

ESTUDIOS

PROPUESTAS
DE REGULACIÓN
DE LAS PLATAFORMAS
DE ECONOMÍA COLABORATIVA:
PERSPECTIVAS GENERAL
Y SECTORIALES

ANTONIO ORTÍ VALLEJO
GEMMA RUBIO GIMENO
DIRECTORES

INCLUYE LIBRO ELECTRÓNICO
THOMSON REUTERS PROVIEW™

THOMSON REUTERS
ARANZADI

La consideración jurídica del servicio prestado por la plataforma Uber a la luz de la Jurisprudencia del TJUE

JAVIER LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA

*Abogado. Profesor Contratado Doctor (Acreditado).
Socio-Director de HispaColey Servicios Jurídicos, S.L.P.*

SUMARIO: I. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES DE HECHO. II. LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN TAXIS Y VEHÍCULOS DE ALQUILER CON CONDUCTOR. III. LA CALIFICACIÓN JURÍDICA DEL SERVICIO PRESTADO POR UBER. IV. CONSECUENCIAS DE LA NATURALEZA JURÍDICA DEL SERVICIO PRESTADO POR UBER. V. PRONUNCIAMIENTO DEL TJUE. VI. CONCLUSIONES. VII. BIBLIOGRAFÍA.

I. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES DE HECHO

La aparición de lo que se conoce como «economía colaborativa» ha supuesto un cambio fundamental en las formas tradicionales de prestación del servicio de transporte. De este modo, frente al taxi han surgido compañías que han sabido aplicar métodos de economía colaborativa al sector del transporte de pasajeros, entre las que cabe destacar a Uber.

Aunque a simple vista son numerosas las virtudes de este fenómeno, las opiniones sobre la repercusión de esta «economía colaborativa» en nuestra sociedad son de muy diversa índole. Por un lado, nos encontramos con una corriente que resalta las ventajas que estas nuevas plataformas tecnológicas suponen para los consumidores a la hora de solicitar servicios de todo tipo, así como los valores éticos y de sostenibilidad que las mismas brindan y que

permiten el aprovechamiento de capacidades y la reutilización de recursos con una reducción del impacto medioambiental, fomentando así la relación directa entre personas. Sin embargo, otros sectores económicos, especialmente aquellos que históricamente se han dedicado a prestar de manera profesional estos servicios como ocurre con el sector del transporte, ponen de manifiesto los problemas que estos modelos de economía colaborativa pueden generar a los consumidores de servicios atendiendo al intrusismo y al menor control normativo¹.

Son muchos los intentos de definir la economía colaborativa y muy variados los resultados. Entre las múltiples definiciones, creo que resulta muy sencilla e ilustrativa a los efectos del presente capítulo, la definición de «economía colaborativa» utilizada por los miembros de OuiShare como *aquello que se ha hecho durante toda la vida con los círculos cercanos de familiares y amigos –compartir activos infrutilizados u ociosos como el coche, casa, objetos, conocimiento, dinero– y que ahora hacemos con desconocidos, apoyándonos en plataformas digitales que aportan elementos para generar confianza, tales como reputación, basada en las valoraciones de las partes tras cada transacción realizada, considerando como plataforma aquellos mercados de dos o más lados donde los usuarios pueden aportar el rol de productor o consumidor de manera indiferente produciendo los efectos de red directos e indirectos*².

No cabe duda de que las nuevas formas de movilidad han creado competencia respecto de las tradicionales con un alto impacto económico. Todo ello debido a la extraordinaria eficacia de las plataformas digitales de intermediación para la puesta en común de recursos, eliminando ciertos fallos de los mercados tradicionales, que hasta el momento venían justificando la regulación normativa. Estas plataformas están transformando radicalmente la prestación de servicios, permitiendo llevar a cabo transacciones que antes eran muy costosas, de manera muy sencilla, reduciendo las asimetrías informativas así como los costes de transacción e incrementando la eficiencia.

De este modo, la garantía que antes prestaba el Estado en relación al servicio de transporte mediante la concesión de licencias de taxi, ahora viene facilitada por los sistemas internos de valoración, reputación y confianza que ofrecen las plataformas digitales a través de la opinión de los usuarios o de los métodos de comprobación previa al alta de usuarios en la plataforma entre otros. Resulta por tanto lógico pensar, que las restricciones

1. AZNAR TRAVAL, A., *Economía Colaborativa, Alojamiento y Transporte*, Thomson Reuters Aranzadi, 2017.
2. VV. AA. «Aspectos legales de la economía colaborativa y bajo demanda en plataformas digitales» Wolters Kluwer, 2018.

y limitaciones que hasta el momento existían en el sector del transporte urbano de pasajeros, han devenido obsoletas³.

Uber, es el nombre comercial de un conjunto de empresas que prestan servicios de transporte privado nacido en 2009. El negocio global de Uber se gestiona desde Uber US y sus filiales, en las que se incluyen todos los servicios prestados por Uber en Estados Unidos y Uber BV, a través de la cual Uber controla su actividad en Europa y Latinoamérica.

Desde los inicios de Uber en España, el servicio prestado por esta mercantil, consistente en poner en contacto a pasajeros que desean realizar un trayecto y conductores que ofrecen ese servicio, ha evolucionado de manera fugaz suscitando la oposición de diversas asociaciones profesionales de taxistas que veían peligrar su actividad considerando que Uber desarrolla su actividad de forma desleal.

Así las cosas, en fecha 29 de octubre de 2014 fue turnada en el Juzgado de lo Mercantil N.º 3 de Barcelona, demanda interpuesta por la asociación profesional de taxistas Asociación Profesional Élite Taxi, domiciliada en Barcelona, frente a la mercantil Uber System Spain, S.L., solicitando la declaración como actos de competencia desleal por violación de normas y engaño la activada desarrollada por la mercantil demandada y condenándola a cesar en su conducta desleal.

Celebrada Audiencia Previa y posterior vista, con la correspondiente práctica de pruebas propuestas y trámite de conclusiones y con carácter previo a dictar sentencia, por Auto de fecha 16 de julio de 2015 se planteó cuestión prejudicial ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, que resolvió las cuestiones planteadas por Sentencia de fecha 20 de diciembre de 2017.

Posteriormente, mediante resolución de 17 de marzo de 2016, el Tribunal de Primera Instancia de Lille, Francia, realizó petición de decisión prejudicial en el proceso penal contra Uber France SAS, por hechos de organización ilegal de un sistema para la conexión de conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo con personas que desean efectuar desplazamientos urbanos.

La petición de decisión prejudicial, formulada en el marco de un procedimiento ante un tribunal penal, tenía por objeto la interpretación de los artículos 1 y 8, apartado 1, de la Directiva 98/34/CE del Parlamento Europeo y

3. GOUDIN, P., «The Cost of Non-Europe in the Sharing Economy. Economic, Social and Legal Challenges and Opportunities», European Parliament, 2016: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/558777/EPRS_STU\(2016\)558777_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/558777/EPRS_STU(2016)558777_EN.pdf)

del Consejo, de 22 de junio de 1998, por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas y de las reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información.

Ambos casos fueron resueltos en el mismo sentido por el TJUE, en lo que respecta a la calificación jurídica de los servicios prestados por la plataforma Uber y sus consecuencias.

II. LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN TAXIS Y VEHÍCULOS DE ALQUILER CON CONDUCTOR

Los vehículos de alquiler con conductor (VTC) y los taxis son vehículos de tamaño reducido que prestan un servicio de transporte de pasajeros entre distintos puntos del territorio. Desde un punto de vista económico, podríamos entender que el servicio de transporte de pasajeros prestado por los VTC es igual al que prestan los taxis, siendo las principales diferencias de tipo normativo y relacionadas con la exigencia de distintos requisitos para el acceso y ejercicio de la actividad⁴.

Uber llegó a España como una red de transporte privado a través de una aplicación informática, uberPop, bajo el paraguas de la economía colaborativa. Tras el cese del ejercicio de su actividad en España, acordado por el Juzgado de lo Mercantil número 2 de Madrid, la compañía regresó al mercado español prestando sus servicios de transporte de pasajeros a través de licencia VTC, con la que el negocio de Uber se ajustó a la legalidad vigente. Según declaraciones de Carles Lloret, director general de Uber en el sur de Europa, «Uber sabe que es tecnología; la duda es si además somos transporte; y en la medida en que nos toca velar por que se cumplan con una serie de características, lo somos». Como muchos modelos que aterrizaron bajo el paraguas de la economía colaborativa la compañía despertó el recelo del sector del transporte de inmediato⁵.

Tradicionalmente, se han observado tres principales segmentos relacionados con el servicio de transporte de pasajeros: el servicio contratado en paradas, el servicio contratado directamente en la calle, y el servicio

4. Véase el «Informe económico sobre las restricciones a la competencia» incluidas en el Real Decreto 1057/2015 y en la Orden Fom 2799/2015, en materia de vehículos de alquiler con conductor UM/085/15 y acumulados p. 2-4.

5. Véase el artículo «Uber España reordena su estructura societaria en plena batalla legal en Europa publicado por el Diario del Negocio Digital y las Tecnologías del Futuro Kippel» <https://www.kippel01.com/empresa/uber-espana-reordena-su-estructura-societaria-en-plena-batalla-legal-en-europa.html>.

pre-contratado de forma telefónica o mediante otra tecnología de la información y la comunicación. De estos tres segmentos, los taxis pueden prestar sus servicios en todos ellos mientras que los VTC (como es el caso de Uber) únicamente pueden operar en el segmento relativo al servicio pre-contratado mediante tecnología de la información⁶.

No se puede obviar que Uber es una gran empresa con presencia en una inmensidad de países y cuyo modelo de negocio genera constantes debates y conflictos. Uber realiza una función de intermediación entre conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo para prestar servicios de transporte y aquellas personas que desean realizar un desplazamiento urbano, proporcionándoles una aplicación informática que permite la conexión entre ambas partes, mostrando toda la información relativa al conductor, vehículo y trayecto. A través de esta aplicación gratuita el usuario indica dónde quiere ir y confirma su punto de partida, teniendo acceso al tiempo de espera, tamaño del vehículo y precio del desplazamiento. Una vez solicitado el servicio, el conductor cercano que lo desee puede aceptar la solicitud y finalizado el transporte, el usuario realizará el pago del precio fijado al inicio, a través del sistema de pago seleccionado en la propia aplicación.

Sin embargo, el desarrollo tecnológico relacionado con los teléfonos inteligentes no sólo está vinculado a las plataformas de economía colaborativa, sino que ha provocado la aparición de diversas aplicaciones informáticas que permiten al usuario contratar de manera fácil y rápida un servicio de transporte urbano tanto de taxi como de VTC.

Así mismo, ambas fórmulas de prestación de servicios de transporte, taxis y VTC están sometidas a regulación, sin embargo la clave está en determinar si la normativa, restricciones al ejercicio y limitaciones en cada caso deben ser o no distintas de modo que sea posible generar una competencia eficaz entre formas de prestación del servicio.

En este punto, no nos queda más que admitir que las tecnologías móviles han supuesto un factor imprescindible en el desarrollo de la sociedad de la información, habilitando plataformas en internet que permiten el contacto entre personas de manera fácil y sencilla y como es el caso de Uber conectar a quien necesita realizar un transporte con quien puede prestar este servicio de transporte de pasajeros, poniendo en el mercado recursos ociosos adquiridos para el propio consumo.

6. «Informe económico sobre las restricciones a la competencia incluidas en el Real Decreto 1057/2015 y en la Orden Fom 2799/2015, en materia de vehículos de alquiler con conductor UM/085/15 y acumulados», op. cit. p. 2.

Se escucha hablar del concepto «uberización de la economía», refiriéndonos al fenómeno que ha permitido la aparición de un nuevo competidor en sectores económicos especialmente tradicionales, como lo es el sector del transporte de pasajeros, que valiéndose de la tecnología y la innovación ha implantado una nueva forma de prestación del servicio mucho más beneficiosas para los consumidores. Sin embargo, esta revolución tecnológica plantea muchos enfrentamientos por aquellos que argumentan que esta nueva forma de prestación de servicios genera actúa sin cumplir la legislación aplicable al transporte urbano de pasajeros y utilizando esta infracción como ventaja competitiva.

III. LA CALIFICACIÓN JURÍDICA DEL SERVICIO PRESTADO POR UBER

Las plataformas colaborativas y su desarrollo tecnológico, han adquirido una especial relevancia en el sector del transporte. El régimen jurídico aplicable a estas plataformas viene determinado principalmente por su naturaleza de servicios de la sociedad de la información. En este sentido, la Directiva 2000/31/CE, incorporada a nuestro Derecho a través de la Ley de servicios de la sociedad de la información y de comercio electrónico (LSSI), establece un régimen de libre prestación de servicios, aplicable a los servicios prestados por las plataformas colaborativas, que sean considerados servicios de la sociedad de la información. De manera que los Estados receptores sólo podrán restringir la prestación de servicios por algunas de las causadas tasadas en el artículo 3.4.a) de la referida Directiva, entre las cuales podemos observar que no se encuentra la competencia desleal. En cualquier caso, las restricciones deben ser proporcionales a la causa que las fundamenta y lo menos limitativas posibles. Resulta por tanto evidente, que el Derecho de la Unión Europea pretende salvaguardar las nuevas formas de prestación de servicios innovadoras y eficaces, de las medidas restrictivas de los Estados.

Los servicios vinculados a la economía colaborativa tienen como nexo común facilitar la conexión entre aquellos que disponen de recursos infrautilizados y aquellos que tienen necesidad de esos mismos recursos. Desde el punto de vista del Derecho de la Unión Europea, el consumo colaborativo o participativo equivaldría a la prestación de un servicio, a los efectos del artículo 57 TFUE, centrándose en las actividades que se llevan a cabo con el fin de obtener ganancia. Es decir, *es habitual referirse al consumo colaborativo o participativo como la manera tradicional de compartir, intercambiar, prestar, alquilar y regalar redefinida a través de la tecnología moderna y las comunidades. El consumo colaborativo o participativo representa una tercera ola de Internet, donde*

*la gente se encuentra en Internet para compartir fuera de Internet. Y también se describe acertadamente por su función de poner en circulación todo aquello que existe*⁷.

En virtud de lo anterior, podemos considerar que el transporte colaborativo parte de la constatación de que los vehículos particulares se encuentran por lo general claramente infrautilizados. De modo que el «car sharing» surge como forma de utilización en colaboración que permite al titular del vehículo contribuir a su mantenimiento y obtener mayor rentabilidad por la vía de la cesión de su uso en periodos o franjas horarias en los que no vaya a hacer uso del mismo⁸.

Por su parte, la jurisprudencia del TJUE viene a reconocer que el concepto de servicio en el ámbito de los transportes engloba no sólo los servicios de transporte como tales, sino también cualquier servicio ligado de forma inherente a un desplazamiento de personas o mercancías de un lugar a otro gracias a un medio de transporte. De este modo, la Directiva 2006/123, excluye expresamente de su ámbito de aplicación los servicios de transporte, incluido el transporte urbano, los taxis y ambulancias, así como los servicios portuarios.

La determinación de la naturaleza jurídica de la actividad lucrativa realizada por Uber dependerá de si la misma se considera, en términos de normativa europea, un servicio de transporte, o un servicio propio de la sociedad de la información en los términos de la normativa europea. Los prestadores de servicios y usuarios de Uber, argumentan que se trata de una manifestación más del llamado consumo colaborativo, pues se está poniendo en conexión a meros particulares, que tratan de ahorrar costes, reducir el tráfico en las ciudades y en definitiva utilizar sus vehículos de manera más eficiente⁹.

Como punto de partida, debemos acudir a la definición que en su artículo 1.2 hace la Directiva 98/48 del término «servicio», como *todo servicio de la sociedad de la información, es decir, todo servicio prestado normalmente a cambio de una remuneración, a distancia, por vía electrónica y a petición individual de un destinatario de servicios*.

7. Véase Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre «Consumo colaborativo o participativo: un modelo de sostenibilidad para el siglo XXI» (Dictamen de iniciativa) (2014/C 177/06), p. 3-4.
8. LEIÑENA MENDIZÁBAL, E., «Los nuevos sistemas de utilización compartida de vehículos de transporte (“carpooling” y “car sharing”) entre la economía colaborativa y la competencia desleal» Revista de Derecho Mercantil n.º 296/2015, p. 283-291.
9. VELASCO SAN PEDRO, L.A., «El consumo colaborativo en el transporte de personas», Diario La Ley, N.º 8691, 2015, p. 1-3.

En este Sentido, el TJUE en su Sentencia relativa al Asunto C-434/15, nos proporciona una primera aproximación al concepto del servicio de intermediación consistente en conectar a una personada que demanda un desplazamiento urbano con el conductor no profesional que utiliza su propio vehículo para ofrecer desplazamientos, entendiendo que se trata de un servicio a primera vista distinto del servicio de transporte, entendiendo como tal en palabras del TJUE *el acto físico de desplazamiento de personas o bienes de un lugar a otro mediante un vehículo*¹⁰.

De este modo, considerando el servicio de intermediación prestado por Uber, resulta lógico pensar que el servicio de intermediación que emplea una aplicación para teléfonos inteligentes como canal de transmisión entre el conductor no profesional y el pasajero de información relativa a la reserva de un transporte, cumple las premisas para ser calificado como servicio de la sociedad de la información, en el sentido del artículo 1.2 de la Directiva 98/48. Sin embargo, resulta del todo inequívoco afirmar que el servicio de taxi, entendido como servicio de transporte urbano no colectivo, debe ser incluido en el ámbito del transporte.

IV. CONSECUENCIAS DE LA NATURALEZA JURÍDICA DEL SERVICIO PRESTADO POR UBER

Como hemos señalado en el apartado anterior, la determinación de la naturaleza jurídica del servicio prestado por Uber implicará la aplicación de una u otra normativa, es decir, de la calificación empleada dependerá la posibilidad de imponer a dicha sociedad la obligación de disponer de una autorización administrativa previa.

De este modo, si la actividad se enmarca en el ámbito del servicio de transporte le será de aplicación la correspondiente normativa de transporte que exige licencias y autorizaciones que habiliten para la prestación del servicio según el Derecho Nacional, estando excluido del ámbito de aplicación del artículo 56 TFUE, de la Directiva 2006/123 y de la Directiva 2000/31. Si por el contrario podemos encuadrar los servicios prestados por Uber dentro de la denominada economía colaborativa, es decir servicios propios de la sociedad de la información, dicho servicio estaría incluido en el ámbito de aplicación del artículo 56 TFUE, de la Directiva 2006/123 y de la Directiva 2000/31, con la premisa de partida del libre establecimiento y la libre prestación de servicios.

10. Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Gran Sala) de 20 de diciembre de 2017, Asunto C-434/15 (TJCE 2017, 217).

Podemos señalar tres criterios acumulativos, que nos van a permitir precisar si la plataforma digital es un prestador de servicios de la sociedad de la información o un prestador del servicio subyacente, en este caso el transporte urbano de pasajero. En primer lugar, entiende la Comisión Europea que para considerar que estamos ante un prestador del servicio de transporte, debe probarse una fijación directa del precio por la plataforma colaborativa y no meras sugerencias o guías en su determinación. En segundo lugar, la plataforma debe fijar las condiciones contractuales esenciales para la prestación del servicio de transporte. En tercer y último lugar, podremos afirmar que no estamos ante un prestador de servicios de la sociedad de la información, si cumpliéndose los dos criterios anteriores, los bienes necesarios para la prestación del servicio son propiedad la plataforma digital. Adicionalmente, la Comisión precisa que el hecho de que la plataforma ofrezca servicios adicionales destinados a la mejora de la experiencia de usuario y a la prestación del servicio de intermediación, no ha de ser interpretado como una participación de la plataforma en la actividad subyacente¹¹.

V. PRONUNCIAMIENTO DEL TJUE

El pronunciamiento, común a ambos casos, no deja mayor espacio a las dudas en lo referente a la calificación jurídica del servicio prestado por Uber considerándolo como *parte de un servicio global cuyo elemento principal es un servicio de transporte* y que por ello no cumple con los requisitos para ser considerado servicio de la sociedad de la información.

De manera que, aunque inicialmente la definición de Uber como plataforma online que permite conectar personas que necesitan realizar un transporte con aquellas que pueden llevar a cabo el transporte, puede llevarnos a pensar en palabras del TJUE, que los servicios prestados por Uber *responden a los criterios para ser calificado de servicio de la sociedad de la información, prestado normalmente a cambio de una remuneración, a distancia, por vía electrónica y a petición individual de un destinatario de servicios*, el Tribunal de Justicia va más allá de esa consideración de actividad únicamente tecnológica que conecta a demandantes de un servicio con prestadores de dicho servicio. Es decir, *en una situación como la que describe el juzgado remitente, en la que el transporte de pasajeros lo realizan conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo, el prestador de este servicio de intermediación crea al mismo tiempo una oferta de servicios de transporte urbano, que hace accesible concretamente mediante herramientas informáticas, como la aplicación controvertida en el litigio principal, y*

11. Comisión Europea, «An European agenda for the collaborative economy», COM (2016) 356 final, de 2.6.2016, p. 6-7.

*cuyo funcionamiento general organiza en favor de las personas que deseen recurrir a esta oferta para realizar un desplazamiento urbano*¹².

Entiende por tanto, que el prestador de ese servicio de intermediación crea al mismo tiempo una oferta de servicios de transporte urbano, que hace accesible concretamente mediante herramientas informáticas y cuyo funcionamiento general organiza en favor de las personas que deseen recurrir a esta oferta para realizar un desplazamiento urbano. En consecuencia, considera que la aplicación proporcionada por Uber es indispensable tanto para los conductores como para las personas que desean realizar un desplazamiento urbano. Todo ello, unido a la premisa de que Uber es quien realiza la selección de conductores no profesionales, ejerciendo una influencia decisiva en la fijación de precios y demás condiciones de prestación del servicio, lleva al TJUE a justificar su pronunciamiento.

De este modo, será el juez nacional quien deberá evaluar y determinar la regulación de un servicio de intermediación como el controvertido, siempre que se respeten las normas generales del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Por su parte, el Abogado General Sr. Maciej Szpunar, explica que un servicio mixto, como es el caso de Uber, podrá estar incluido en el concepto de servicio de la sociedad de la información cuando la prestación que no se facilita por vía electrónica es económicamente independiente de la facilitada mediante esta vía, o cuando el prestador facilita todo el servicio o ejerce una influencia decisiva sobre las condiciones en que se presta esta última parte, de modo que ambas forman un todo indisociable, siempre que el elemento principal de la transacción se preste por vía electrónica. De modo que, tras analizar el servicio prestado por Uber, el Abogado General entiende que el mismo no cumple ninguno de estos dos requisitos. En primer lugar observa que los conductores que circulan en el marco de la plataforma Uber no ejercen una actividad propia independiente de dicha plataforma, sino que esta actividad únicamente puede existir gracias a la plataforma. Por otro lado considera que Uber controla los factores económicamente relevantes del servicio de transporte urbano ofrecido en el marco de esta plataforma, imponiendo a los conductores requisitos previos para el acceso a la actividad y su desarrollo, recompensando económicamente a los conductores que llevan a cabo un número importante de trayectos, controlando la calidad servicio prestado e interviniendo en la fijación de precios de los servicios¹³.

12. Asunto C-434/15 (TJCE 2017, 217), apartado 37 y 38

13. Véase artículo «Uber es un servicio de transporte, y no de la sociedad de la información, concluye el Abogado General» <https://www.civil-mercantil.com/uber-servicio-transporte-no-sociedad-informacion.htm>

Todo ello le lleva a concluir que *en efecto, en el marco de esta plataforma los conductores proponen a los pasajeros un servicio de transporte a un destino elegido por el pasajero, y por ello, se les abona un importe que excede ampliamente el mero reembolso de los gastos realizados. Se trata por tanto de un servicio de transporte clásico. A efectos de su calificación a la luz de la normativa en vigor, carece de incidencia que se considere o no que forma parte de una «economía colaborativa»*¹⁴.

VI. CONCLUSIONES

Es una realidad el hecho de que el cambio tecnológico experimentado en los últimos años ha generado un constante incremento de las actividades «colaborativas». La aparición de sociedades que aplican métodos tecnológicos encuadrados en la economía colaborativa, ha generado un enorme conflicto empresarial, social y jurídico en todos los sectores donde las mismas tienen presencia y está suponiendo importantes cambios en el tradicional mercado del transporte urbano de pasajeros y complejos retos para las autoridades de la competencia.

La implantación de Uber en un sector tradicional y fuertemente regulado, ha generado una importante convulsión de diversas asociaciones de taxistas, vinculada a una inseguridad jurídica que ha puesto de manifiesto la necesidad de normativa que regule esta nueva forma de empresa. Sería lógico pensar, que el futuro de la regulación de la economía colaborativa será muy diferente al presente y que legislador probablemente adoptará estrategias regulatorias mixtas, preservando principalmente la protección de los consumidores¹⁵.

Sin embargo, el actual pronunciamiento del TJUE entiende que la plataforma electrónica Uber a pesar de ser un concepto innovador, pertenece al ámbito del transporte, de modo que el Derecho nacional podrá obligar a los conductores vinculados a la plataforma Uber a disponer de licencias y autorizaciones, es decir Uber no se beneficiará del principio de libre prestación de servicios que el Derecho de la Unión garantiza a los servicios de la sociedad de la información.

Llegados a este punto no podemos sino plantearnos la siguiente reflexión ¿estará el legislador luchando contra el futuro?

14. Conclusiones del Abogado General Sr. Maciej Szpunar, presentadas el 11 de mayo de 2017, en el Asunto C-434/15, apartado 42.

15. RAUCH, D. E., SCHLEICHER, D., «Like Uber, But for Local Governmental Policy: The Future of Local Regulation of the Sharing Economy», George Mason Law & Economics Research Paper No. 15-01, p. 59-60.

El fuerte impacto económico que en solamente dos años ha generado la economía colaborativa o economía de plataformas, suscita críticas e interrogantes a la vez que esperanzas y nuevas expectativas. Este cambio económico y social materializado en nuevas formas de operar en los mercados, requiere actuaciones eficaces en el corto plazo que permitan clarificar y dotar de seguridad jurídica a estas actividades. Resulta por tanto imprescindible una reforma normativa que se adapte al progreso y que analice caso por caso la repercusión que las plataformas colaborativas tienen sobre la competencia, la eficiencia del mercado y el bienestar del consumidor, evitando así frenar el desarrollo tecnológico y el crecimiento de la economía en su conjunto.

VII. BIBLIOGRAFÍA

Artículo «Uber España reordena su estructura societaria en plena batalla legal en Europa publicado por el Diario del Negocio Digital y las Tecnologías del Futuro Kippel» <https://www.kippel01.com/empresa/uber-espana-reordena-su-estructura-societaria-en-plena-batalla-legal-en-europa.html>.

Artículo «Uber es un servicio de transporte, y no de la sociedad de la información, concluye el Abogado General» <https://www.civil-mercantil.com/uber-servicio-transporte-no-sociedad-informacion.htm>

AZNAR TRAVAL, A., «Economía Colaborativa, Alojamiento y Transporte», Thomson Reuters Aranzadi, 2017.

Comisión Europea, A European agenda for the collaborative economy, COM (2016) 356 final, de 2.6.2016.

Conclusiones del Abogado General Sr. Maciej Szpunar, presentadas el 11 de mayo de 2017 en el Asunto C-434/2015 Asociación Profesional Elite Taxi v Uber System Spain S.L.

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre «Consumo colaborativo o participativo: un modelo de sostenibilidad para el siglo XXI» (Dictamen de iniciativa) (2014/C 177/06).

GOUDIN, P., «The Cost of Non-Europe in the Sharing Economy. Economic, Social and Legal Challenges and Opportunities, European Parliament», 2016: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/558777/EPRS_STU\(2016\)558777_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/558777/EPRS_STU(2016)558777_EN.pdf)

- Informe económico sobre las restricciones a la competencia incluidas en el Real Decreto 1057/2015 y en la Orden Fom 2799/2015, en materia de vehículos de alquiler con conductor UM/085/15 y acumulados.
- LEIÑENA MENDIZÁBAL, E., «Los nuevos sistemas de utilización compartida de vehículos de transporte (“carpooling” y “car sharing”) entre la economía colaborativa y la competencia desleal» *Revista de Derecho Mercantil* n.º 296/2015.
- RAUCH, D. E., SCHLEICHER, D., «Like Uber, But for Local Governmental Policy: The Future of Local Regulation of the Sharing Economy», *George Mason Law & Economics Research Paper* No. 15-01.
- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Gran Sala) de 20 de diciembre de 2017, Asunto C-434/15 (TJCE 2017, 217).
- VV. AA. «Aspectos legales de la economía colaborativa y bajo demanda en plataformas digitales» Wolters Kluwer, 2018.
- VV.AA. «La regulación de la economía colaborativa Airbnb, Blablacar, Uber y otras plataformas», Tirant Lo Blanch, 2017.
- VELASCO SAN PEDRO, L.A., «El consumo colaborativo en el transporte de personas», *Diario La Ley*, N.º 8691, 2015.