

G A _ P

Gómez-Acebo & Pombo

N.º 1 | 2019

Boletín de Transporte y Movilidad Urbana

Grupo de Transportes



Sumario

Transporte ferroviario.....	3
▶ Reseña de normativa.....	3
— Real Decreto Ley 23/2018, un nuevo y definitivo hito hacia la apertura total a la competencia del mercado del transporte ferroviario de viajeros	3
Transporte por carretera.....	5
▶ Reseña de normativa.....	5
— Modificación del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.....	5
— Acuerdo del Pleno del Parlamento Europeo para la futura aprobación del Paquete Legislativo de Movilidad	6
▶ Reseña de jurisprudencia	7
— Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 21 de marzo del 2019. Asuntos acumulados C-266/17 y C-267/17	7
— Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 18 de junio del 2019. Asunto C-5.....	8
▶ Negocio	8
— A vueltas con las cuarenta y cuatro toneladas.....	8
Movilidad urbana	9
— Novedades legislativas en el ámbito del arrendamiento de vehículos con conductor.....	9
— Novedades laborales sobre los trabajadores de plataformas digitales.....	11

© Gómez-Acebo & Pombo Abogados, 2019. Todos los derechos reservados.

Advertencia legal: Este boletín 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.

Diseño: José Á. Rodríguez y Ángela Brea • Maquetación: Rosana Sancho Muñoz • Edición y corrección: Cristina Sierra de Grado

Transporte ferroviario

Reseña de normativa

Real Decreto Ley 23/2018, un nuevo y definitivo hito hacia la apertura total a la competencia del mercado del transporte ferroviario de viajeros

El pasado 27 de diciembre se publicó en el *Boletín Oficial del Estado* el Real Decreto Ley 23/2018, de 21 de diciembre, por el que se lleva a cabo la necesaria transposición de la Directiva (UE) 2016/2370, de 14 de diciembre del 2016, del Parlamento Europeo y del Consejo, que modifica la Directiva 2012/34/UE, del Parlamento y del Consejo, de 21 de noviembre del 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril y a la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias. Para llevar a cabo esta transposición, el mencionado real decreto ley introduce importantes modificaciones en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y en la Ley 3/2013, de 4 de junio, de Creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

La principal novedad que se introduce con esta norma es el cambio en el modelo que se ha de seguir para la apertura del mercado a la libre competencia del transporte de viajeros por ferrocarril. Si anteriormente se estableció un modelo basado en un sistema de «cuotas» por medio del cual se preveía el otorgamiento de un número limitado de títulos habilitantes para prestar servicios de transporte de viajeros en concurrencia con Renfe y en unas determinadas líneas y tramos, el sistema actual prevé la apertura total del mercado a todos los operadores interesados en prestar estos servicios, de tal manera que, a partir del 1 de enero del 2019, a tiempo para el acceso a la infraestructura en el horario de servicio que dé comienzo el 14 de diciembre del 2020, todas las empresas ferroviarias tendrán el derecho de acceder a las infraestructuras ferroviarias para explotar servicios de transporte de viajeros por ferrocarril en condiciones equitativas, no discriminatorias y transparentes, pudiendo recoger viajeros en cualquier estación y dejarlos en cualquier otra. El real decreto ley deroga, con este propósito, la Orden FOM/1977/2015, de 29 de septiembre, sobre el procedimiento de licitación para el otorgamiento del título habilitante para la realización del transporte ferroviario de viajeros previsto en el Acuerdo del Consejo de Ministros, de 13 de junio del 2014, por el que se determina el número y vigencia de títulos habilitantes para la prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros en régimen de concurrencia en determinadas líneas y tramos de la Red Ferroviaria de Interés General.

Para posibilitar esta apertura del mercado en condiciones equitativas, no discriminatorias y transparentes, la norma contiene una serie de medidas encaminadas a) a garantizar la independencia del administrador de infraestructuras de la influencia y posibles conflictos de intereses con las empresas ferroviarias, estableciendo y regulando la figura de las empresas integradas verticalmente,

conforme a las definiciones de la directiva; b) a reforzar la posición y competencias de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, como organismo encargado de la supervisión y control del mercado ferroviario; c) a posibilitar la convivencia de servicios en régimen abierto con rutas en régimen de servicio público; d) a simplificar el acceso al mercado de empresas ferroviarias europeas que cuenten con licencia en sus respectivos países; e) a perfeccionar las definiciones de los elementos que integran la infraestructura ferroviaria y, por último, f) a mejorar la regulación tanto del procedimiento de otorgamiento de surcos o franjas horarias de servicio, completando el contenido obligatorio de la declaración de red, como del acceso a servicios básicos, complementarios y auxiliares, y su régimen económico.

Las novedades más destacables son las siguientes:

- Se incluye un nuevo anexo IV a la Ley del Sector Ferroviario en el que se definen de forma exhaustiva los elementos que componen la infraestructura ferroviaria.
- Se prohíbe que el administrador de infraestructura pueda destinar los ingresos procedentes de sus actividades de gestión de la red al pago de dividendos a empresas que formen parte de una empresa integrada verticalmente y que controlen tanto a una empresa ferroviaria como a dicho administrador de infraestructuras.
- Se regula la posibilidad de suscribir acuerdos de colaboración entre el administrador de infraestructuras y las empresas ferroviarias para ofrecer ventajas a los potenciales clientes.
- Se establecen nuevos contenidos obligatorios de la declaración de red, como la necesidad de incorporar los criterios conforme a los cuales se determinará la falta de uso en franjas horarias adjudicadas.
- Se establece que las licencias ferroviarias otorgadas en terceros países de la Unión Europea que se encuentren en vigor desplegarán plenos efectos en España, eliminándose la obligación de inscribir tales licencias en el Registro Especial Ferroviario.
- Se establece la posibilidad de que el ministro de Fomento exija a las empresas ferroviarias que exploten servicios nacionales que participen en sistemas comunes de información de oferta de billetes y reservas.
- Se elimina la prohibición de otorgar franjas horarias en servicios coincidentes, en todo o en parte, con otros servicios sujetos a obligaciones de servicio público. En su lugar, se establece que el derecho de acceso a la red únicamente podrá limitarse en estos casos cuando se ponga en peligro el equilibrio económico del servicio con obligaciones de servicio público y así lo acuerde la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. Adicionalmente, se establece que este organismo deberá indicar los cambios posibles que deban introducirse en el servicio para asegurar la concesión del derecho de acceso.

- Se desarrolla la colaboración entre la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y la Agencia Española de Seguridad Ferroviaria.
- Se deja para un necesario desarrollo reglamentario posterior la regulación sobre la forma en que las entidades Renfe Alquiler de Material Ferroviario y Renfe Fabricación y Mantenimiento deberán prestar sus servicios a terceros.
- Se establecen nuevos criterios a tener en cuenta necesariamente para incluir adiciones en los cánones ferroviarios.
- Se introducen nuevas definiciones en el anexo 1 de la Ley del Sector Ferroviario, algunas muy relevantes, como las de *administrador de infraestructura ferroviaria*, *empresa integrada verticalmente* o qué ha de entenderse por *servicios de transporte de viajeros de alta velocidad*.

Transporte por carretera

Reseña de normativa

Modificación del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres

El Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, por el que se modifican el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT) y otras normas reglamentarias en materia de formación de los conductores de los vehículos de transporte por carretera, de documentos de control en relación con los transportes por carretera, de transporte sanitario por carretera, de transporte de mercancías peligrosas y del Comité Nacional del Transporte por Carretera, introduce importantes novedades, que resumimos a continuación:

- *Regulación del gestor de transporte*

Se introducen importantes novedades sobre la regulación de esta figura:

- Un gestor de transporte (capacitado) sólo podrá capacitar como máximo a una empresa, manteniéndose el requisito de la normativa anterior. Ahora bien, como excepción, en el caso de grupos de empresas (sociedades) cuyo capital pertenezca en más de un 50 % a un mismo titular, un mismo gestor podrá capacitar a todas ellas, bastando simplemente que figure vinculado laboralmente a una de ellas.
- Desde la entrada en vigor de la modificación, los gestores de transporte de sociedades transportistas deberán estar contratados a jornada completa y en la categoría de, al menos,

jefe de taller o jefe administrativo. Asimismo, en el caso de que, pese a que, con arreglo a la normativa laboral vigente, el gestor que tenga más del 15 % del capital social, deba estar dado de alta en el régimen general, en tal caso también tendrá que estar contratado a jornada completa y en la categoría antes indicada.

- En el caso de transportistas autónomos que tuvieran contratado a un gestor antes de la entrada en vigor de la modificación del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, podrán seguir contratándolo en la misma jornada laboral que tuvieran con anterioridad.

- *Incorporación de nuevos vehículos a la empresa*

Cada vehículo que se pretenda incorporar a una autorización de transporte de mercancías (como nuevo vehículo o en sustitución de uno de los adscritos) deberá tener una antigüedad inferior o igual a la antigüedad media de la flota que se poseía antes de la incorporación. Este requisito no se aplica a los casos en que se adscriban en bloque todos los vehículos que se hallaban adscritos a otra autorización de transporte de mercancías a la que su titular renuncie simultáneamente.

- *Autorizaciones suspendidas*

La empresa transportista que a la entrada en vigor de la modificación del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres tuviera tanto autorizaciones en vigor como autorizaciones suspendidas perderá automáticamente estas últimas. Sin embargo, la empresa transportista que en dicho momento sólo tuviera autorizaciones suspendidas y ninguna en vigor no las perderá, sino que podrá rehabilitarlas en el plazo que le fue concedido en su día.

- *Pérdida del requisito de honorabilidad*

A partir de la entrada en vigor de la modificación del mencionado reglamento, la pérdida de la honorabilidad conllevará la suspensión de las autorizaciones de transporte durante un periodo de un año, por lo que, si coincide dicho periodo con el plazo de visado, no podrá visar las autorizaciones ni, posteriormente, rehabilitarlas.

Acuerdo del Pleno del Parlamento Europeo para la futura aprobación del Paquete Legislativo de Movilidad

Tras una votación fallida el pasado día 27 de marzo, el Pleno del Parlamento Europeo alcanzó finalmente un acuerdo el 4 de abril acerca de los aspectos más conflictivos del Paquete Legislativo de Movilidad, promovido en abril del 2017 por la Comisión Europea. Tras el acuerdo alcanzado

en el seno del Parlamento Europeo, la Comisión Europea entablará con carácter inmediato negociaciones interinstitucionales tendentes a la aprobación definitiva de las normas que integran el paquete y su posterior publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El acuerdo alcanzado comprende una nueva regulación sobre los trabajadores desplazados (salario mínimo) en el sector del transporte por carretera. En concreto, la regulación del salario mínimo de los conductores en los desplazamientos a otros países europeos se aplicará tanto en el transporte internacional como en el transporte interior (cabotaje), por lo que quedarán excluidos únicamente los transportes en tránsito por otro país europeo. Se exceptúan de dicha regulación los transportes internacionales bilaterales, esto es, los transportes internacionales en los que el país de origen o destino sea donde el vehículo está matriculado.

Se prevé la modificación de la actual regulación sobre el cabotaje estableciendo un periodo máximo de cabotaje continuado de tres días —frente a los siete actuales—, pero sin limitar el número de operaciones en dicho periodo. Una vez concluido el periodo de tres días, se establece un nuevo periodo de dos días y medio durante el cual no se podrá hacer cabotaje en el mismo país donde se haya efectuado previamente. El acuerdo establece asimismo la obligatoriedad de que el vehículo retorne a su país de residencia en un plazo máximo de cuatro semanas.

Finalmente, se prevé la introducción obligatoria del nuevo tacógrafo digital inteligente en todos los vehículos dedicados al transporte internacional como máximo hasta el 2024.

Reseña de jurisprudencia

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 21 de marzo del 2019. Asuntos acumulados C-266/17 y C-267/17

El artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre del 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, que permite adjudicar directamente contratos de servicio público a entidades controladas por los poderes públicos competentes, no se aplica a la adjudicación directa de contratos cuyo objeto sea el servicio de transporte público en autobús que no adopten la forma de contrato de concesión de servicios en el sentido de la Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo del 2004, sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales, y de la Directiva 2004/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo del 2004, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras, de suministro y de servicios.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 18 de junio del 2019. Asunto C-591/17

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha estimado el recurso presentado por Austria contra la República Federal de Alemania en el que defendía que la introducción de la tasa por uso de infraestructuras para los turismos y la desgravación paralela en el impuesto de circulación en dicho país provoca una «discriminación indirecta por razón de nacionalidad».

La Ley alemana de Tasas por el Uso de Infraestructuras «InfrAG» establece una desgravación en el impuesto de circulación sobre vehículos de motor que se corresponde, como mínimo, con el importe de dicha tasa para los propietarios de vehículos matriculados en Alemania.

El Tribunal considera que la medida es discriminatoria porque sólo disfrutaban de esta desgravación los propietarios o conductores de vehículos matriculados en Alemania. Así, la carga de la tasa «solo recae, *de facto*, en los propietarios y conductores de los vehículos matriculados en un Estado miembro distinto de Alemania».

La Justicia europea afirma que los propietarios o conductores de vehículos matriculados en un Estado miembro distinto de Alemania reciben un trato menos favorable que los propietarios o conductores de los vehículos matriculados en Alemania, y esto a pesar de que se encuentran en situaciones comparables por poder utilizar, en las mismas condiciones, las autopistas alemanas.

El Tribunal de Justicia estima además que la tasa por el uso de infraestructuras vulnera los principios de libre circulación de mercancías y de libre prestación de servicios, dado que dicha tasa puede afectar a entregas transfronterizas de mercancías. Así, las medidas nacionales controvertidas pueden obstaculizar el acceso al mercado alemán de los productos procedentes de otros Estados miembros, aumentando los costes y, en consecuencia, el precio de los productos. Finalmente, el Tribunal aclara que estas medidas pueden obstaculizar el acceso de los prestadores y de los destinatarios de servicios procedentes de un Estado miembro distinto de Alemania al mercado alemán.

Negocio

A vueltas con las cuarenta y cuatro toneladas

El Plan Nacional Integrado de Energía y Clima para el periodo 2021-2030, elaborado por el Gobierno como parte del Marco Estratégico de Energía y Clima, prevé, dentro del apartado relativo a ahorro energético, un conjunto de medidas de uso más eficiente de los medios de transporte, las cuales pasan por la mejora de la gestión de las flotas por carretera, la implantación de técnicas de conducción eficiente para conductores profesionales, así como por «la equiparación de las masas y dimensiones de los camiones nacionales a los existentes en los países de nuestro entorno».

Para ello se propone aumentar a partir del 2021 «la masa máxima autorizada a 44 toneladas y de la altura a 4,5 metros, posibilitando un aumento de la carga media de dichos vehículos y la consiguiente reducción del número de vehículos por kilómetro y consumo para una misma masa transportada».

Por el momento, las asociaciones de transportistas se oponen frontalmente a esta medida por entender que no se han estudiado adecuadamente la incidencia, el impacto y la repercusión que tendría sobre la seguridad vial, el deterioro de las infraestructuras viarias y la pérdida de puestos de trabajo de conductor ni se ha tenido en cuenta —en su opinión— el incremento de contaminación que se produciría como consecuencia del exceso de peso y de la disminución de la velocidad media de los tránsitos, lo que provocará un aumento del tiempo necesario para llevar a cabo los desplazamientos y un aumento de horas de funcionamiento de los motores.

La negociación entre transportistas, Administración y cargadores sigue abierta, aunque por ahora las reuniones mantenidas han sido infructuosas.

Movilidad urbana

Novedades legislativas en el ámbito del arrendamiento de vehículos con conductor

La habilitación prevista en la disposición adicional primera del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, para que las comunidades autónomas puedan modificar las condiciones de explotación del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor ha propiciado la promulgación de varias normas autonómicas sobre el particular:

- *Aragón*

En esta comunidad autónoma se promulgó el Decreto Ley 7/2019, de 12 de marzo, del Gobierno de Aragón, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el arrendamiento de vehículos con conductor, posteriormente convalidado en sesión celebrada el día 29 de marzo del 2019. Establece determinadas condiciones de explotación y control del servicio de alquiler de vehículos de con conductor (VTC).

El principal punto de este decreto ley es la obligación que establece de obtener una licencia municipal para que pueda operar el servicio de alquiler de vehículos con conductor. También se prevé un periodo de precontratación de, al menos, quince minutos.

- *Cataluña*

El órgano legislativo de esta comunidad autónoma convalidó en su sesión de 28 de febrero el Decreto Ley 4/2019, de 29 de enero, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el alquiler de vehículos con conductor.

Entre otras cuestiones, impone un periodo de precontratación de, al menos, quince minutos y habilita a los ayuntamientos para que puedan ampliar ese intervalo.

- *Comunidad Valenciana*

El 29 de marzo de este año se aprobó el Decreto Ley 4/2019, del Consell, de «prestación de servicios de transporte público discrecional de personas viajeras mediante arrendamiento de vehículos con conductor». El decreto ley ya ha sido convalidado por la Diputación Permanente de las Cortes Valencianas.

La norma obliga a los prestadores del servicio de alquiler vehículos con conductor a disponer de un distintivo de identificación y establece una precontratación del servicio mínima de quince minutos. También prohíbe expresamente que dichos vehículos circulen por la vía pública en busca de clientes, así como la captación de viajeros por geolocalización.

- *Galicia*

La Junta de Galicia aprobó el Decreto 103/2018, de 13 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 4/2013, de 30 de mayo, de transporte público de personas en vehículos de turismo de Galicia. El decreto desarrolla la mencionada ley en materia de arrendamiento de vehículos con conductor y de taxi.

Este decreto habilita a la consejería competente en materia de transportes de la Junta para que mediante orden pueda imponer nuevas restricciones a la actividad, tales como la limitación del número máximo de autorizaciones de alquiler vehículos con conductor o el establecimiento de nuevos requisitos a los vehículos utilizados.

- *Islas Baleares*

El Consejo de Gobierno de las Islas Baleares ha aprobado el Decreto Ley 1/2019, de 22 de febrero, de medidas urgentes sobre la explotación y el control de la actividad de alquiler de vehículos con conductor y otras medidas en materia de transportes terrestres, que viene a modificar la Ley 4/2014, de 20 de junio, de Transportes Terrestres y Movilidad Sostenible de las Illes Balears, en materia de alquiler vehículos con conductor. Esta norma fue convalidada por el Pleno del Parlamento de las Islas Baleares el pasado 12 de marzo del 2019.

El decreto ley establece, entre otras, las siguientes medidas: la captación de clientes se deberá llevar a cabo en las oficinas o locales de la empresa transportista con una precontratación mínima de treinta minutos; asimismo, habilita al Gobierno de las Islas Baleares para regular la actividad de las empresas en la comercialización y en la mediación en la contratación de los servicios de alquiler de vehículos con conductor.

Novedades laborales sobre los trabajadores de plataformas digitales

El 31 de mayo del 2019 se encontraba señalada la vista oral del juicio de mayor envergadura hasta la fecha sobre la declaración de la naturaleza jurídica de la relación que mantienen las personas que prestan servicios en plataformas digitales.

Este proceso judicial se originó como consecuencia de una actuación inspectora en la conocida compañía Deliveroo y afecta a más de quinientos *riders*.

Hasta este momento no contamos con un criterio judicial homogéneo sobre si estas personas que prestan servicios en plataformas digitales (entre ellas, las más famosas: Uber, Globo, Deliveroo, Cabify, etcétera) han de tener la consideración de trabajadores a los efectos de la legislación laboral.

A este respecto, los juzgados de lo Social han venido adoptando decisiones dispares, mientras que el Juzgado de lo Social número 33 de Madrid (Sentencia núm. 53/2019, de 11 de febrero del 2019) y el Juzgado de lo Social número 1 de Madrid (en la muy reciente Sentencia núm.134/2019, de 4 de abril del 2019) han declarado la naturaleza laboral de la relación de estas personas; otras sentencias, como la del Juzgado de lo Social número 17 de Madrid de 11 de enero del 2019 (núm. 12/2019), han declarado la naturaleza mercantil del contrato.

La incertidumbre judicial no sólo se produce en nuestro país, sino en otras jurisdicciones internacionales (entre ellas, los Estados Unidos, Francia o el Reino Unido).

La creciente preocupación nacional y europea sobre la condición de las personas que prestan sus servicios en estas plataformas digitales da cuenta de la incapacidad de la normativa actual para abordar estos problemas, que superan el concepto actual de 'relación de trabajo'. De hecho, el carácter tecnológico e internacional de aquéllas podría exigir su regulación regional.

Como consecuencia de lo anterior, nos gustaría llamar la atención sobre la Resolución Legislativa del Parlamento Europeo, de 26 de abril del 2019, sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a unas condiciones laborales transparentes y previsibles en la Unión Europea.

La aprobación definitiva del texto propuesto por el Parlamento implicaría la regulación de unas condiciones laborales mínimas para los denominados *trabajadores atípicos*, entre ellos, los que prestan servicios en plataformas digitales¹.

Sin embargo, una lectura de dicho texto evidencia que tal incertidumbre no se resolvería con la propuesta europea en la medida en que se indica que sólo atañe a los contratos de trabajo o a las relaciones laborales conforme a la legislación aplicable. Por tanto, sigue siendo necesario el examen previo de cada situación para verificar si nos encontramos ante una relación laboral o ante una mercantil.

Por su parte, entendemos que, en términos generales, la protección mínima que prevé la resolución ya se regula en nuestra legislación laboral para los trabajadores (de hecho, nuestro ordenamiento es más proteccionista para estos derechos mínimos). A modo de ejemplo, se indica que estos trabajadores deben conocer las condiciones esenciales del contrato o que los periodos de prueba se deben limitar a seis meses.

Exclusivamente podría ser más novedoso el tema de los patrones de trabajo. En concreto, la resolución define como patrón de trabajo «la forma de organización del tiempo de trabajo y su distribución con arreglo a un determinado patrón determinado por el empleador» y dispone lo siguiente:

- a) deberes de información sobre los patrones de trabajo y un nivel mínimo de previsibilidad;
- b) condiciones sobre los patrones de trabajo prioritariamente imprevisibles de forma y, particularmente, el derecho del trabajador a rechazar ciertos trabajos imprevisibles.

En definitiva, podemos indicar que a nivel europeo se está trabajando en la creación de una protección mínima de los trabajadores de plataformas digitales; sin embargo, esa protección sólo resulta aplicable a las relaciones de trabajo. Lo anterior implica la continuidad de la incertidumbre actual en la que se debe abordar caso a caso la concurrencia de los elementos propios de dicha relación laboral y que, entendemos, no quedará resuelta hasta que sea aclarada por instancias judiciales superiores (Tribunal Supremo o Tribunal de Justicia de la Unión Europea) o se regule de forma específica (y, preferentemente, a nivel europeo) si estas relaciones son laborales o mercantiles o, incluso, se diseñe alguna figura intermedia que se ajuste mejor a las características del sector.

¹ La directiva se encuentra todavía en tramitación, no habiéndose publicado su texto oficial en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Para cualquier duda, por favor, póngase en contacto con alguno de los siguientes letrados:

Miguel Ángel García Otero
Derecho Administrativo y Regulatorio

magarcia@ga-p.com

Irene Fernández Puyol
Derecho Administrativo y Regulatorio

ifernandez@ga-p.com

Estíbaliz Aranburu Uribarri
Derecho Mercantil

earanburu@ga-p.com

Fernando Herrero Suárez
Banca y Mercado de Capitales

fherrero@ga-p.com

Mariana Díaz Moro
Derecho Fiscal y Tributario

mdiazmoro@ga-p.com

Laura Castillo Navarro
Derecho Laboral

lcastillo@ga-p.com

Para más información, consulte nuestra web www.ga-p.com, o dirjase al siguiente e-mail de contacto: info@ga-p.com o al teléfono 915829100