estas nuevas empresas VTC es la facilidad en la búsqueda de un medio de transporte que sirva como alternativa al taxi, mediante un servicio más flexible y rápido, así como personal y ventajoso económicamente. Además, Uber y Cabify son operadoras referentes en movilidad sostenible¹², según STJUE¹³.

No obstante, debe puntualizarse que, si bien similares, los modelos de negocio de Uber y Cabify no son idénticos. Las principales diferencias entre estas dos operadoras se encuentran en la consideración profesional de los conductores que actúan bajo el nombre de la marca y en la propiedad de los vehículos.

Uber y Cabify, según la jurisprudencia del TJUE en la sentencia anteriormente mencionada, llevan a cabo un fuerte control sobre el servicio realizado por los

¹¹ BORME n.º 53, de 15 de febrero de 2019
<https://www.boe.es/borme/dias/2019/02/15/>

¹² Art. 4 f) de la Ley 9/2003, de 13 de junio, de la movilidad: «*Movilidad que se satisface en un tiempo y con un coste razonables y que minimiza los efectos negativos sobre el entorno y la calidad de vida de las personas*».

¹³ Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de la Unión Europea (Sala Primera), de 8 de junio de 2023, asunto C-50/21, apartado 29; ECLI:EU:C:2023:448.
<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=274412&pageIndex=0&doclang=ES&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=1629472>

conductores al amparo de las autorizaciones VTC: seleccionan a los conductores que se registran, fijan el precio del servicio, cobran el precio del cliente y abonan una parte al conductor, controlan la calidad del viaje a través de un sistema de valoraciones en la plataforma, además de controlar que se cumplan las características a los vehículos impuestas legalmente.

Si bien el modelo de Cabify ofrece más dudas, el modelo de Uber sí puede considerarse de “economía colaborativa propiamente”, lo que permite que cualquier persona puede registrarse como conductor y ofrecer a través de la plataforma de la empresa sus servicios.

3. ANTECEDENTES DEL CONFLICTO

La norma que establece que en un territorio específico por cada 30 taxis se pueden conceder un máximo de 1 VTC¹⁴, ha centrado el conflicto¹⁵ entre las distintas operadoras del servicio de transporte de viajeros por carretera durante los últimos años, extendiéndose a muchos lugares distintos. No obstante, esta investigación se centra en el tratamiento de aquello que afecta a la actividad en Cataluña y el municipio de Barcelona, pudiendo dejar un análisis más amplio para estudios posteriores. Pese a lo reciente de los últimos intentos normativos de poner fin al debate, el conflicto entre Taxi y las VTC empezó hace más de una década.

En el año 2006 fue aprobada la *Directiva 2006/123/CE*¹⁶ (en lo sucesivo “Directiva Bolkestein”, en referencia a su impulsor Frits Bolkestein). El objetivo de esa directiva era promover la libertad de establecimiento y la libre circulación de servicios dentro de la UE, para así mejorar la eficiencia y productividad de los sectores implicados, además de incrementar la variedad de servicios ofrecidos a los ciudadanos. Sin embargo, fue la trasposición¹⁷ de la Directiva llevada a cabo por el gobierno socialista español presidido por José Luis Rodríguez Zapatero¹⁸ lo que generó una gran controversia. La aplicación de los principios de la mencionada directiva al Derecho español se realizó a través de la conocida como “*Ley Ómnibus*”¹⁹, aprobada en el año 2009, inspirada en la liberalización del sector de los servicios, lo cual incluía tanto a taxi como a las VTC.

¹⁴ Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, BOE, 182, § 23451-23481 (1987), art. 48.3.

<https://www.boe.es/eli/es/l/1987/07/30/16/con>

¹⁵ 23 de enero de 2019. Claves para entender el conflicto entre los taxis y las VTC. *El Diario.es*.

https://www.eldiario.es/economia/claves-entender-conflicto-taxis-vtc_1_1996085.html

¹⁶ *Directiva 2006/123/CE del parlamento europeo y del consejo de 12 de diciembre de 2006 relativa a los servicios en el mercado interior*, DOUE, 376, § 26- 68 (2006).

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2006-82665>

¹⁷ EurLex, Web Oficial de la Unión Europea: «Los Estados miembros son libres de elegir la forma y los métodos para transponer las directivas a su Derecho nacional. En cambio, son vinculantes las disposiciones de la directiva sobre el resultado que debe alcanzarse y el plazo para la transposición. Las autoridades nacionales deben comunicar a la Comisión Europea las medidas que adopten al respecto. La Comisión Europea comprueba que la transposición de la legislación europea al Derecho nacional sea completa y correcta».

<https://eur-lex.europa.eu/collection/n-law/mne.html?locale=es>

¹⁸ Presidente del Gobierno español entre los años 2004 y 2011.

¹⁹ Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, BOE, 308, § 108507-108578 (2009).

<https://www.boe.es/eli/es/l/2009/12/22/25/con>

La “*Ley Ómnibus*” eliminaba las limitaciones para la concesión de títulos habilitantes para prestar el servicio de transporte de pasajeros en la modalidad de arrendamiento de vehículos con conductor (entre otros). Se eliminaba de esta forma la norma que imponía la ratio de una licencia para VTC por cada treinta de taxi, establecida por la *Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres* (en lo sucesivo “LOTT”). La eliminación de esta restricción para el servicio de VTC dejó la puerta abierta para la llegada al mercado de transportes de operadoras como Uber y Cabify²⁰.

Sin embargo, lejos de mantenerse el equilibrio entre oferta y demanda en el servicio de transporte de viajeros por carretera, el cambio introducido por la “*Ley Ómnibus*” descompensó el mercado, lo cual se refleja en el paso de 2.000 autorizaciones para VTC concedidas en 2014 a las más de 11.000 en 2018²¹, lo cual supuso una amenaza de caída del valor de las licencias de taxi. Como consecuencia, de nuevo el poder político intervino en el funcionamiento del sector, en esta ocasión durante el mandato del gobierno popular presidido por Mariano Rajoy²², considerando errónea la reforma llevada a cabo por el anterior gobierno e imponiendo de nuevo la “ratio 1/30” y devolviendo la vigencia a la norma establecida en la LOTT vía Real-Decreto²³. No obstante, ante la denegación de concesiones de nuevas autorizaciones para servicio VTC con el objetivo de reestablecer la proporción 1/30, surgió un negocio de venta y especulación de licencias para transporte en vehículos de turismo. Debido a la incomodidad social que el retorno a esta regla generó, el TS²⁴ se pronunció al respecto, reafirmando la validez de la “ratio 1/30”; pero tan solo cuando su aplicación sea necesaria para garantizar el equilibrio entre la modalidad de transporte de las VTC y la modalidad de taxi, teniendo en cuenta la relevancia del servicio de taxi como servicio de interés general.

²⁰ Tarrés Vives, M. (2012). “La «Ley ómnibus», el taxi y el arrendamiento de vehículos con conductor”, en Vicenç Aguado i Cudolà, V. y Noguera De La Muela, B. (coords.), *El impacto de la Directiva servicios en las administraciones públicas: aspectos generales y sectoriales*, Barcelona, Editorial Atelier, págs. 289-306.

²¹ G^a Alcalde, Lucas y Vega, L. (2023, junio). *Europa decide el futuro de Cabify, Uber y Bolt en España: todo lo que está en juego en el conflicto entre el taxi y las VTC*. Business Insider <https://www.businessinsider.es/vtc-vs-taxi-futuro-cabify-uber-bolt-espana-depende-europa-1253492>

²² Presidente del Gobierno español entre 2011 y 2018.

²³ Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, BOE, 97, § 41051-41053 (2018). <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2018-5451>

²⁴ Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo contencioso- administrativo, Sección 3^a) nº 921/2018, de 4 de junio, Nº ROJ: 1913/2018; ECLI:ES:TS:2018:1913 <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2018-10126>

Con el conflicto todavía presente, se cedieron en 2018 las competencias para gestionar el sector a las Comunidades Autónomas, a través del *Real Decreto-ley 13/2018*²⁵, de forma que fueran ellas (y en su caso, los entes locales) quienes establecieran las condiciones para la denegación o concesión de nuevas licencias. Con la aplicación de este decreto, se modificaba la LOTT, determinando que la autorización de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional habilitaba, exclusivamente, para realizar servicios de carácter interurbano. Se dejaba así que fueran los órganos competentes en materia de transporte urbano los que determinasen las condiciones en las que podrán ser autorizados y prestados los servicios de transporte de viajeros íntegramente desarrollados en su ámbito territorial (incluidos los que se realizan en la modalidad de arrendamiento de vehículos con conductor). De este modo, se fijó como plazo transitorio a las Comunidades Autónomas hasta septiembre de 2022 para realizar una regulación de la actividad de las empresas VTC. Con esta delegación de competencias, Cataluña, y en concreto Barcelona, fue el territorio más restrictivo en su regulación sobre la actividad de las VTC. Las nuevas restricciones impuestas en Cataluña, especialmente el *Decreto Ley 4/2019*²⁶, provocaron la marcha temporal de Uber y Cabify del mercado de transportes catalán.

A través de los *Decretos Ley 4/2019* y *9/2022*²⁷, el Gobierno de Cataluña impuso restricciones no presentes en anteriores regulaciones, que iban más allá de la mantenida ratio 1/30, entre las que destacaba un periodo espera mínimo entre contratación y servicio de 15 minutos que ponía en riesgo la viabilidad del modelo de negocio y otras condiciones difíciles de cumplir para los vehículos:

- Tiempo de antelación mínimo de 15 minutos para viajes con VTC
- La prohibición de deambular por las vías públicas buscando clientes
- La obligación sobre las licencias de VTC de haber sido adscritas mínimo un año antes y poseer el permiso de conducir con al menos dos años de antigüedad
- Prestar el servicio con vehículos eléctricos o híbridos enchufables, además de tener una longitud mínima de 4,90 metros.

²⁵ Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor., BOE, 236 § 93730- 93737 (2018). Conocido como “*Decreto Ábalos*”, en referencia al ministro de Transportes José Luis Ábalos.

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2018-13179>

²⁶ Decreto-ley 4/2019, de 29 de enero, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el alquiler de vehículos con conductor, DOGC, 7800 § 1-9 (2019). <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=DOGC-f-2019-90273>

²⁷ Decreto-ley 9/2022, de 5 de julio, de medidas urgentes en materia de alquiler de vehículos con conductor, DOGC, 8704, § 117252- 117265 (2022). <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2022-13533>

También se trató de regular de forma específica la actividad de las VTC en el municipio de Barcelona:

En primer lugar, *el Reglamento de ordenación de la actividad de transporte urbano discrecional de viajeros con conductor en vehículos de hasta nueve plazas que circulan íntegramente en el ámbito del AMB, de 26 de junio de 2018* (en lo sucesivo “RVTC”) estableció que los servicios de VTC estaban sujetos a la previa obtención de una autorización municipal (adicional a la ya necesaria) que habilitase a su titular a prestar dicho servicio así como, de nuevo, a la limitación del número de licencias a 1 VTC / 30 taxis, haciendo uso de la facultad prevista en el art. 48.3 de la LOTT. Este reglamento fue impugnado y suspendido de forma cautelar por el TSJC²⁸.

Más tarde, *el Reglamento por el que se establecen las condiciones de explotación de las autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos turismo de alquiler con conductor de hasta nueve plazas (VTC), cuando prestan servicios urbanos en el ámbito del Área Metropolitana Barcelona*, de 21 de mayo de 2019 estableció nuevas medidas restrictivas de la actividad de las VTC que, en su mayoría, quedaron cautelarmente suspendidas²⁹.

En el marco del litigio surgido entre la operadora Prestige and Limousine, S. L., y el Área Metropolitana de Barcelona (en lo sucesivo “AMB”) promovido por la primera solicitando que el RVTC fuera declarado nulo de pleno derecho, el TSJC planteó una cuestión prejudicial al TJUE³⁰, en la que pedía confirmación al TJUE sobre el cumplimiento de la normativa catalana con los arts. 49 y 107.1 TFUE.

En este procedimiento prejudicial, el AMB defendió las medidas adoptadas en el RVTC basándose en el interés general que supone el mantenimiento y la accesibilidad del servicio de taxi, así como la buena gestión de la red de transportes de Barcelona. Por ello, el AMB argumentó la necesidad de mantener el equilibrio entre las VTC y Taxi, además de abogar por la sostenibilidad (preocupación recurrente en la normativa de transporte catalán).

²⁸ Auto del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Sección 3.a de la Sala de lo contencioso-administrativo), de 26 de septiembre de 2019.
<https://www.poderjudicial.es/cgpj/es/Poder-Judicial/Tribunales-Superiores-de-Justicia/TSJ-Cataluna/Jurisprudencia/Jurisprudencia-del-TSJ/>

²⁹ Auto del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Sección 3.a de la Sala de lo contencioso-administrativo), de 9 de julio de 2019.
<https://www.poderjudicial.es/cgpj/es/Poder-Judicial/Tribunales-Superiores-de-Justicia/TSJ-Cataluna/Jurisprudencia/Jurisprudencia-del-TSJ/>

³⁰ Auto del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Sección 3.a de la Sala de lo contencioso-administrativo), de 19 de enero de 2021, N°ROJ: ATSJ 18/2021; ECLI: ES: TSJCAT:2021:18A
<https://www.poderjudicial.es/search/indexAN.jsp>

Por su parte, la postura de Prestige and Limousine, S.L. era que el RVTC se inspiraba en la defensa de los intereses económicos de taxi frente a la tendencia creciente de consumo de los servicios de VTC en Barcelona, por lo que la normativa impulsada por el AMB se basaba en evitar el riesgo para la viabilidad económica de taxi que representaban operadoras como Uber y Cabify. Según el TSJC, la normativa no tomaba en cuenta la garantía que suponen los vehículos poco contaminantes que ofrecen los servicios VTC, de acuerdo con el objetivo de movilidad sostenible. Adicionalmente, para el TSJC la imposición de doble licencia para las VTC que operan en el AMB suponía un intervencionismo excesivo de la administración catalana como estrategia para reducir la competencia entre taxi y VTC. Todo ello, como conclusión del tribunal, representaba un impedimento para el establecimiento de las operadoras VTC en Barcelona, concediendo una potencial ventaja a taxi y falseando la libre competencia en el mercado de transportes.

Finalmente, en relación a la cuestión prejudicial planteada, en junio de 2023 el TJUE se pronunció³¹ en el siguiente sentido:

- Respecto a la imposición de doble licencia para las VTC en el AMB, el TJUE consideró que dicha obligación no podía considerarse contraria al derecho de la UE, siempre que no responda a motivos discriminatorios ni subjetivos, y que por tanto no se materialice en ayudas del estado que falseen la competencia, según lo establecido en el art. 107.1³² TFUE.
- En lo referente a la “ratio 1/30”, el TJUE consideró que en este caso no concurrían las circunstancias de interés general del AMB habilitantes para imponer esa regla. Según su criterio, salvaguardar la viabilidad económica de taxi no puede poner en riesgo la libertad de establecimiento de las operadoras VTC. De este modo, esta ratio se podría considerar una restricción de la libertad garantizada en el art. 49 TFUE, y por tanto, contraria al Derecho Europeo.

Tras la resolución de la cuestión planteada, el TSJC debe resolver si anular de forma definitiva las disposiciones del RVTC que pueden llegar a considerarse contrarias a la libertad de establecimiento o si, en contra del dictamen del TJUE, se basan de en la defensa legítima de las autoridades competentes en la garantía del servicio de interés público de taxi. No obstante, parece que esta sentencia puede poner fin a la “ratio 1/30”.

³¹ Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de la Unión Europea (Sala Primera), de 8 de junio de 2023, asunto C-50/21; ECLI:EU:C:2023:448
<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=274412&pageIndex=0&doclang=ES&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=1629472>

³² Art. 107.1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea: «Salvo que los Tratados dispongan otra cosa, serán incompatibles con el mercado interior, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones».

4. REGULACIÓN NORMATIVA DE TAXI Y LAS VTC

En este apartado se explica la regulación normativa del servicio de taxi y las normas que rigen la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, llevando a cabo una revisión de la regulación general y a nivel estatal sobre los transportes por carretera³³, así como de las normativas más específicas a nivel autonómico y local.

Para un correcto análisis de la cuestión que ocupa este estudio, aquí tan solo se analizarán aquellas regulaciones que impacten de forma directa en el conflicto jurídico explicado, dejando así a un lado el resto de normativa que si bien influye en la prestación de este servicio, carece de relevancia para abordar la cuestión concreta.

De forma previa al análisis de la regulación de las VTC y Taxi, debe señalarse que revisten especial interés para el entendimiento de la cuestión planteada los arts. 49³⁴ y 58³⁵TFUE, los cuales prohíben todas aquellas restricciones de la libertad de establecimiento y la libre prestación de servicios en materia de transportes. Asimismo, el art. 107.1 TFUE³⁶ determina la prohibición de todas aquellas ayudas otorgadas por el Estado a determinadas empresas que falseen la competencia. También el art. 9 de la Directiva “*Bolkenstein*”³⁷, que establece que las autoridades tan solo pueden supeditar el acceso a la prestación de un servicio a la obtención de una autorización cuando se motive en la persecución del interés general, evitando así imposiciones discriminatorias. No

³³ Art. 1. 1º de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, se consideran transportes terrestres: “*aquellos que se realicen en vehículos de motor o conjuntos de vehículos que circulen sin camino de rodadura fijo, y sin medios fijos de captación de energía, por toda clase de vías terrestres, urbanas o interurbanas, de carácter público y, asimismo, por las de carácter privado cuando el transporte sea público*”.

³⁴ Art. 49 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea: “[...] *quedarán prohibidas las restricciones a la libertad de establecimiento de los nacionales de un Estado miembro en el territorio de otro Estado miembro. Dicha prohibición se extenderá igualmente a las restricciones relativas a la apertura de agencias, sucursales o filiales por los nacionales de un Estado miembro establecidos en el territorio de otro Estado miembro.*”

³⁵ Art. 56 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea: “[...] *quedarán prohibidas las restricciones a la libre prestación de servicios dentro de la Unión para los nacionales de los Estados miembros establecidos en un Estado miembro que no sea el del destinatario de la prestación*”.

³⁶ Art. 107.1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea: “[...] *serán incompatibles con el mercado interior, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones.*”

³⁷ Directiva 2006/123/CE del parlamento europeo y del consejo de 12 de diciembre de 2006 relativa a los servicios en el mercado interior, DOUE.,. 376, §26- 68 (2006).
<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2006-82665>

obstante, según la STJUE³⁸ se trata de servicios de transporte sobre los que no existen normas europeas comunes.

4.1. Normativa estatal

En primer lugar, LOTT se ideó para regular el sector del transporte, el cual carecía de normativa actualizada, pues la legislación vigente hasta entonces era de 1947.

Respecto a su ámbito de aplicación, esta ley ordena el conjunto del transporte terrestre mediante normas de general aplicación en todo el territorio español, para pasar a normas específicas de transporte ferroviario y por carretera, tanto urbano como interurbano³⁹. Asimismo, se prevé en la propia redacción actual de la ley un sistema de aplicación flexible que permita que cada Comunidad Autónoma establezca las especificidades necesarias según las características de su transporte, manteniendo en todo momento un sistema común de transportes a nivel nacional⁴⁰.

Es necesario entender (no tan solo para esta norma en concreto sino que también para el conjunto de legislación que regula el ámbito de los transportes en España y Cataluña) que si bien se reitera la importancia de preservar el derecho de libertad de empresa para que las distintas operadoras en el mercado puedan ejercer su actividad con un alto grado de autonomía, la Ley deja abierta la puerta a un cierto intervencionismo público, por lo que los organismos administrativos están autorizados para realizar ciertos ajustes en el sector cuando las circunstancias lo demanden. Dicha intervención se sustenta en la consideración que en ciertos momentos ha recibido el transporte de viajeros de ser un servicio de interés general⁴¹. Sin embargo, la capacidad limitada de intervenir en el

³⁸ Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 20 de diciembre de 2017, *Elite Taxi vs. Uber*, Asunto C-434/15, apdo. 46; ECLI:EU:C:2023:448.
<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=198047&pageIndex=0&doclang=ES&mode=req&dir=&occ=first&part=1>

³⁹ Preámbulo de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres: “*La Ley realiza la ordenación del transporte terrestre en su conjunto, estableciendo normas de general aplicación, y así, los títulos preliminar y primero, se aplican, de forma global, a la totalidad de los modos de transporte terrestre, regulándose en los títulos sucesivos, de forma específica, el transporte por carretera y por ferrocarril*”.

⁴⁰ Preámbulo de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres: “*Ello ha llevado a intentar establecer un sistema lo suficientemente flexible para que las características propias de las diversas Comunidades Autónomas puedan ser desarrolladas por éstas, dentro del marco general de la Ley, sin que para ello sea preciso que cada Comunidad Autónoma promulgue su propia regulación ordenadora del transporte, si así lo estima oportuno*.”

⁴¹ Art. 3 bis de la Ley 9/2003, de 13 de junio, de la movilidad: “*El conjunto de actividades propias del sistema de transporte público urbano e interurbano integrado de Cataluña tiene la consideración de servicio de interés general de carácter universal, como medio para posibilitar la igualdad de*

mercado de transportes tal vez se refleja en el art. 18 de la LOTT cuando explica que el precio de los transportes discrecionales de viajeros “*será libremente fijado por las partes contratantes*”.

De entre los puntos más relevantes de esta ley se encuentra la imposición de una autorización, cuya expedición la lleva a cabo el órgano competente de la Administración General del Estado o de la Comunidad Autónoma concreta. De este modo, según establece el art. 42 LOTT⁴², la realización de transporte público de viajeros (extensible también al transporte de mercancías) queda supeditada a contar con dicha autorización, la obtención de la cual está condicionada al cumplimiento de los requisitos establecidos por el propio articulado de la ley, según STS⁴³.

En el momento de su redacción, la LOTT incluía la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor dentro de las actividades meramente auxiliares y complementarias del transporte, por lo que no le eran de aplicación las normas referidas a la actividad de transporte contenidas en esta ley. No obstante, la *Ley 9/2013* resaltó el error de categorización y extendió su ámbito de aplicación por lo que consecuentemente le son aplicables todas las normas relativas al transporte. En este sentido también se ha pronunciado la jurisprudencia europea mediante la STJUE⁴⁴. Asimismo, la mencionada ley en su preámbulo puntualiza que, en todo caso, deben ser consideradas actividades auxiliares y complementarias del transporte las que se lleven a cabo mediante el arrendamiento de vehículos sin conductor.

En cuanto al régimen de autorizaciones para realizar el servicio de transporte, tal como ya ha sido mencionado, el carácter reglado de las autorizaciones conlleva que su concesión tan solo pueda ser denegada en caso de no cumplirse con los requisitos establecidos (art. 43.1 LOTT). No obstante, el art. 48 LOTT establece la posibilidad de limitar el número de nuevas autorizaciones para la actividad de transporte mediante

oportunidades en el ejercicio de los derechos de la ciudadanía y lograr los objetivos de cohesión social y territorial, con la correlativa obligación de las administraciones públicas competentes en esta materia de garantizar el acceso de todas las personas a este servicio, en todo el territorio y en condiciones de igualdad y equidad».

⁴² Modificado por la *Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestre*, BOE ,160 § 50239-50289 (2013).
<https://www.boe.es/eli/es/l/2013/07/04/9>

⁴³ Sentencia del Tribunal Supremo (Sala 3ª, de lo contencioso-administrativo) núm. 921/2018 de 4 de junio. Recurso ordinario 438/2018, F.J. 4; Nº ROJ: 921/2018; ECLI:ES:TS:2018:1913
<https://vlex.es/vid/727896109>

⁴⁴ Sentencia del Tribunal de Justicia 15 de octubre de 2015, Grupo Itevelesa y otros, C-168/14, apartados 45 y 46; ECLI:EU:C:2017:376
<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=190727&doclang=Es>

arrendamiento de vehículos con conductor con la finalidad de mantener un equilibrio en la oferta dentro de la Comunidad Autónoma entre éstas y las de transporte de viajeros en vehículos de turismo, dentro de las cuales se enmarca la modalidad de taxi.

De esta forma, la Administración General de la Comunidad Autónoma concreta podrá denegar nuevas autorizaciones para el arrendamiento de vehículos con conductor cuando no se cumpla la “ratio 1/30”, esto es, una de éstas por cada treinta de las de taxi. Debe resaltarse que cada Comunidad Autónoma puede establecer una proporción menos restrictiva en caso de haber asumido las competencias en materia de arrendamientos de vehículos con conductor. Esta regla, que ha sido fuente de controversia⁴⁵ en el mercado del transporte por carretera, fue derogada tras su publicación para entrar finalmente en vigor por última vez mediante el *Real-Decreto Ley 3/2018, de 20 de abril*.

El art. 91 de la LOTT, modificado por el *Real Decreto Ley 13/ 2018, de 28 de septiembre*, explica que las autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos de turismo y las de arrendamiento de vehículos con conductor exclusivamente habilitan para realizar transporte interurbano⁴⁶ de viajeros.

Asimismo, en el mismo artículo se impone la obligación de iniciar el trayecto en el territorio de la Comunidad Autónoma que ha expedido su autorización, excepto en los casos de recogida de viajeros en puertos y aeropuertos previamente contratada que no se encuentren dentro del territorio de la Comunidad Autónoma, así como en los casos en que de forma coyuntural la demanda de este servicio en una comunidad no pueda ser satisfecha por el número de autorizaciones en activo.

Observamos en este articulado, por tanto, que los motivos de equilibrio en el mercado anteriormente mencionados y a iniciativa de la administración pública tanto nacional como autonómica, el servicio de transporte por arrendamiento de vehículos con conductor se encuentra sometido a ciertas limitaciones que han conducido a una situación en la que se puede llegar a pensar en un intervencionismo público que imposibilita una competencia en igualdad de condiciones.

Si bien la LOTT implicó una profundísima transformación en cuanto a la filosofía y los principios de ordenación del transporte terrestre anteriormente vigentes, en el Real Decreto 1211/1990 (en lo sucesivo “ROTT”)⁴⁷ se lleva a cabo la concreción de los

⁴⁵ Díaz, B. (30 de julio de 2018). Huelga de taxis: claves para entender el conflicto entre los taxis y los VTC. El Mundo.

<https://www.elmundo.es/economia/empresas/2018/07/30/5b5efe96ca474136658b459f.html>

⁴⁶ Art. 91.1 Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres: “*Se considerará que un transporte es interurbano cuando su recorrido rebase el territorio de un único término municipal o zona de prestación conjunta de servicios de transporte público urbano así definida por el órgano competente para ello*”.

⁴⁷ Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, BOE, 241, § 29406-29473 (1990).

principios y reglas contenidas en la LOTT realizándose una masiva derogación (que afecta a 182 Decretos y a 576 Órdenes) de las anteriores normas reglamentarias.

De entre las principales novedades que el ROTT lleva a cabo, deben ser destacadas la ampliación y detalle de las condiciones para la obtención de la autorización para realizar el servicio de transporte de viajeros por carretera, así como la creación y regulación del Consejo Nacional de Transportes Terrestres⁴⁸.

Se puntualiza en el art. 38 ROTT que las autorizaciones de transporte habilitan para realizar el servicio solo si se ha inscrito en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte la matrícula de los vehículos destinatarios de dicha licencia.

Por último, en el art. 180 y siguientes ROTT, se detallan las condiciones del servicio de transporte en la modalidad de arrendamiento con conductor, modificadas por el Real Decreto 919/2010, de 16 de julio y el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre.

En éstos, se especifica la necesidad de obtener autorización de transporte para la actividad de arrendamiento con conductor, que deberá considerarse transporte discrecional de viajeros, y el cual solo es posible para los vehículos turismo. Del mismo modo, se reitera la necesidad de cumplimiento de los requisitos establecidos en el art. 43.1 de la LOTT.

Respecto al funcionamiento normal de la actividad del servicio, el ROTT (art. 182) marca ciertas diferencias con el transporte en la modalidad de taxi:

- El contrato de arrendamiento de vehículos con conductor debe haber sido cumplimentado antes de que se inicie la prestación del servicio.
- Los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor no pueden circular por las vías públicas buscando clientes o esperando que les intercepten viajeros, sin haber contratado previamente el servicio de transporte.
- Los precios del servicio no están sujetos a tarifa administrativa.
- Los vehículos deben identificarse de tal forma que se diferencien de los taxis.

<https://www.boe.es/eli/es/rd/1990/09/28/1211>

⁴⁸ Art. 31 Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres «*El Consejo Nacional de Transportes Terrestres es el órgano superior de asesoramiento, consulta y debate sectorial de la Administración en asuntos que afecten al funcionamiento del sistema de transportes*».

4.2. Normativa autonómica aplicable en Cataluña

La necesidad de una planificación del transporte a nivel tanto global como local llevó a la creación de la *Ley 9/2003, de 13 de junio, de la movilidad*, que establecía mecanismos para mejorar la eficiencia de los sistemas de transporte terrestres en Cataluña.

Se trata de una ley autonómica, con la particularidad de centrar la mirada en el acceso a una movilidad sostenible, que implique el menor coste social y medioambiental posible.

Según lo establecido por esta ley (art. 3 bis. 1), *“el conjunto de actividades propias del sistema de transporte público urbano e interurbano integrado de Cataluña tiene la consideración de servicio de interés general de carácter universal”*, por lo que el intervencionismo de los órganos administrativos de Cataluña y la imposición de ciertas restricciones a la actividad y el acceso al mercado de algunas modalidades del servicio de transporte (en especial, el arrendamiento de vehículos con conductor) es posible que puedan explicarse por el deber de las administraciones públicas competentes de garantizar en igualdad de condiciones el acceso a este servicio de interés general.

En cuanto a la regulación del taxi, resulta de especial importancia analizar la *Ley 19/2003, de 4 de julio, del Taxi*, cuyo objeto es la regulación del servicio, tanto urbano como interurbano, en Cataluña. Los principios inspiradores del servicio de taxi hacen referencia a la necesidad de intervención pública como mecanismo para garantizar el óptimo desarrollo de este servicio de interés público. Con el objetivo de garantizar un acceso universal y de forma continuada al servicio, el art. 6 explica que la otorgación de licencias para los servicios urbanos de taxi debe llevarse a cabo atendiendo a la necesidad de servicio público y en función de la oferta y la demanda del servicio en cada ámbito territorial, por lo que la norma prevé la posibilidad de limitar el número de autorizaciones para la prestación del servicio interurbano cuando las circunstancias del mercado lo propicien (art. 15), así como la imposición de tarifas obligatorias (art. 13; esta imposición de tarifa obligatoria constituye una diferencia respecto a la regulación de precios para las VTC establecida por la ROTT). Por este motivo, también se prevé la posibilidad de conceder licencias de carácter temporal, “licencias estacionales”, para garantizar la cobertura del servicio ante situaciones transitorias en las que se requiera un aumento de la oferta del transporte de taxi (art. 7). Estas son válidas por un periodo de tiempo limitado a un año para no propiciar un desequilibrio en el mercado cuando la circunstancia que dio pie al aumento de autorizaciones ha cesado.

En esta ley también se determina la necesidad de contar con una autorización (de carácter personal) para la prestación del servicio de transporte de viajeros en la modalidad de taxi (art. 4). En función del tipo de servicio que se presta, el tipo de documento habilitante para la prestación del servicio, así como el organismo del que procede, puede variar. De este modo, las entidades locales (principalmente Ayuntamientos) del ámbito donde se desarrolla la actividad conceden licencias para los servicios urbanos de taxi. Mientras que

es el departamento de la Generalitat competente en materia de transporte quien se encarga de expedir una autorización para los servicios interurbanos de taxi.

Respecto a la condición de prestación de la actividad por los titulares de licencias, éstos pueden prestar el servicio de forma personal o mediante la contratación de conductores con un certificado habilitante para la profesión (art. 18). Además, los conductores reciben una formación extraordinaria sobre particularidades del municipio o territorio específico.

Por otro lado, según establece el art. 22 de la ley *“los servicios interurbanos de taxi, con carácter general, han de iniciarse en el término del municipio de expedición de la licencia del vehículo o en el del municipio de expedición de la autorización de transporte interurbano, en caso de que esta autorización haya sido expedida sin la previa licencia municipal. A este efecto, debe entenderse, en principio, que el origen o inicio del transporte tiene lugar donde los pasajeros son recogidos”* .

Se establece el régimen económico del taxi, que debe ajustarse al régimen de tarifas aprobado por el departamento competente en materia de transportes para garantizar que se cubre el coste del servicio, además de un margen de beneficio razonable (art. 31).

Por último, esta Ley deja la puerta abierta para que sean los entes competentes para expedir licencias del servicio de taxi de carácter urbano quienes, mediante ordenanza o reglamento, regulen el régimen al que debe someterse este servicio.

Aún a nivel autonómico catalán, para la regulación de las VTC, es de especial interés el *Decreto Ley 9/2022, de medidas urgentes en alquiler de vehículos con conductor*.

Esta norma, que modifica y deroga artículos del Decreto Ley 4/2019, establece las condiciones para la realización del servicio de alquiler de vehículos con conductor, tanto en el ámbito urbano como interurbano, en Cataluña (art. 1.2).

El carácter provisional de este Decreto Ley 9/2022 es consecuencia de los procedimientos pendientes de resolución en tribunales europeos y españoles que afectan a aspectos importantes del régimen jurídico aplicable a la actividad en el momento de su creación. Por ello, se deja a una ley futura la regulación definitiva de las actividades de transporte de vehículos de hasta nueve plazas. Por ese motivo, las autorizaciones de ámbito urbano que se conceden en virtud de este decreto-ley cuentan con una vigencia de dos años (art. 6.1.), pudiendo prorrogarse durante otros dos más (art. 6.2.).

Por tanto, es la consideración de extraordinaria y urgente necesidad de llenar el vacío normativo autonómico del momento de su redacción en el transporte de viajeros en arrendamiento de vehículos con conductor en Cataluña, considerando la evolución y tendencia del sector, lo que faculta al Gobierno catalán a llevar a cabo esta norma⁴⁹.

⁴⁹ Ley Orgánica 6/2006, de 19 de julio, de reforma del Estatuto de Autonomía de Cataluña, BOE, 172 § 27269-27310 (2006), art. 64.1: *“En caso de una necesidad extraordinaria y urgente, el Gobierno puede dictar disposiciones legislativas provisionales bajo la forma de Decreto-ley”*.

Según el art. 2 del mencionado Decreto-Ley 9/2022, la actividad requiere de una autorización emitida por la Administración (dependiendo de su carácter urbano o interurbano). Como sucede con el servicio de taxi, la expedición de licencias para el arrendamiento de vehículos con conductor compete a los Ayuntamientos y los entes metropolitanos específicos. Asimismo, los servicios interurbanos se pueden llevar a cabo con las autorizaciones VTC que otorga la Administración de la Generalitat de Cataluña.

Respecto a las condiciones de realización de la actividad (art. 7), ya desarrollados en la ROTT, el decreto-ley establece medidas novedosas entre las que destacan:

- La necesidad de contratar el servicio de forma previa, lo que deriva en:
 - o Tiempo de antelación mínimo de 15 minutos para viajes con VTC
 - o Prohibición de deambular por las vías públicas buscando clientes
- Prohibición de facilitar la geolocalización del vehículo antes de la contratación

En cuanto a las condiciones para el otorgamiento de las autorizaciones de ámbito urbano (art. 4) se impone:

- La obligación de ser titular de una autorización de vehículos con conductor VTC de ámbito estatal (domiciliada en Cataluña) con un vehículo adscrito al menos un año antes de la entrada en vigor del decreto.
- Disponer de los vehículos en propiedad o arrendamiento financiero en condiciones de prestar el servicio, así como el permiso de conducir con un mínimo de antigüedad.
- Prestar el servicio con vehículos con clasificación ambiental de etiqueta 0 o ECO (una movilidad más sostenible, según la DGT⁵⁰), además longitud mínima de 4,90 metros.
- Respecto a los símbolos distintivos⁵¹, la norma establece en la disposición adicional segunda que las VTC deben disponer de un distintivo fijado en el exterior del vehículo que indique la clase de autorización y la fecha de su caducidad ⁵².

<https://www.boe.es/eli/es/lo/2006/07/19/6>

⁵⁰ Dirección General de Tráfico

<https://www.dgt.es/nuestros-servicios/tu-vehiculo/tus-vehiculos/distintivo-ambiental/etiqueta-eco/>

⁵¹ Su regulación se desarrolla en la Orden TES/31/2021, de 3 de febrero, por la cual se establecen los distintivos de los vehículos de arrendamiento con conductor de la clase VTC domiciliados en Cataluña, DOGC, 8337 § (2021)

<https://dogc.gencat.cat/es/document-del-dogc/?documentId=892866>

⁵² Debe coincidir con el visado de la autorización, de acuerdo al modelo y las prescripciones del Decreto Ley 5/2017, de 1 de agosto, de medidas urgentes para la ordenación de los servicios de transporte de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas, BOE, 234 § 94519- 94524 (2017)

<https://www.boe.es/eli/es-ct/dl/2017/08/01/5>

4.3. Normativa aplicable en el Área Metropolitana de Barcelona

En lo referente al servicio de taxi, cabe atenerse a lo dispuesto en el *Reglamento Metropolitano del Taxi, de 20 de junio de 2022*, que detalla las condiciones de explotación de su servicio conforme a lo establecido por la *Ley 19/2003* y el *Decreto 314/2016*⁵³, atendiendo a las particularidades del AMB. Sintéticamente, las novedades que introdujo buscaban mejorar la calidad y seguridad del servicio de taxi en el AMB:

- Estableció condiciones específicas a cumplir por los titulares de las licencias para su explotación, como plazos para iniciar su actividad y asegurar la continuidad (art. 39)
- Requisitos para la obtención de la autorización (art. 16.1)
- Prohibición de explotación indirecta, es decir, mediante el arrendamiento o la cesión de la licencia, por lo que el servicio debe ser prestado directamente o mediante un conductor asalariado (16.1 3))
- Se establecieron normas concretas en el ámbito laboral que afectaban a los conductores de taxi, incluyendo la regulación de los horarios de servicio y los descansos (Anexos II y I).

Respecto a la regulación de VTC, tiene especial importancia el *RVTC*. Debe tenerse en cuenta que la importancia de esta normativa reside en el hecho de que *La Ley catalana 12/1987*⁵⁴ contiene una referencia específica para los arrendamientos de vehículos de motor⁵⁵ pero no detalla su regulación, de forma que el Reglamento recomienda considerar que es de aplicación para éstas toda la normativa dirigida a la modalidad de los transportes discrecionales. Este nuevo reglamento, por tanto, busca incorporar las consecuencias del desarrollo y el uso de las tecnologías a la regulación ya existente en Cataluña, especialmente, a la mencionada *Ley catalana 12/1987*. Debe recordarse que el art. 91 LOTT establece que la autorización de las VTC regulada a nivel nacional no habilita para realizar servicio de transporte urbano, sino solamente interurbano. Es por ello por lo que, en cuanto al ámbito de aplicación del reglamento, su objetivo es regular las condiciones

⁵³ Decreto 314/2016, de 8 de noviembre, por el cual se determinan las condiciones específicas de contratación y comercialización de los servicios de taxi y el régimen jurídico de la actividad de mediación, DOGC, 7244 § (2016)

<https://portaldogc.gencat.cat/utillsEADOP/PDF/7244/1550884.pdf>

⁵⁴ Ley catalana 12/1987, de 28 de mayo, de viajeros con vehículos de motor, BOE, 151, § 19159-19168 (1987).

<https://www.boe.es/eli/es-ct/l/1987/05/28/12>

⁵⁵ En los arts. 31 a 34, la Ley catalana 12/1987 vincula estos servicios discrecionales a autorización administrativa. En cuanto a los transportes urbanos, la Ley atribuye a los municipios las competencias de planificación, ordenación y gestión (art. 29). El art. 38, apartado 3, determina que corresponderá a los ayuntamientos o a los entes metropolitanos legalmente constituidos la ordenación y gestión de los servicios urbanos de transporte con vehículos con capacidad máxima de nueve plazas, incluida la del conductor.

de explotación de las autorizaciones de vehículos con conductor de hasta nueve plazas cuyos servicios se lleven a cabo íntegramente dentro del ámbito del AMB⁵⁶ durante el período establecido en la Disposición transitoria única del *Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre*, y según el *Decreto Ley 4/2019, de 29 de enero*.

Así, la principal y controvertida novedad introducida por esta regulación es la obligación de un nuevo título administrativo habilitante de carácter local para prestar la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en el territorio del AMB (art. 7) , así como la ratificación de la “*ratio 1/30*” (Disp. Ad. 1ª) ⁵⁷.

Además, el Reglamento establece limitaciones en el otorgamiento de autorizaciones de transporte público, en virtud del art. 48 LOTT. En concreto, para establecer estas restricciones sobre la actividad de las VTC parte de las siguientes premisas:

“- que el arrendamiento de vehículos de turismo con conductor (VTC) constituye una modalidad de transporte discrecional de viajeros diferente del servicio de Taxi

- que es un hecho constatado que los VTC prestan en la práctica un transporte mayoritariamente urbano, por lo menos cuando hablamos del ámbito metropolitano de Barcelona

- que, por lo tanto, la regulación de este transporte corresponde a la Generalitat y no al Estado”».

El contenido de esta normativa fue, como ha sido explicado, suspendido⁵⁸ cautelarmente por el TSJC, tras plantear una cuestión prejudicial al TJUE al considerar falta de competencias por parte del AMB. En su dictamen, el TJUE determinó la inviabilidad de ciertas disposiciones, especialmente del mantenimiento de la regla 1/30 por considerarlo contrario al Derecho de la UE, y la legitimidad de la doble licencia administrativa siempre que no se base en criterios arbitrarios tal como marca la jurisprudencia⁵⁹. De este modo,

⁵⁶ Art 1.2. RVTC: «*Se entenderá que un servicio discurre íntegramente dentro del ámbito del Área Metropolitana de Barcelona cuando tenga su origen y su destino dentro de este ámbito*».

⁵⁷ Vila, C (2023). El TJUE considera injustificada la ratio de 1 VTC/30 taxis en Barcelona. Blog de Derecho de la Competencia.
<https://www.cuatrecasas.com/es/spain/art/el-tjue-considera-injustificada-la-ratio-de-1-vtc-30-taxis-en-barcelona>

⁵⁸ Autos de 26 de septiembre y de 9 de julio de la Sección 3.a de la Sala de lo contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña

⁵⁹ Sentencia del Tribunal de Justicia de 22 de enero de 2002, Canal Satélite Digital contra AGE, Asunto C-390/99, ECLI: EU:C:2002:34
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:61999CJ0390&qid=1713905773567>

tras devolver la cuestión al TSJC, el tribunal debe determinar la viabilidad o no de la “ratio 1/30”.

En este contexto, el Decreto Ley 4/2019 se encargó de conceder competencias al AMB para regular los servicios de transporte discrecional de viajeros mediante el arrendamiento de vehículos con conductor, por el que se aprobó el *Reglamento por el que se establecen las condiciones de explotación de las autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos turismo de alquiler con conductor de hasta nueve plazas (vtc), cuando prestan servicios urbanos en el ámbito del Área Metropolitana de Barcelona*, de 21 de mayo de 2019. Dentro del reglamento se establecían las siguientes novedades principales:

- La prohibición para los vehículos adscritos a las autorizaciones para VTC de circular por las vías públicas buscando clientes (art. 9).
- La antelación mínima de sesenta minutos entre la contratación y la prestación efectiva del servicio prestado por las VTC (art. 11).
- La prohibición de geolocalización que permite a los clientes situar con carácter previo a la contratación los vehículos disponibles adscritos a una autorización de arrendamiento de vehículos con conductor. Sin embargo, una vez contratado el servicio, el usuario tiene que poder acceder a la información que identifique el vehículo que le prestará dicho servicio (art. 12).
- El cumplimiento de los requisitos idóneos para alcanzar los objetivos en materia de medioambiente (art. 8 b)
- La inscripción de los vehículos que prestarán servicio en el Registro de Vehículos del AMB mediante un procedimiento dirigido por el IMET (Disp. Trans. 3ª).
- La asignación de los días de descanso entre semana, en base al número de autorización (art. 15).

Más tarde, la prescripción de sesenta minutos de espera mínima entre la contratación y la prestación del servicio, así como el registro de los vehículos, quedó suspendida de forma cautelar, mientras que el resto de la normativa sigue vigente en la actualidad, Boboc, S. (2021)⁶⁰.

⁶⁰ Boboc, S. (2021), Las plataformas en línea y el transporte discrecional de viajeros por carretera. Universitat Jaume I. (p. 114)

https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/671835/2021_Tesis_Boboc_Silvia.pdf?sequence=1

5. ¿EXISTE COMPETENCIA DESLEAL DE UBER Y CABIFY RESPECTO AL SERVICIO DE TAXI?

Una vez entendido el funcionamiento de los modelos de negocio de Uber y Cabify, así como la situación del conflicto entre estas operadoras y el servicio de transporte de taxi y la normativa ordenadora del transporte implicada, el objetivo de este estudio es determinar la concurrencia o no de competencia desleal en las prácticas adoptadas por estas empresas VTC.

De nuevo, se centra el foco en su actividad en Cataluña y, especialmente, en Barcelona, por lo que se analiza la compatibilidad de las actividades llevadas a cabo por operadoras de Uber (Uber B.V.) y Cabify (Prestige & Limousine, S. L) con la normativa catalana y los reglamentos del AMB, además de la regulación a común a nivel estatal. No obstante, para calificar las prácticas de Uber y Cabify respecto al servicio de taxi previamente debe aclararse la normativa concreta a aplicar.

Para ello, es recomendable tener en cuenta la jurisprudencia del TJUE⁶¹:

Ante la petición de la Asociación Profesional Élite Taxi de declaración (art. 32.1.1) y cesación (art. 32.1.2) de actos de competencia desleal, acciones previstas en la LCD⁶², el Juzgado Mercantil núm. 3 de Barcelona planteó una cuestión prejudicial al TJUE sobre el tipo de actividad llevada a cabo por Uber Systems Spain.

El tribunal se debatía sobre si Uber prestaba un servicio de transporte o más bien un servicio de intermediación entre viajeros y conductores. El motivo de la cuestión era determinar el tipo de normativa que debía ser de aplicación para la empresa VTC, la cual había estado prestando servicios sin autorización alegando que su actividad, al no tener las características propias de servicio de transporte, no precisaba de la correspondiente autorización. En caso de tratarse simplemente de una empresa de intermediación, podrían aplicarse para Uber las normativas sobre servicios de la sociedad de la información, y por tanto, no podría imponerse la obligación de obtener la licencia administrativa de VTC para el desarrollo de su actividad, tal como habían determinado algunas sentencias⁶³. En

⁶¹ Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de 20 de diciembre de 2017, Asociación Profesional Élite Taxi contra Uber Systems Spain S. L, asunto C-434/15, proveniente de Petición de decisión prejudicial planteada por el Juzgado Mercantil n.º 3 de Barcelona; ECLI:EU:C:2017:981
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A62015CJ0434>

⁶² Ley 3/1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal, BOE, 10, § 959-962 (1991)
<https://www.boe.es/eli/es/l/1991/01/10/3>

⁶³ Sentencia del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº15 de Barcelona, núm. 216/2016, de 6 octubre, Nº ROJ: SJCA 216/2016; ECLI:ES:JCA:2016:2579
<https://www.poderjudicial.es/search/indexAN.jsp#>

este sentido, debía determinarse si la actividad llevada a cabo por Uber se enmarca en la Directiva 2000/31 CE⁶⁴.

Debe tenerse en cuenta que, al amparo de esta presunción, Uber estuvo actuando temporalmente sin la correspondiente autorización hasta que en 2018, la STS⁶⁵ desestimó el recurso contencioso administrativo interpuesto por Uber y ratificó la sanción que la Generalitat le había impuesto por la prestación de servicios de transporte público no colectivo sin autorización.

Finalmente, el TJUE consideró que este servicio de intermediación forma parte de un servicio global cuyo elemento principal es un servicio de transporte y, por tanto, que no responde a la calificación pura de «servicio de la sociedad de la información» establecida por la LSSICE⁶⁶, sino a la de servicio en el ámbito de los transportes. Además, se apoya jurisprudencialmente en que el concepto de servicio en el ámbito de los transportes no solamente incluye los servicios de transportes tradicionales, sino también cualquier servicio ligado al desplazamiento de personas o mercancías de un lugar a otro gracias a un medio de transporte.

De esta forma, debe descartarse la posible aplicación de la LSSICE, así como el análisis del régimen de responsabilidad de los prestadores de servicios contenido en esta norma legal.

Por otro lado, para poder determinar si existe competencia desleal por parte de Uber y Cabify respecto a los servicios de taxi, debe ser analizada la aplicabilidad de la norma que la regula, la LCD, a las circunstancias del caso que ocupa este estudio.

En primer lugar, el ámbito de aplicación territorial de esta norma legal puede entrañar dificultades, especialmente en el caso de Uber. La filial de la sociedad que gestiona la actividad en Europa, Uber, B.V., tiene su domicilio social en Países Bajos⁶⁷, lo que pone en duda la aplicabilidad de las prácticas desarrolladas en España ya que, si bien el texto

⁶⁴ 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, DOUE, 178 § 1-15 (2000)
<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2000-81295>

⁶⁵ Sentencia del Tribunal Supremo (Sala 3ª, de lo Contencioso-Administrativo) núm. 87/2018 de 25 de enero. Recurso de Casación núm. 316/2016; N°ROJ: STS 120/2018; ECLI:ES:TS:18:120
<https://www.poderjudicial.es/search/indexAN.jsp>

⁶⁶ Ley 34/2002, de 11 de julio, de servicios de la sociedad de la información y de comercio electrónico, BOE, 166 § 25388-25403 (2002).
<https://www.boe.es/eli/es/l/2002/07/11/34>

⁶⁷ Uber Technologies, Inc. tiene su sede en Estados Unidos, pero es gestionada en Europa por su filial Uber, B.V., cuyo domicilio social está situado en Países Bajos. Plataforma Web Uber. «Acerca de nosotros» - Términos y condiciones generales de uso (España), disponible en <https://www.uber.com/legal/es-es/document/?name=general-terms-of-use&country=spain&lang=es-es>

original de esta ley determinaba su aplicación a “*los actos de competencia desleal que produzcan o puedan producir efectos sustanciales en el mercado español*”, la modificación introducida por la Ley 29/2009⁶⁸ eliminó este artículo.

Por lo que, para determinar su ámbito de aplicación territorial, debe tenerse en cuenta lo dispuesto en el Reglamento (CE) N° 864/2007 («Roma II»)⁶⁹.

En el art. 6 del Reglamento se determina la ley aplicable a las obligaciones contractuales que se deriven de actos de competencia desleal:

- El art. 6.1. establece que la ley aplicable es la del país en el que se han visto afectadas las relaciones de competencia (o en su caso, los intereses de los consumidores) como consecuencia de los actos objeto de competencia desleal.
- El art. 6.2. remite al 4, que determina que la ley aplicable será con carácter general la del lugar donde se produzca el daño (entendido como los efectos de la práctica desleal), en los casos en que la práctica desleal afecte a un solo competidor.
- El art. 6.4. prohíbe la adopción de la legislación aplicable por acuerdo entre las partes prevista en el art. 14 del mismo reglamento.

De forma lógica, debe entenderse que las prácticas llevadas a cabo por Uber en España involucran al sector del taxi en su totalidad, por lo que no puede considerarse afectado un competidor en particular. De este modo, es de aplicación el art. 6.1. del Reglamento “Roma II”, con lo que la legislación aplicable a la posible competencia desleal de Uber por sus prácticas en Barcelona es la española, y por tanto, la LCD.

Más sencillo es el caso de Cabify, ya que Maxi Mobility S.L. tiene su sede en España, y su actividad se desarrolla íntegramente en el territorio español, por lo que no cabe duda sobre la aplicación de la LCD.

En segundo lugar, en cuanto al ámbito de aplicación objetivo de esta ley, se debe considerar lo dispuesto en el art. 2.1 de la misma: “*tendrán la consideración de actos de competencia desleal siempre que se realicen en el mercado y con fines concurrenciales*”. Por un lado, lo relevante para que pueda ser de aplicación esta ley es que quien realiza las prácticas objeto de competencia desleal participe en el mercado protegido por esta ley, el español, pues su objetivo es la protección de los competidores y usuarios que actúan en él. No obstante, la aplicación de este artículo excluye aquellos actos que queden en la esfera privada o entre particulares, pues éstos no afectan a las decisiones de los agentes económicos que participan en ese mercado, entendido como “*la estructura en la que se*

⁶⁸ Ley 29/2009, de 30 de diciembre, por la que se modifica el régimen legal de la competencia desleal y de la publicidad para la mejora de la protección de los consumidores y usuarios, BOE, 315 § 112039 - 112060 (2009).

<https://www.boe.es/eli/es/l/2009/12/30/29>

⁶⁹ Reglamento (CE) n° 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de julio de 2007 relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales («Roma II»), DOUE, 199, § 40-49 (2007).

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2007-81334>

llevan a cabo los intercambios de bienes, en donde se produce la oferta y demanda de productos.”⁷⁰

Por otro lado, respecto a los fines concurrenciales con que deben llevarse a cabo los actos de competencia desleal, encontramos una presunción *iuris tantum* en el propio texto de la ley (art. 2.2.LCD), del que se desprende que se dan los fines concurrenciales si las prácticas en cuestión pueden ser consideradas las adecuadas para garantizar la difusión en el mercado de los servicios de uno de los competidores.

Adicionalmente, la jurisprudencia⁷¹ ha considerado que además de ser tratarse de actos idóneos para influir en la estructura del mercado, deben perjudicar la posición de una de las partes y crear un beneficio para el actor u otros agentes económicos. En este sentido, si bien debe quedar probado que estos actos puedan afectar al mercado y sean los idóneos para ello, resulta indiferente el objetivo o el ánimo con que se realicen.

Pueden incluirse en este ámbito objetivo tanto las conductas generadoras de controversia realizadas por Uber como por Cabify, por cuanto se desarrollan en el contexto del mercado del transporte de viajeros por carretera catalán y del AMB. Del mismo modo, dichos actos afectan a los competidores del mercado, motivo principal de las reclamaciones de taxi, así como a los consumidores en lo que respecta a la oferta de servicios de transporte. Asimismo, se dan los fines concurrenciales ya que dichas prácticas se revelan idóneas, pues Uber y Cabify han visto aumentar la demanda de sus servicios en el mercado catalán con motivo de ellas.

En último lugar, el ámbito subjetivo de esta ley no se acota a tener la condición de empresario o profesional⁷². Adicionalmente, la LCD no supedita su aplicación a la existencia de una relación de competencia entre el sujeto que realiza el acto de competencia desleal y el sujeto pasivo, por lo que tanto Uber como Cabify pueden incluirse en el ámbito de aplicación subjetivo de esta norma legal.

Una vez se ha determinado que es de aplicación la LCD, la dificultad radica en hallar un artículo de la norma en el que se puedan subsumir las supuestas prácticas desleales de Uber y Cabify en el mercado de transportes de Cataluña. En este caso, el art. 15 (en sus puntos 1 y 2) tipifica las conductas consideradas desleales; si bien ambos describen

⁷⁰ Pérez Mosterio, AM. (2011). *La reforma de la Ley de Competencia Desleal: Efectos de la armonización comunitaria*. Consejo Editorial de Difusión Jurídica y Temas de Actualidad S.A.

⁷¹ Sentencia del Tribunal Supremo (Sala 1ª, Civil) núm. 59/2019 de 29 de enero. Recurso de Casación 1514/2016, Nº ROJ: STS 140/2019; ECLI:ES:TS:2019:140
<https://www.poderjudicial.es/search/indexAN.jsp>

⁷² Bercovitz Rodríguez-Cano, A (2011). *Comentarios a la Ley de competencia desleal*, (pp. 85-90, pp. 89), explica que «no es preciso, para quedar sujeto a las normas de la Ley, que el sujeto de que se trate se dedique habitualmente a ofrecer bienes o servicios en el mercado, sino que queda sujeta cualquier persona que realice en el mercado actos para promover la contratación de determinados bienes o servicios».

prácticas cuyo efecto en el mercado es perturbar la igualdad de condiciones entre los agentes competidores, deben ser tratados por separado:

- Art. 15.1: *“Se considera desleal prevalerse en el mercado de una ventaja competitiva adquirida mediante la infracción de las leyes. La ventaja ha de ser significativa”*.
- Art. 15.2: *“Tendrá también la consideración de desleal la simple infracción de normas jurídicas que tengan por objeto la regulación de la actividad concurrencial”*.

En el primer caso, se establece la situación en que el sujeto infractor parte de una base distinta al resto como consecuencia de la infracción de una norma, y por ello, obtiene una ventaja competitiva significativa. Dicha ventaja competitiva debe ser demostrada (217.2 LEC)⁷³.

Por su parte, en el segundo caso simplemente se describe la infracción de normas que tengan por objeto la regulación de la actividad concurrencial. De este modo, no debe probarse la obtención de una ventaja competitiva, sino que se presume, por la simple infracción de la norma jurídica vinculante, una mejor posición en el mercado.

No obstante, el entendimiento de qué normas deben ser catalogadas concurrenciales resulta clave para determinar en cuál de los artículos se pueden enmarcar las conductas de las VTC. Según la doctrina⁷⁴, deben ser etiquetadas como tal aquellas normas cuya finalidad es la regulación de forma directa de la actividad concurrencial, o según las STS⁷⁵ y SJM⁷⁶, la estructura del mercado. Por tanto, en este sentido se consideran desleales aquellos actos que infrinjan una norma reguladora de las conductas concurrenciales de los competidores en el mercado así como de la libre competencia en el mercado.

⁷³ Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil, BOE, 7 § 575-728 (2000). Art. 217.2: *«Corresponde al actor y al demandado reconviniendo la carga de probar la certeza de los hechos de los que ordinariamente se desprenda, según las normas jurídicas a ellos aplicables, el efecto jurídico correspondiente a las pretensiones de la demanda y de la reconvención»*.
<https://www.boe.es/eli/es/l/2000/01/07/1>

⁷⁴ Boboc, S. (2021), Ob. Cit. (pp. 373-274); también Rubí Puig, A. (2005). Competencia desleal y libertad de expresión. Comentario a la STS, 1ª, de 3.2.2005. UPF. InDret – Revista para el análisis del Derecho.

⁷⁵ Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil, Sección 1ª) núm. 874/2007, de 24 de julio, Nº ROJ: STS 5392/2007; ECLI:ES:TS:2007:5392
<https://www.poderjudicial.es/search/indexAN.jsp>

⁷⁶ Sentencia del Juzgado Mercantil nº 5 de Madrid, núm. 10/2009, de 28 de enero (AC2009/337), Nº ROJ: SJM M 11/2009; ECLI:ES:JMM:2009:11
<https://www.poderjudicial.es/search/indexAN.jsp>

Consecuentemente, será el art. 15.2 LCD al que se deba acudir puesto que son las normas reguladoras del transporte terrestre de viajeros las que Uber y Cabify, según las reclamaciones de taxi, las que han sido incumplidas⁷⁷.

Para simplificar el análisis, hay que volver a tener en cuenta las restricciones o requisitos impuestos a la actividad de las VTC, tanto en la normativa estatal como autonómica catalana y, en su caso, del AMB, cuyo cumplimiento por parte de las mencionadas operadoras ha sido puesto en duda:

- Posesión de autorización que habilite para la realización del transporte público de viajeros (arts. 180.2 ROTT y 2 DL 9/2022) así como exigencia de doble licencia para actuar en el AMB (art. 3 DL 9/2022 ; además del art. 7.1 RVTC, suspendido cautelarmente.).
- Previa contratación del servicio de Uber y Cabify (arts. 182 ROTT y 7.3 DL 9/2022).
- Prohibición de utilización de sistema de geolocalización (arts. 7.4 DL 9/2022 y 12 Reglamento VTC del AMB, de 21 de mayo de 2019).
- Prohibición de deambular por la vía pública con objetivo de captar clientes (arts. 182 ROTT, 7.2 DL 9/2022 y 9 Reglamento VTC del AMB, de 21 de mayo de 2019).
- Obligación de llevar a bordo del vehículo la hoja de ruta o una copia del contrato de arrendamiento de vehículo con conductor (art. 182 ROTT).

En lo referente a la obligación de contratar de forma previa el servicio, obligación impuesta por el art. 182 ROTT, la normativa catalana⁷⁸ va más allá, imponiendo un periodo mínimo entre la precontratación y la prestación efectiva del servicio de 15 minutos. Asimismo, cabe destacar que el Reglamento de 21 de mayo de 2019 del AMB establecía un periodo de contratación mínimo de 60 minutos (art. 11.1, suspendido cautelarmente), lo cual según las propias operadoras ponía totalmente en riesgo el modelo de negocio de Uber y Cabify.

Analizando en primer lugar el caso de Uber, resulta complicado determinar si efectivamente sus servicios cumplen de forma efectiva con la mencionada regla. Acudiendo a una fuente primaria como es su propia plataforma⁷⁹, puede comprobarse que

⁷⁷ 28 de octubre de 2022. *Modificación del artículo 15 de la Ley 3/1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal*. Uría Menéndez.

<https://www.uria.com/es/publicaciones/newsletter/1588-propiedad-industrial>

⁷⁸ Decreto-ley 9/2022, de 5 de julio, de medidas urgentes en materia de alquiler de vehículos con conductor, art. 7.3: “[...] debe transcurrir un intervalo de tiempo mínimo de 15 minutos entre la contratación y la prestación efectiva de cada uno de los servicios urbanos o interurbanos a realizar.”

⁷⁹ Plataforma Web de Uber.

<https://www.uber.com/legal/es-es/document/?name=vtc-transport-services&country=spain&lang=es>

existe la posibilidad de contratar un servicio cuya prestación se realice en un periodo de tiempo inferior a 15 minutos, a contar desde el momento en que se efectúa la contratación. De esta forma, pese a que la documentación que evidencia el contrato realizado entre Uber y el consumidor resulta clave para revelar lo que sucede en la práctica, las ofertas de servicios publicadas por la propia operadora indican que no en todos los casos se respeta el periodo de 15 minutos establecido, según consta en la citada APP.

En el caso de Cabify desde la primera aplicación de este periodo mínimo mediante el Decreto Ley 4/2019⁸⁰, la operadora de la empresa en Cataluña, Prestige & Limousine S.L., realizó un “*artificio legal*”,⁸¹ ofreciendo a los clientes la realización de un contrato anual continuado para la prestación de servicios, por lo que en el primer servicio el tiempo de espera era de 15 minutos (respetando de esta forma la obligación de tiempo mínimo entre el contrato y la prestación de servicios) y, a partir del segundo transporte, ya se consideraba realizado el precontrato por lo que no había tiempo mínimo de espera.

Más tarde, Uber adoptó la estrategia de Cabify en Cataluña, proponiendo a sus usuarios, mediante la aceptación de sus términos y condiciones, un contrato de duración de un año. Dicha técnica, si bien no contradice la literalidad de la norma, persigue de forma clara la consecución de un fin prohibido por la misma, por lo que se trata de un acto realizado en fraude de ley (art. 6.4. CC)⁸². De esta forma, mediante este artificio Cabify incumpliría la normativa reguladora de la competencia, en concreto, el art. 7 del Decreto Ley 9/2022. Por tanto, tanto en el caso de Uber como de Cabify esta práctica puede considerarse desleal y subsumible en el art. 15.2 LCD⁸³.

Debe tenerse en cuenta que en el art. 182 ROTT se exige llevar a bordo del vehículo documentación soporte que acredite la contratación. Por un lado, no parece que el incumplimiento de esta obligación conlleve algún tipo de ventaja para Uber y Cabify, teniendo en cuenta la STS⁸⁴. No obstante, si bien puede que en algunos casos no se

⁸⁰ Decreto ley 4/2019, de 29 de enero, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el alquiler de vehículos con conductor.

⁸¹ Rodríguez, P. (6 de marzo de 2019). La 'trampa' de Cabify para volver a Barcelona: cumplirán los 15 minutos de precontratación sólo en el primer servicio. *El Diario*.
https://www.eldiario.es/catalunya/cabify-anuncia-barcelona-cumplira-generalitat_1_1166873.html

⁸² Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil, Gaceta de Madrid, 206 § 249-259 (1989). Art. 6.4: «*Los actos realizados al amparo del texto de una norma que persigan un resultado prohibido por el ordenamiento jurídico, o contrario a él, se considerarán ejecutados en fraude de ley y no impedirán la debida aplicación de la norma que se hubiere tratado de eludir*»
[https://www.boe.es/eli/es/rd/1889/07/24/\(1\)](https://www.boe.es/eli/es/rd/1889/07/24/(1))

⁸³ Ley 3/1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal, art. 15.2: “*Tendrá también la consideración de desleal la simple infracción de normas jurídicas que tengan por objeto la regulación de la actividad concurrencial.*”

⁸⁴ Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil, Sección 1ª) núm. 720/2010, de 22 de noviembre, Nº ROJ: 5885/2010; ECLI:ES:TS:2010:5885

cumpla con esta imposición, resulta complicado demostrarlo, ya que para ello debería analizarse uno a uno cada servicio realizado, llevando a cabo esfuerzos de inspección para los cuáles no se tienen suficientes recursos. Aun así, ya hay antecedentes de sentencias que han penalizado esta situación⁸⁵. Una vía para el mayor control de esta obligación puede ser el monitoreo digitalizado de todos los contratos realizados, tal como se desarrollará más adelante.

También se prohíbe deambular por la vía pública con objetivo de captar clientes (arts. 182 ROTT, 7.2 DL 9/2022 y 9 Reglamento VTC del AMB, de 21 de mayo de 2019), lo cual no implica la obligación de contratar desde unas oficinas o local propiedad de las empresas de arrendamiento de vehículos con conductor, según la jurisprudencia⁸⁶. Sin embargo, es difícil de probar el ánimo de búsqueda de clientes en este contexto debido a que el conductor de VTC puede encontrarse volviendo de prestar un servicio. Del mismo modo, podría pensarse que en los casos en que el conductor se encuentre cerca del cliente se debe a estar en la vía pública en busca de potenciales clientes. No obstante, según Boboc. S⁸⁷, una mínima antelación (en los contextos legales en que no existe periodo mínimo) entre contratación y prestación del servicio resulta válida, por lo que la proximidad a la localización del consumidor del servicio no es un factor concluyente para demostrar el incumplimiento de la prohibición.

En cuanto a la prohibición de geolocalización, regulada en el art. 7.4 del Decreto Ley 9/2022 tanto en el caso de la aplicación de Uber como de Cabify, el viajero que quiera solicitar un servicio puede conocer el tiempo que faltaría para hasta obtener el servicio, lo que en un primer momento puede sugerir la idea de un método indirecto de geolocalización. Sin embargo, el usuario de la plataforma no puede obtener una visualización de la geolocalización del vehículo hasta que realiza la contratación del servicio, momento en que la propia aplicación le facilita la posición y el tiempo hasta la llegada del conductor, lo cual pese a no constar en las condiciones y servicios de la plataforma, sí puede observarse solicitando un viaje. Se entiende de este modo que en ningún caso las plataformas realizan la conducta prohibida, por lo que no se infringe la norma de geolocalización y, en consecuencia, tampoco se da una conducta propia de competencia desleal en los términos del art. 15.2 LCD.

<https://www.poderjudicial.es/search/indexAN.jsp>

⁸⁵ Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 6ª) núm. 3282/2019 de 22 de julio, Nº ROJ: SAN 3282/2019; ECLI:ES:AN:2019:3282
<https://www.poderjudicial.es/search/indexAN.jsp>

⁸⁶ Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3ª) núm. 1076/2012, de 14 de febrero, Nº ROJ: STS 1076/2012; ECLI:ES:TS:2012:1076
<https://www.poderjudicial.es/search/indexAN.jsp>

⁸⁷ Boboc, S. (2021). Ob. Cit. (p. 296).

Por último, los requisitos marcados por las normas ordenadoras del transporte discrecional de viajeros analizadas que, junto con la “ratio 1/30”, mayor controversia han generado son aquellos referentes a la obtención de una autorización que habilite para la prestación del servicio⁸⁸.

En cuanto a las reclamaciones realizadas por el sector del taxi en Cataluña, la norma a tener en cuenta es la *Ley 19/2003, de 4 de julio, del taxi*, que exige la obtención de licencia habilitante para prestar el servicio (art. 4).

Por un lado, debe mencionarse a modo de recordatorio que el art. 180.2 ROTT y el art. 2 del Decreto Ley 9/2022 establecen la obligación de obtener una autorización que habilite para la realización de la actividad de alquiler de vehículos con conductor.

Adicionalmente, acorde con lo establecido por el art. 91.1 LOTT, el Decreto Ley 9/2022 desarrolla una diferenciación entre las autorizaciones habilitantes para llevar a cabo esa actividad en función del carácter urbano o interurbano del servicio.

En concreto, el art. 2 del mencionado decreto ley concreta que *«la realización de servicios de carácter interurbano puede llevarse a cabo al amparo de las autorizaciones VTC otorgadas por la Administración de la Generalitat de Catalunya en uso de las facultades delegadas por la Administración General del Estado»* mientras que, por su parte, el desarrollo del servicio en el ámbito urbano del AMB está supeditado a la concesión de una autorización que debe ser expedida por los el ayuntamiento, o un ente metropolitano competente (art. 3).

De este modo, así como la normativa estatal impone la obligación de contar con una autorización, a su vez delega las competencias a las Comunidades Autónomas (en este caso, Cataluña), para que mediante su normativa específica determine la necesidad de obtener una doble licencia, como condición *sine qua non* para poder actuar en el ámbito urbano e interurbano.

Profundizando en el análisis de los hechos, es sabido que así como desde el año 2011 Cabify ha cumplido con la obligación de contar con autorización por parte de sus conductores⁸⁹, más controvertida ha sido la situación para Uber.

Tal como ya ha sido explicado, el litigio iniciado en 2015 que enfrentó a la Asociación Profesional Élite Taxi y Uber Systems Spain, SL estableció un sólido precedente para despejar las dudas acerca de la categoría que debía recibir el servicio prestado por Uber, por lo que la calificación de actividad de transporte urbano de pasajeros (y no servicio de sociedad de la información) determinó ser preceptiva para la actividad de Uber la correspondiente autorización administrativa. No obstante, en la sentencia⁹⁰ el Juzgado

⁸⁸ Cruz Peña, J. (2017). El vacío legal (pese al conflicto) que permite a Uber y Cabify competir contra el taxi. El Confidencial de 3 de junio.
https://www.elconfidencial.com/economia/2017-06-03/uber-cabify-taxi-licencias-vtc-transporte_1392749/

⁸⁹ Boboc, S. (2021). Ob. Cit. (p. 288).

⁹⁰ Sentencia del Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona, nº 38/2018, de 10 de abril, Nº ROJ: SJM B 38/2018; ECLI:ES:JMB:2018:38

Mercantil nº3 de Barcelona no se pronunció sobre la existencia o no de competencia desleal en las prácticas de Uber al considerar una ausencia de legitimación pasiva de Uber Systems Spain SL respecto a las peticiones de la parte demandante.

Tras la sentencia del TJUE que puso fin a la cuestión prejudicial comentada, la plataforma Uber cambió su estrategia en Cataluña, comenzando a actuar al amparo de las autorizaciones VTC⁹¹ y siguiendo así el modo de actuar de Cabify lo cual, pese a elevar considerablemente los costes de su actividad, supuso la creación de un mercado de tráfico de licencias controvertido y muy lucrativo⁹².

Sin embargo, existen posturas que defienden que sí bien los conductores de Cabify y Uber que prestan sus servicios en Cataluña y el AMB en la actualidad sí cuentan con las autorizaciones pertinentes, tanto para actuar en el ámbito urbano como en el interurbano, estas plataformas no cumplen las normas que obligan a tener la autorización como empresas transportistas en la categoría de arrendamiento de vehículos con conductor de hasta nueve plazas, infringiendo de esta forma la norma reguladora de la actividad que realizan (art. 33.1 ROTT) y obteniendo de forma inequívoca una ventaja competitiva, basada principalmente en un ahorro de costes del servicio, respecto a los competidores (principalmente, respecto a taxi). No obstante, tal como señala la *Orden FOM/36/2008*⁹³, (en lo sucesivo, “Orden VTC”), “*Para la realización de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor será precisa la obtención, para cada vehículo que se pretenda dedicar a la misma, de una autorización que habilite para su prestación, de acuerdo con el artículo 180 ROTT*”. Así las cosas, se desprende del citado texto que la realización de la actividad no está condicionada a la obtención de una autorización VTC por parte de la plataforma, sino que deben ser sus socios conductores los receptores de la concesión, por cada vehículo con que actúen, pues por regla general los vehículos no son propiedad de Uber. En coherencia con ello, a efectos de transparencia puede verificarse a través de la

<https://www.poderjudicial.es/search/indexAN.jsp#>

⁹¹ Guillén Navarro, N. A. (2018). El arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) y su entramado jurídico: el avance de Uber, Cabify y la economía colaborativa. *Revista De Estudios De La Administración Local Y Autonómica*, (9), 128–147 (p. 145)

<https://revistasonline.inap.es/index.php/REALA/article/view/10470/11231>

⁹² Górriz López, C. (2017). *Conclusiones del AG Szpunar sobre el caso Uber*. Universidad Autónoma de Barcelona: Actualidad de Derecho Mercantil.

<https://webs.uab.cat/dretmercantil/2017/05/28/conclusiones-del-ag-szpunar-sobre-el-caso-uber/>

⁹³ Orden FOM/2799/2015, de 18 de diciembre, por la que se modifica la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, BOE, 307 § 121901-121904 (2015).

<https://www.boe.es/eli/es/o/2015/12/18/fom2799>

plataforma⁹⁴ de la operadora un anexo con el listado de autorizaciones VTC de Uber vigentes en Cataluña, con detalle del nombre de denominación social del conductor y su NIF/CIF.

Por tanto, teniendo en cuenta los argumentos aportados, en caso de ser probados los hechos controvertidos mencionados en cuanto al incumplimiento del periodo mínimo de contratación, todo indica que una de las conductas habituales llevadas a cabo por Uber y Cabify en Cataluña y en el ámbito urbano e interurbano de Barcelona son subsumibles en el art. 15.2 LCD como prácticas de competencia desleal.

No obstante, para poder verificar fehacientemente la existencia de incumplimiento de la normativa, se requiere una mejora en los esfuerzos y medios de inspección por parte de las autoridades competentes, de modo que se monitoricen y controlen los contratos de cada uno de los servicios realizados por las operadoras.

⁹⁴ Plataforma Web de Uber. Términos y condiciones específicos para la solicitud de servicios de transporte VTC en Cataluña, Comunidad Valenciana, Islas Baleares y Aragón (España) a través de Uber.
<https://www.uber.com/legal/es-es/document/?name=vtc-transport-services&country=spain&lang=es>

6. PROPUESTAS DE SOLUCIONES AL CONFLICTO

En la búsqueda de equilibrar el mercado salvaguardando el servicio de taxi que ha recibido la consideración de servicio de interés general, ciertas regulaciones de la actividad del transporte de viajeros han sido desproporcionadas, además de manifiestamente incumplidas (como es el caso de la “ratio 1/30”). Se ha buscado por tanto solucionar los conflictos entre las dos partes mediante la restricción de la actividad de una de ellas.

Una vía de solución posible es la liberalización del sector, eliminando las distintas restricciones impuestas:

- En lo que se refiere a la concesión de autorizaciones y licencias, la eliminación de restricciones basadas en reglas de proporción (como la “ratio 1/30”) ya se ha probado en otros contextos legales donde se ha liberalizado el sector, lo que ha conllevado la mejora del bienestar social y de la oferta a los consumidores, que es en definitiva el motivo por el que se considera necesario regular un servicio de interés general. De esta forma, además, se pondría fin a la especulación con autorizaciones y licencias, que devalúan su valor.

No obstante, las condiciones y requisitos para la obtención de una autorización VTC deberían ser similares a los de taxi, tanto en rigurosidad como en precio de adquisición, ya que si el de las VTC es un servicio sustitutivo de taxi, el Estado debería ofrecer a los consumidores unas garantías equiparables. En este sentido, resulta de especial interés atender al caso estadounidense, donde la obtención de autorización para el servicio de arrendamiento de vehículos con conductor está marcada por unas reglas⁹⁵ que obligan a superar un programa de entrenamiento y examinación, de forma que se asegure un nivel mínimo en el servicio de transporte prestado.

Del mismo modo, en países europeos como Francia, Austria o Finlandia, se imponen restricciones cualitativas (como entrenamiento y examinación previos a la concesión de licencias o requerimientos técnicos para los vehículos por motivos de contaminación y congestión de tráfico) a las VTC pero no limitaciones cuantitativas del número de licencias. Debe tenerse en cuenta que un contexto regulatorio flexible de las VTC suele producirse en un marco legal donde la regulación de taxi también es flexible. En contraste, un contexto regulatorio estricto de taxi tiende a conllevar una regulación más estricta para servicios como Uber y Cabify⁹⁶.

⁹⁵ Sánchez Valiente, J. (2018). Las licencias VTC. Análisis jurídico de los taxistas del siglo XXI. Universidad Pontificia Comillas (pp. 43-44).
<https://repositorio.comillas.edu/rest/bitstreams/146307/retrieve>

⁹⁶Fageda, X, (2021). Measuring the impact of ride-hailing firms on urban congestion: The case of Uber in Europe. *Papers in Regional Science*, (100), 1230-1253.

- Por lo que respecta a la limitación de vehículos, medida que busca la reducción de la contaminación y el tráfico en las ciudades, como sucede en Barcelona, resulta errónea si se centra únicamente en imitar el número de vehículos destinados a ofrecer servicios de transporte público de pasajeros. En este sentido, debe tenerse en cuenta que actualmente ya existe la obligatoriedad impuesta a las VTC de operar con vehículos con clasificación ambiental de *Etiqueta ECO o 0*. Por tanto, sería mucho más efectivo establecer un impuesto que gravase el acceso a las ciudades, pues lo que se debe combatir para reducir el riesgo de contaminación es la entrada de todo tipo de vehículos en general en las ciudades, y no solo de aquellos destinados a realizar servicios de transporte a terceros. En contraste, si se quiere conseguir el objetivo de eliminación de la contaminación se debe incentivar el consumo de vehículos eco mediante ayudas en su adquisición o reducciones de gravámenes, en lugar de limitarse a restringir sin más el uso de vehículos más contaminantes.

También podría resultar efectivo ampliar la norma establecida en el art. 15. e) del *Reglamento por el que se establecen las condiciones de explotación de las autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos turismo de alquiler con conductor de hasta nueve plazas (vtc)*, cuando prestan servicios urbanos en el ámbito del Área Metropolitana de Barcelona, de 21 de mayo de 2019, que establece un día de descanso obligatorio en función del número de la autorización. Así, en lugar de acotar únicamente los días podría delimitarse también la zona geográfica en la que operar, de forma que no se produzca un desbordamiento de la oferta en puntos concretos de las ciudades. Asimismo, dicha limitación podría desaparecer en periodos concretos en que algunos lugares son fuente de demanda de pasajeros, tal como sucede durante el Mobile World Congress en Barcelona, momento en que la Generalitat se ve obligada a tomar medidas para aumentar la oferta de servicios de transporte⁹⁷.

Además, puede resultar eficiente aplicar un sistema de precios no fijos (que en la actualidad ya utiliza Uber) conocido como “tarifa dinámica”, por el cual pese a que es la plataforma quien calcula el precio por el que se realiza el servicio, dicha tarifa puede aumentar o disminuir dependiendo de la demanda de viajes.

Por otro lado, si se analiza el modelo de regulación de los Países Bajos⁹⁸ para el servicio de transporte en turismo se observa que la diferencia entre arrendamiento de vehículos con conductor y taxi es pequeña, lo que permite regular ambos servicios mediante un estatuto jurídico común, es decir, una base normativa común para ambos. En cuanto a las tarifas, por ejemplo, los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor están equipados con taxímetros, lo cual se diferencia del mercado VTC en España, pero

<https://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/184341/1/716672.pdf>

⁹⁷ (24 de febrero de 2023). La Generalitat Autoriza a trabajar a los VTC de fuera de Cataluña durante el MWC. *Todo Taxi*.

<https://todotaxi.org/generalitat-autoriza-vtc-de-fuera-de-catalunya-durante-mwc/>

⁹⁸ Sánchez Valiente, J. (2018). Ob. Cit. (p. 42)

consigue unificar las reglas en ese país. De este modo « *puede que los Países Bajos sean el ejemplo a seguir si se quiere evitar la sensación de que existe competencia desleal entre taxis y operadores de VTC* »⁹⁹. El desarrollo de este modelo regulatorio se encuentra desarrollado por el Instituto Holandés KiM para el Análisis de las Políticas de Transporte¹⁰⁰.

Adicionalmente, es evidente que tanto Cabify como Uber, así como otras operadoras VTC de funcionamiento similar, han aportado al mercado una modalidad de servicio que tanto para los conductores como para los consumidores resulta más atractiva que la ya existente. Si bien debe asegurarse que las “normas del juego” sean iguales para todos y evitar que algunas operadoras cuenten con una posición de ventaja amparadas por un vacío normativo (como el existente en España cuando Uber y Cabify empezaron a actuar), también es cierto que parte de la ventaja obtenida por las mencionadas operadoras de arrendamiento de vehículos con conductor se debe a la obsolescencia del servicio de taxi. En la actualidad, plataformas como *FreeNow* ya sirven de proveedores a taxi en la ciudad de Barcelona, ofreciendo una plataforma en línea (*FreeNow Asociación de Taxistas*) para los consumidores donde contratar servicios de taxi de una manera similar a como funciona con Uber y Cabify, lo que refuerza la capacidad competitiva de taxi frente a las plataformas con licencia VTC. Por ello, más allá del ámbito jurídico, taxi debe trabajar para adaptar sus servicios a las tendencias tecnológicas actuales ya presentes en el modelo de negocio de Uber y Cabify, con el objetivo no solo de poder competir contra estas nuevas plataformas sin necesidad de establecer desproporcionadas restricciones a su actividad, sino para ofrecer el mejor servicio posible al consumidor y cumplir de esta forma con su cometido como servicio de interés general.

Por último, sería de interés que la APP de Uber y Cabify ofrezca facilidad de monitoreo de los servicios realizados que permita un control automático por parte de la Administración competente. Con ello, se podría llevar a cabo un control del geoposicionamiento del vehículo así como del tiempo de antelación entre la contratación del servicio y su prestación efectiva, además de controlar las transacciones realizadas y los contratos con los clientes, lo cual aportaría claridad sobre las prácticas que se llevan a cabo por parte de estas operadoras, facultando a la Administración para conocer sobre los casos sancionables y aportando a su vez seguridad y tranquilidad a clientes y competidores.

La realidad del conflicto es difícil de determinar, dado que existe poca transparencia por parte de las plataformas VTC y sus conductores, así como una ineficiente estrategia de monitoreo y control sobre el cumplimiento de la normativa por parte de las autoridades competentes. Por tanto, acompañadas de una rigurosa inspección, las propuestas son las siguientes:

⁹⁹ Sánchez Valiente, J. (2018). Ob. Cit. (p. 43)

¹⁰⁰ Rienstra, S., Bakker, P. y Visser, J. (2015) "International comparison of taxi regulations and Uber" (p.9).

- Liberalización del sector mediante la eliminación de restricciones cuantitativas, es decir, la flexibilización de las regulaciones
- Imposición de gravámenes para el uso de vehículos en los centros urbanos, junto con ayudas que incentiven la transición a alternativas de movilidad más sostenible.
- Regulación uniforme y equitativa para las dos modalidades de transporte estudiadas que elimine las asimetrías normativas.
- Limitación territorial, estableciendo zonas específicas de actuación
- Monitoreo y control del cumplimiento de las nuevas regulaciones, mediante la digitalización completa de las autorizaciones y la transparencia e inspección en los contratos de los servicios realizados.

7. CONCLUSIONES

Tras realizar el estudio del conflicto entre Taxi y las VTC así como analizar la normativa que se ve afectada, además de determinar la existencia de competencia desleal y proponer vías de solución, se han alcanzado las siguientes conclusiones:

- Por un lado, tal como ha sido argumentado la conducta llevada a cabo por las operadoras de Cabify y Uber en Cataluña, y en lo que respecta a la ciudad de Barcelona, es subsumible en un ilícito de competencia desleal. En este caso, las prácticas desleales llevadas a cabo por ambas empresas parecen enmarcarse en el supuesto contemplado en el art. 15.2. LCD, pues se produce una infracción de una norma jurídica reguladora de su actividad concurrencial, en concreto, del art. 7 del Decreto Ley 9/2022, en lo referente a la precontratación del servicio ya que, como se ha comprobado, actualmente no se está cumpliendo con el período de 15 minutos establecido (art. 7.3.).

Respecto al sujeto infractor, debe tenerse en cuenta que las autorizaciones para realizar el servicio se otorgan a los conductores individuales que se registran en las plataformas de Uber y Cabify, en lugar de a las empresas mismas. En este caso, tal como establece el art. 9.1 a), el sujeto infractor es la persona física o jurídica titular de la infracción en el caso de que se cuente con la preceptiva autorización, por tanto, los conductores de las operadoras deben ser considerados los sujetos infractores.

De acuerdo al régimen sancionador de esta normativa, la conducta descrita debe ser calificada como infracción muy grave (art. 11 k)) por lo que se debe sancionar a los posibles infractores con multas de 1.001 a 2.000 euros (art. 14.1 c)), pudiendo implicar consecuencias más graves en caso de reiteración.

- La normativa vigente reguladora de las actividades de transporte de viajeros, tanto a nivel estatal como autonómico y local, no permite a todas las operadoras actuar en igualdad de condiciones.

Por un lado, el periodo mínimo de antelación de 15 minutos entre la contratación y la efectiva prestación del servicio de VTC, establecido en el Decreto Ley 4/2019 y derogado y reestablecido por el Decreto Ley 9/2022, supone una vulneración del a la libertad de empresa del art. 38 CE. En este sentido, según el Consejo de Garantías Estatutarias de Cataluña¹⁰¹ esa imposición infringe de forma no razonable el derecho recogido en el art. 38 CE al no cumplir los principios de adecuación, de necesidad y de proporcionalidad. En este sentido, debe recordarse

¹⁰¹ Dictamen 2/2019, de 22 de febrero, sobre el Decret llei 4/2019, de 29 de gener, de mesures urgents en matèria de transport de viatgers mitjançant el lloguer de vehicles amb conductor, de 2 de febrero de 2019, (pp. 1-73, p. 72)

<https://www.cge.cat/admin/uploads/docs/20190415134740-1.pdf>

el debido respeto de los poderes públicos al contenido esencial de este derecho según la jurisprudencia del TC¹⁰².

Asimismo, la ratio 1/30 establecida por la LOTT, y posteriormente ratificada por el RVTC del AMB, pretende asegurar un equilibrio en el mercado que garantice el mantenimiento de la oferta de servicios de interés general como taxi. No obstante, según la ya explicada jurisprudencia del TJUE dicha norma no ha demostrado ser adecuada para garantizar el correcto funcionamiento del sector y no se motiva en razones imperiosas de interés general, sino que defiende los intereses económicos de taxi frente a la amenaza de la competencia que suponen las VTC, siendo por tanto una restricción injustificada de la libertad de establecimiento (art. 49 TFUE). Adicionalmente, también puede considerarse una restricción de la libre prestación de servicios, conducta prohibida en el art. 56 TFUE.

De este modo, parece ser que las autoridades administrativas están concediendo, mediante la restricción de las autorizaciones VTC en Cataluña y el AMB y la imposición del periodo de antelación mínimo determinado, una posición de privilegio al taxi frente a las operadoras de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor, lo cual puede interpretarse como una ayuda otorgada por el Estado que falsea y amenaza la libre competencia en el mercado interior de transporte de viajeros (art. 107 TFUE).

- Existe una gran resistencia al cambio por parte de las autoridades competentes, lo cual se refleja en una legislación poco preparada para la incorporación de modelos de negocio como los de Cabify y Uber, En lugar de experimentar una apertura regulatoria que se encargue de eliminar normas que hayan quedado obsoletas y evitar restricciones innecesarias que no tengan como objetivo evitar desequilibrios en el mercado, las normas reguladoras de los servicios de los transportes establecen reglas que restringen la capacidad de operar de las VTC en favor de taxi, poniendo en riesgo la viabilidad de su modelo de negocio. El motivo de esta obsolescencia normativa es, según algunos autores¹⁰³, la presión que el gremio de los taxistas ejerce sobre las autoridades, que junto a la falta de capacidad de influir de las VTC ha creado un *lobby* con mucho poder.

Por ello, resulta clara la necesidad de una normativa que unifique criterios entre la modalidad de servicios de taxi y las VTC, evitando desigualdades y proteccionismos excesivos, a la vez que se adapte a la tendencia del uso de las tecnologías en el sector.

¹⁰² Sentencia del Tribunal Constitucional (Sala 2ª). Sentencia nº 80/1982, de 20 de diciembre. Recurso de amparo nº 160/1982.

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-T-1983-1580>

¹⁰³ Doménech Pascual, G. (2021). Dossier sobre economía colaborativa (y II): Nuevas estrategias y dimensiones alternativas de la economía de plataforma, coordinado por Lluís Alfons Garay Tamajón. *Oikonomics: Revista de economía, empresa y sociedad*, (15), 1-7. <https://oikonomics.uoc.edu/divulgacio/oikonomics/es/numero15/dossier/gdomenech.html>

Del mismo modo, mediante la flexibilización de las regulaciones y la liberalización del sector se puede terminar con la especulación y el negocio con de autorizaciones, que durante el periodo de controversia han llevado a la devaluación de las licencias de taxi, lo cual ha puesto en riesgo la inversión realizada por quienes de forma legítima le han sido concedidas.

- Se trata por tanto de un conflicto jurídico de difícil solución, pues al parecer los intereses de una parte confrontan inevitablemente con los de la otra. Asimismo, durante la realización de este estudio se ha podido comprobar la dificultad que presenta una legislación fragmentada territorialmente, como consecuencia de la división geográfica que presenta el propio sector, así como poco preparada para asumir el reto de regular las normas de un mercado que se encuentra en constante cambio. Si bien no se encuentra en el mismo lugar que al inicio del conflicto, especialmente en lo que se refiere a la obligación de obtención de autorización por parte de las VTC, las principales diferencias regulatorias entre taxi y VTC continúan siendo fuente de problemas:
 - Los precios regulados de taxi, frente a la mayor libertad de establecer tarifas con que cuentan empresas como Uber y Cabify.
 - La limitación artificial de concesión de licencias de VTC frente a taxi, es decir, la “ratio 1/30”.
 - La imposición de previa contratación del servicio de las VTC, frente a la posibilidad de deambular y captar clientes por parte de taxi.

De este modo, hasta que estas (entre otras) asimetrías normativas entre ambos tipos de servicio no se corrijan mediante una norma que unifique criterios, el conflicto jurídico que ha centrado esta investigación seguirá activo.

8. BIBLIOGRAFÍA

Autoritat Catalana de la Competència, A. C. C. O. (2012). Reflexiones procompetitivas sobre el modelo regulador del taxi y del arrendamiento de vehículos con conductor. https://acco.gencat.cat/web/.content/80_acco/documents/arxius/actuacions/reflexiones_taxi_vtc_esp.pdf

Benvenuty, L. y Florio, L. F. (31 de octubre de 2019). Uber y Cabify se van de Barcelona: dejarán de dar servicio este viernes. La Vanguardia <https://www.lavanguardia.com/economia/20190131/46121147556/cabify-uber-abandonan-barcelona-vtc-taxi.html>

Bercovitz Rodríguez-Cano, A (2011). *Comentarios a la Ley de competencia desleal*

Boboc, S. (2017). UBER: ¿transportista o intermediaria en el transporte? El caso español. *Revista de Estudios Europeos*, (70), 7-26
<https://repositori.uji.es/xmlui/bitstream/handle/10234/174217/57640.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Boboc, S. (2021), Las plataformas en línea y el transporte discrecional de viajeros por carretera. Universitat Jaume I.
https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/671835/2021_Tesis_Boboc_Silvia.pdf?sequence=1

Campillo Enríquez, D (2019). Aspectos jurídicos de la economía colaborativa: el caso Uber. Universidad de Valladolid.
https://uvadoc.uva.es/bitstream/handle/10324/36969/TFMD_00202.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Díaz, B. (30 de julio de 2018). Huelga de taxis: claves para entender el conflicto entre los taxis y los VTC. El Mundo.
<https://www.elmundo.es/economia/empresas/2018/07/30/5b5efe96ca474136658b459f.html>

Doménech Pascual, G. (2021). Dossier sobre economía colaborativa (y II): Nuevas estrategias y dimensiones alternativas de la economía de plataforma, coordinado por Lluís Alfons Garay Tamajón. *Oikonomics: Revista de economía, empresa y sociedad*, (15) , 1-7.
<https://oikonomics.uoc.edu/divulgacio/oikonomics/es/numero15/dossier/gdomenech.html>

EurLex, Web Oficial de la Unión Europea
<https://eur-lex.europa.eu/collection/n-law/mne.html?locale=es>

Fageda, X, (2021). Measuring the impact of ride-hailing firms on urban congestion: The case of Uber in Europe. *Papers in Regional Science*, (100), 1230-1253
<https://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/184341/1/716672.pdf>

Guillén Navarro, N. A. (2018). El arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) y su entramado jurídico: el avance de Uber, Cabify y la economía colaborativa. *Revista De Estudios De La Administración Local Y Autonómica*, (9), 128–147
<https://revistasonline.inap.es/index.php/REALA/article/view/10470/11231>

Fresnillo Virseda, A. (2019). Análisis de la competencia y modo de entrada de Cabify en Italia. Universidad Pontificia Comillas.
<https://repositorio.comillas.edu/rest/bitstreams/295730/retrieve>

Galán, R. (2017), Cabify murió 5 veces en 3 años... Tomamos decisiones que nadie en su sano juicio tomaría, *Emprendedores: las claves de la economía y el éxito profesional*, (232), 30-34
<https://emprendedores.es/casos-de-exito/juan-de-antonio-cabify-startup-de-futuro/>

G^a Alcalde, Lucas y Vega, L. 7 junio 2023. *Europa decide el futuro de Cabify, Uber y Bolt en España: todo lo que está en juego en el conflicto entre el taxi y las VTC*. Business Insider.
<https://www.businessinsider.es/vtc-vs-taxi-futuro-cabify-uber-bolt-espana-depende-europa-1253492>

Gil, O. 14 junio 2022. *Modelo peer-to-peer: qué es, ventajas y ejemplos de éxito*. Cyberclick.
<https://www.cyberclick.es/numerical-blog/modelo-peer-to-peer-que-es-ventajas-y-ejemplos-de-exito>

Górriz López, C. (2017). *Conclusiones del AG Szpunar sobre el caso Uber*. Universidad Autónoma de Barcelona: Actualidad de Derecho Mercantil.
<https://webs.uab.cat/dretmercantil/2017/05/28/conclusiones-del-ag-szpunar-sobre-el-caso-uber/>

López Arribas, J.M. (2022). Uber y Cabify vs. Taxi y el Derecho de la Competencia. Universidad de Valladolid.
<https://uvadoc.uva.es/bitstream/handle/10324/56559/TFG-E-1570.pdf?sequence=4&isAllowed=y>

Martínez Cañellas, A. (2020). Los conflictos de Uber y la necesidad de una norma específica que regule las compañías de transporte en la red. Universidad de las Islas Baleares.

<https://orcid.org/0000-0002-8128-3633>

Murias, D. 6 julio 2022. *Cataluña fulmina las VTC: muchas menos licencias y solo con vehículos de lujo*. Motorpasion.

<https://www.motorpasion.com/industria/cataluna-fulmina-vtc-muchas-licencias-solo-vehiculos-lujo>

Otero, A. 4 enero 2023. *La nueva normativa de VTC en Barcelona no gusta a nadie*. Motorpasion.

<https://www.motorpasion.com/industria/nueva-normativa-vtc-barcelona-no-gusta-a-nadie-taxistas-cabreados-realidades-para-lelas-uber-cabify-a-suyo>

Pacheco, R. 10 febrero 2024. *Cabify relega a Uber a un segundo plano en la carrera de las VTC en Barcelona*. El Español.

https://metropoliabierta.elespanol.com/movilidad/20240210/cabify-relega-uber-un-segundo-plano-en-la-carrera-de-las-vtc-barcelona/831416979_0.html#:~:text=Los%20principales%20operadores%20de%20VTC,actividad%20supone%20para%20el%20sector

Pascual, G. D. (2015). La regulación de la economía colaborativa: El caso "Uber contra el taxi". CEFLEGAL, 61-105.

<https://revistas.cef.udima.es/index.php/ceflegal/article/view/11009/10707>

Pérez Mosterio, AM. (2011). *La reforma de la Ley de Competencia Desleal: Efectos de la armonización comunitaria*. Consejo Editorial de Difusión Jurídica y Temas de Actualidad S.A.

Plataforma Web de Uber. Términos y condiciones específicos para la solicitud de servicios de transporte VTC en Cataluña, Comunidad Valenciana, Islas Baleares y Aragón (España) a través de Uber.

<https://www.uber.com/legal/es-es/document/?name=vtc-transport-services&country=spain&lang=es>

Rienstra, S., Bakker, P. y Visser, J. (2015) "International comparison of taxi regulations and Uber" (p.9).

Rodríguez, P. (6 de marzo de 2019). La 'trampa' de Cabify para volver a Barcelona: cumplirán los 15 minutos de precontratación sólo en el primer servicio. *El Diario*.

https://www.eldiario.es/catalunya/cabify-anuncia-barcelona-cumplira-generalitat_1_1166873.html

Sánchez Valiente, J. (2018). Las licencias VTC. Análisis jurídico de los taxistas del siglo XXI. Universidad Pontificia Comillas (pp. 43-44).

<https://repositorio.comillas.edu/rest/bitstreams/146307/retrieve>

Tavira Díez de Rivera, M. (2022). Nuevos retos y modelos de negocio en la economía colaborativa. Análisis de mejores prácticas de Uber.

<https://repositorio.comillas.edu/xmlui/bitstream/handle/11531/63274/TFG-%20Tavira%20Diez%20de%20Rivera%2c%20Mercedes%20.pdf?sequence=3&isAllowed=y>

(24 de febrero de 2023). La Generalitat Autoriza a trabajar a los VTC de fuera de Cataluña durante el MWC. *Todo Taxi*.

<https://todotaxi.org/generalitat-autoriza-vtc-de-fuera-de-catalunya-durante-mwc/>

9. REFERENCIAS NORMATIVAS

Constitución Española, de 29 de diciembre de 1978, BOE, 311 § 29313-29424 (1978)
[https://www.boe.es/eli/es/c/1978/12/27/\(1\)/con](https://www.boe.es/eli/es/c/1978/12/27/(1)/con)

Decreto 314/2016, de 8 de noviembre, por el cual se determinan las condiciones específicas de contratación y comercialización de los servicios de taxi y el régimen jurídico de la actividad de mediación, DOGC, 7244 § (2016)
<https://portaldogc.gencat.cat/utillsEADOP/PDF/7244/1550884.pdf>

Decreto Ley 5/2017, de 1 de agosto, de medidas urgentes para la ordenación de los servicios de transporte de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas, BOE, 234 § 94519-94524 (2017)
<https://www.boe.es/eli/es-ct/dl/2017/08/01/5>

Decreto-ley 4/2019, de 29 de enero, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el alquiler de vehículos con conductor, DOGC, 7800 § 1-9 (2019).
<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=DOGC-f-2019-90273>

Decreto-ley 9/2022, de 5 de julio, de medidas urgentes en materia de alquiler de vehículos con conductor, DOGC, 8704, § 117252- 117265 (2022).
<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2022-13533>

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, DOUE, 178 § 1-15 (2000)
<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2000-81295>

Directiva 2006/123/CE del parlamento europeo y del consejo de 12 de diciembre de 2006 relativa a los servicios en el mercado interior, DOUE, 376, § 26- 68 (2006).
<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2006-82665>

Ley catalana 12/1987, de 28 de mayo, de viajeros con vehículos de motor, BOE, 151, § 19159-19168 (1987).
<https://www.boe.es/eli/es-ct/l/1987/05/28/12>

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, BOE, 182, § 23451-23481 (1987)
<https://www.boe.es/eli/es/l/1987/07/30/16/con>

Ley 3/1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal, BOE, 10, § 959-962 (1991)
<https://www.boe.es/eli/es/l/1991/01/10/3>

Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil, BOE, 7 § 575-728 (2000). *Art. 217.2:*
<https://www.boe.es/eli/es/l/2000/01/07/1>

Ley 34/2002, de 11 de julio, de servicios de la sociedad de la información y de comercio electrónico, BOE, 166 § 25388-25403 (2002).
<https://www.boe.es/eli/es/l/2002/07/11/34>

Ley 19/2003, de 4 julio, del Taxi, BOE, 189§ 30708-30718 (2003).
<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2003-15897>

Ley Orgánica 6/2006, de 19 de julio, de reforma del Estatuto de Autonomía de Cataluña, BOE, 172 § 27269-27310 (2006)
<https://www.boe.es/eli/es/lo/2006/07/19/6>

Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, BOE, 308, § 108507-108578 (2009).
<https://www.boe.es/eli/es/l/2009/12/22/25/con>

Ley 29/2009, de 30 de diciembre, por la que se modifica el régimen legal de la competencia desleal y de la publicidad para la mejora de la protección de los consumidores y usuarios, BOE, 315 § 112039 - 112060 (2009).
<https://www.boe.es/eli/es/l/2009/12/30/29>

Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestre, BOE ,160 § 50239-50289 (2013).
<https://www.boe.es/eli/es/l/2013/07/04/9>

Orden FOM/2799/2015, de 18 de diciembre, por la que se modifica la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, BOE, 307 § 121901-121904 (2015).
<https://www.boe.es/eli/es/o/2015/12/18/fom2799>

Orden TES/31/2021, de 3 de febrero, por la cual se establecen los distintivos de los vehículos de arrendamiento con conductor de la clase VTC domiciliados en Cataluña, DOGC, 8337 § (2021)
<https://dogc.gencat.cat/es/document-del-dogc/?documentId=892866>

Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil, Gaceta de Madrid, 206 § 249-259 (1989)

<https://www.boe.es/eli/es/rd/1889/07/24/1>

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, BOE, 241, § 29406-29473 (1990).

<https://www.boe.es/eli/es/rd/1990/09/28/1211>

Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, BOE, 97, § 41051-41053 (2018).

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2018-5451>

Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor., BOE, 236 § 93730- 93737 (2018)

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2018-13179>

Reglamento (CE) n° 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de julio de 2007 relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales («Roma II»), DOUE, 199, § 40-49 (2007)

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2007-81334>

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

<https://stac.cat/wp-content/uploads/2018/06/Reglament-VTC-Aprov.-Def.-Versió-CAST.pdf>

Reglamento por el que se establecen las condiciones de explotación de las autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos turismo de alquiler con conductor de hasta nueve plazas (vtc), cuando prestan servicios urbanos en el ámbito del Área Metropolitana de Barcelona, de 21 de mayo de 2019

<https://docs.amb.cat/alfresco/api/-default-/public/alfresco/versions/1/nodes/462f3c0d-d5fd-4ff4-a1e4-d7bcdaba3975/content/Publicació%20BOPB%20aprov%20def%20reglament%20explotació%20VTC'S%20Exp%20901548-18%20CASTELLANO.pdf?attachment=false&mimeType=application/pdf&sizeInBytes=340134>

Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, DOUE , C 326, (2012)

<https://www.boe.es/doue/2012/326/Z00001-00390.pdf>

