

Caso Uber

Cuestiones abiertas tras las conclusiones del Abogado General: ¿transportista o mero intermediario?

Miguel Ángel García Otero

Asociado senior del Área de Derecho Público de GA_P

Clara Téllez de la Fuente

Abogada del Área de Derecho Público de GA_P

El pasado 11 de mayo, el Abogado General ha presentado sus conclusiones generales en relación con el asunto C-434/15, por el que se resuelve la cuestión prejudicial planteada por el Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Barcelona en el litigio interpuesto por la Asociación Profesional Élite Taxi frente a Uber por actos de competencia desleal, por entender esta asociación que ni Uber ni los propietarios ni los conductores de los vehículos disponen de las licencias y autorizaciones establecidas en el Reglamento Metropolitano del Taxi en Barcelona. Las cuestiones prejudiciales planteadas se refieren a la calificación de la actividad de Uber a la luz del Derecho de la Unión Europea y a las consecuencias que lleva aparejadas dicha calificación

Las conclusiones del Abogado General Szpunar se centran en determinar si la actividad desempeñada por Uber es una actividad encuadrable dentro de los «servicios de la sociedad de la información», en cuyo caso podría beneficiarse del principio de libre prestación de este tipo de servicios consagrado en la *Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre del 2006, relativa a los servicios en el mercado interior* y, en particular para este tipo de servicios, en el artículo 3 de la *Directiva 2000/31/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio del 2000, relativa a determinados aspectos jurídicos de los servicios de la sociedad de la información, en particular el comercio electrónico en el mercado interior (Directiva sobre el comercio electrónico)*; o si, por el contrario, debe ser calificado como una «actividad de transporte», susceptible de ser regulada por el Derecho de los Estados miembros, por estar

Advertencia legal: Este análisis sólo contiene información general y no se refiere a un supuesto en particular. Su contenido no se puede considerar en ningún caso recomendación o asesoramiento legal sobre cuestión alguna.

N. de la C.: En las citas literales se ha rectificado en lo posible —sin afectar al sentido— la grafía de ciertos elementos (acentos, mayúsculas, símbolos, abreviaturas, cursivas...) para adecuarlos a las normas tipográficas utilizadas en el resto del texto.

excluida dicha actividad del ámbito de aplicación de la referida Directiva 2006/123, en virtud de lo dispuesto en su artículo 2.2.

El Abogado General, a la luz de la mencionada Directiva 2000/31, considera que Uber presta un servicio mixto que no puede estar incluido en el concepto de «servicio de la sociedad de la información», pues ni el elemento principal del servicio es el prestado por vía electrónica ni la prestación que no se facilita por vía electrónica es económicamente independiente del servicio prestado mediante esta vía. Por el contrario, el Abogado General considera que Uber controla los factores económicamente relevantes del servicio de transporte y hace mucho más que simplemente intermediar entre oferta y demanda (lo que sí constituiría un clásico servicio de la sociedad de la información):

- 1) Uber impone a los conductores requisitos previos para acceder a la aplicación y poder operar a través de ella.
- 2) Uber recompensa económicamente a los conductores que más trayectos efectúan y les indica los lugares y horas en las que pueden contar con un número relevante de carreras o tarifas ventajosas.
- 3) Uber controla la calidad de las prestaciones de los conductores, pudiendo incluso expulsarlos de la aplicación.
- 4) Uber determina el precio del servicio y retiene una cantidad en concepto de comisión.

Interesa señalar que, en este punto, el Abogado General sigue la línea marcada por la Comisión Europea en las recomendaciones contenidas en su Comunicación «Una Agenda Europea para la economía colaborativa» [COM (2016) 316 final]. Dice así la Comisión que, en la medida en que las plataformas colaborativas se limitan a actuar como intermediarias entre los prestadores de servicios y los usuarios, están ofreciendo un servicio de la sociedad de la información y no pueden por tanto estar sujetas a las autorizaciones u otros requisitos dirigidos a estos servicios subyacentes. Ello será así, dice la Comisión, incluso si la plataforma ofrece la posibilidad de realizar determinadas actividades que son auxiliares con respecto a los servicios principales de la sociedad de la información ofrecidos por la plataforma como intermediaria (p. ej., modalidades de pago, cobertura de seguro, servicios postventa, etc.). Ahora bien, en algunos casos —como podría ser el de Uber si así lo entiende la Sentencia que dicte el Tribunal de Justicia de la Unión Europea—, existen determinados indicadores (fijación de los precios, poseer sus propios activos para prestar el servicio, mantener una relación laboral con las personas que lo prestan, etc.) que muestran una influencia y un control de la plataforma sobre el servicio subyacente que puede llevar a pensar que ésta puede tener que ser considerada también en sí misma proveedora de servicios.

El Abogado General concluye que la actividad de Uber consiste en una única prestación de transporte urbano a bordo de un vehículo encontrado y reservado con la ayuda de la aplicación para

teléfonos inteligentes y que, desde un punto de vista económico, este servicio es prestado, bien por Uber, bien en su nombre. En definitiva, se trata de una actividad de gestión y organización de un sistema completo de transporte en la que deberá considerarse a Uber si no un transportista propiamente dicho, al menos un organizador de servicios de transporte.

La consecuencia más inmediata de estas conclusiones —no vinculantes para la sentencia que dicte el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, aunque en una gran mayoría de los casos se pronuncia de conformidad con ellas— es que a la actividad que desempeña Uber no le resultaría de aplicación la Directiva 2006/123, por lo que no podría beneficiarse del principio de libre prestación de servicios. Por el contrario, la actividad de Uber estaría sometida a las condiciones y limitaciones impuestas por cada Estado miembro a las actividades de transporte terrestre de viajeros, en su modalidad de transporte urbano.

Sin embargo, el Abogado General deja abierta una cuestión que en el caso español resulta de vital importancia para los intereses de una y otra parte, y que deberá ser precisada por la sentencia que dicte el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en la cuestión prejudicial si se quiere zanjar la definitivamente el asunto o, en cualquier caso, por el Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Barcelona. Nos referimos, claro está, a que el Abogado General concluye que Uber lleva a cabo una actividad de transporte, ya sea porque es «un transportista propiamente dicho» o bien «un organizador de servicios de transporte». La distinción entre una y otra figura en nuestro Derecho es fundamental, ya que, de ser considerado «transportista propiamente dicho», Uber precisará disponer para el desarrollo de su actividad de los permisos previstos en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), en función del tipo de transporte que se considere que realiza; mientras que, de ser considerado un mero organizador de servicios de transporte, podría llegar a concluirse que Uber no precisa de permisos previos para el desarrollo de su actividad, siempre que por «organizador de servicios de transporte» se entienda aquel que desarrolla la actividad de mediación en el transporte, en este caso, de viajeros, dado que esta actividad se encuentra plenamente liberalizada tras la reforma operada en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres por la Ley 9/2013, de 4 de julio.