

El debate judicial sobre la naturaleza de la actividad desarrollada por Uber y sus consecuencias

Ricardo Alonso Soto

Catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad Autónoma de Madrid

Consejero académico de Gómez-Acebo & Pombo

1. Introducción

En el contexto de la demanda presentada por la Asociación Profesional Elite Taxi (asociación sin ánimo de lucro que persigue erradicar la piratería y el intrusismo en el sector del taxi y dignificar la profesión) contra Uber Systems Spain (empresa prestadora de servicios en el sector de la economía colaborativa) por actos de competencia desleal, el Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Barcelona ha planteado una cuestión prejudicial al Tribunal de Justicia de la Unión Europea en los términos que se exponen a continuación (*DOCE* 4 de noviembre del 2015).

2. ¿Cuál es la naturaleza jurídica del servicio prestado por Uber?

La primera de las cuestiones planteadas se centra en determinar la naturaleza jurídica del servicio prestado por Uber. A estos efectos, hay que señalar que la actividad desarrollada por Uber consiste en un servicio remunerado de intermediación entre el titular de un vehículo y la persona que necesita desplazarse en una ciudad. Para llevar a cabo la citada actividad, Uber dispone de una serie de medios informáticos (fundamentalmente interfaz y aplicación de *software*) que permiten la conexión entre las personas mencionadas con anterioridad.

Así pues, el servicio prestado por Uber puede ser calificado como una actividad de transporte de personas o como un servicio electrónico de intermediación. Dependiendo de la calificación, las consecuencias serían las siguientes: si se considera que es un servicio electrónico de intermediación, estaríamos ante un servicio liberalizado sujeto al principio de libertad de prestación de servicios en los términos establecidos en el artículo 56 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), en las Directivas 2006/123/CE (relativa a los servicios en el mercado interior) y 2000/31/CE (relativa a servicios de la sociedad de la información y comercio electrónico) y en las leyes nacionales de transposición, mientras que, si se considera una actividad de transporte, no estaría comprendido en el ámbito de aplicación de la Directiva 2006/123/CE y de la Ley 17/2009, de libre acceso y ejercicio de las actividades y servicios, la cual excluye expresamente los servicios de transporte (art. 2.2*d*).

La actividad de transporte se define como el traslado de personas o mercancías de un lugar a otro en el tiempo previsto. La definición de «servicios de la sociedad de información» se recoge en las Directivas 98/34/CE y 98/84/CE en los

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.

siguientes términos: cualquier servicio prestado normalmente a título oneroso, a distancia, mediante un equipo electrónico para el tratamiento y el almacenamiento de datos y a petición individual de un receptor de un servicio.

A la vista de lo expuesto, se puede considerar que la actividad de Uber está más cerca de la figura del comisionista de transportes o del mediador comercial que del transportista, lo cual la sitúa en el ámbito de los servicios liberalizados. A la misma conclusión se llega si se considera que la prestación de la mencionada actividad por medios electrónicos la sitúa en el campo de los servicios de la sociedad de la información.

3. ¿Se trata de un servicio liberalizado?

La segunda de las cuestiones planteadas está relacionada con la conclusión anterior, puesto que, si Uber no lleva a cabo servicios de transporte —a los que, como anteriormente hemos indicado, no se aplica la normativa europea o española de liberalización, sino un servicio electrónico de intermediación—, hay que estimar que estaría prestando un servicio plenamente liberalizado y el hecho de no disponer de autorización o licencia administrativa de transporte no podría invocarse para imputarle un acto de competencia desleal de violación de normas que regulan la actividad concurrencial (prohibido por el artículo 15 de la Ley de Competencia Desleal).

4. ¿Una orden judicial de cesación basada en la infracción del artículo 15 de la Ley de Competencia Desleal es compatible con el derecho comunitario europeo?

La tercera cuestión planteada se refiere al hecho de que, si se aplicara la Directiva 2000/31/CE al servicio prestado por Uber, la normativa nacional que exigiera la autorización previa para el ejercicio del servicio electrónico de intermediación desde otro Estado miembro sería contraria a la normativa comunitaria europea que consagra la libertad de establecimiento y prestación de servicios, de modo que habría que plantearse si una orden judicial de cesación de la actividad basada en la aplicación de la norma nacional reguladora de la competencia desleal es una medida válida que puede encuadrarse entre las excepciones previstas en la citada Directiva 2000/31, que se refiere a medidas 1) necesarias por razones de orden público, seguridad pública (incluida la defensa nacional), protección de la salud pública y protección de los consumidores; 2) tomadas en contra de un servicio que vaya en detrimento de los objetivos anteriores, y 3) proporcionadas con respecto a dichos objetivos (art. 3.4, apdo. 2).

La respuesta a esta cuestión depende de cómo se resuelvan las cuestiones anteriores, pero teniendo en cuenta que, en su caso, la única medida válida tendría que basarse en la excepción de que se diera un detrimento de la protección de los consumidores.