

El 'caso Uber' pone límites a la economía colaborativa

La sentencia del TJUE ha fijado criterios claros para diferenciar entre las compañías de economía colaborativa y aquellas que prestan un servicio directo al consumidor final amparándose en ella.

V. Moreno. Madrid

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) zanjó ayer el problema entre el sector del taxi y Uber, al concluir que el sistema de puesta en contacto con conductores no profesionales prestado por UberPOP está considerado un servicio de transporte y no es un servicio de la sociedad de la información como mantenía la plataforma estadounidense, por lo que deberán cumplir con la normativa de transporte de viajeros impuesta por cada estado miembro.

Esta sentencia, que según explica la letrada de Cuatrecasas que ha representado a Uber ante el TJUE, Cani Fernández, no afectará al actual sistema de Uber –basado en licencias VTC–, pero sí puede tener una influencia sobre las compañías que basan su modelo en la economía colaborativa. Aunque resulta evidente que este fallo está centrado exclusivamente en la actividad de UberPOP, la resolución de la corte de Luxemburgo incide especialmente en la importancia de la no injerencia de las plataformas que conectan a los particulares.

El TJUE explica que es pre-



La compañía Uber no ha podido exportar su modelo de negocio original, creado en EEUU, a la Unión Europea.

ciso manifestar que un servicio como el controvertido en el litigio “no se limita a un servicio de intermediación consistente en conectar a un conductor no profesional que utiliza su propio vehículo con una persona que desea realizar un desplazamiento urbano”.

La corte destaca que “el servicio de intermediación de Uber se basa en la selección de conductores no profesionales, a los que esta sociedad proporciona una aplicación sin la cual, por un lado, no es-

El TJUE sentencia que UberPOP no se limitaba sólo a ofrecer un servicio de intermediación

Las conclusiones que se extraen del fallo se podrían extrapolar a otros negocios existentes

tarían en condiciones de prestar servicios de transporte y, por otro, las personas que desean realizar un desplazamiento urbano no podrían recurrir a estos servicios”.

Como resulta evidente, el asunto de la neutralidad –la falta de intromisión de la compañía en la relación entre particulares– es aquí el *quid* de la cuestión. Este aspecto de la sentencia podría tener efectos más allá de los planteados en los sistemas de transporte urbano y afectar a conocidas

empresas de economía colaborativa, como Airbnb, Glovo, Wallapop, HomeAway o Swapp.

Criterios

Para Joaquín Muñoz, letrado experto en tecnología de Ontier, “en la *sentencia Uber* se anuncian algunos criterios que pueden ser extrapolables a otros sectores, como la influencia en la determinación del precio, la importancia que tiene la plataforma tecnológica en la prestación del servicio, el control que hace la plataforma de las condiciones en las que se lleva a cabo o la idoneidad de los medios y la calidad del servicio. Todos estos asuntos se podrían explorar en otros sectores a la hora de determinar si la plataforma lleva a cabo una mera intermediación o un servicio final al usuario cayendo en el ámbito de normativa específica”.

Para Alonso Hurtado, socio del departamento de nuevas tecnologías de Ecija, resulta evidente que el fallo podría tener un efecto colateral. “Esta resolución sienta un precedente y muchos sectores afectados por la irrupción de com-

DECISIÓN

La resolución del Tribunal de Justicia de la Unión Europea **deja en manos** de los estados miembros la fijación de regulación respecto a este tipo de servicios.

pañías de economía colaborativa, como el del alojamiento, la mensajería o el de los servicios de limpieza, por ejemplo, podrían usar la opinión del TJUE para tratar de obtener el mismo resultado”. El letrado apunta que las empresas colaborativas totalmente neutras, es decir, que sólo pongan su plataforma a disposición para permitir el contacto entre particulares, no correrán ningún riesgo. Sin embargo, el resto de compañías debería revisar su modelo de negocio si no quieren verse en un serio aprieto.

Algo semejante opinan desde SBC Abogados, despacho que representa a Élite Taxi en la demanda, que explica que “nos encontramos ante una resolución de gran trascendencia jurídica, no sólo por las implicaciones legales sobre el modelo de negocio de UberPOP, sino además por las conclusiones que pueden extraer de la misma y extrapolar a otros negocios que, en la actualidad, siguen intentando eludir las responsabilidades legales propias del servicio que prestan”.

Lex Column / Página 23

La pelota vuelve al campo de los Estados

OPINIÓN

**Cani Fernández
e Irene Moreno-Tapia**

El Tribunal de Justicia de la UE se pronunció ayer en el asunto Uber; una esperada sentencia que, en boca de muchos, podía determinar el futuro de Uber en Europa. Por su alcance y objeto, la sentencia no tiene ningún impacto sobre los servicios actualmente prestados por Uber en España.

El asunto se origina con la entrada de Uber en España en 2014 mediante su servicio UberPOP. La *app* de movilidad de Uber permitía la conexión entre usuarios y conductores no profesionales, es decir, particulares propietarios de vehículos. Dos asociaciones de taxis, una en Barcelona y otra en Madrid, interpusieron

demandas por competencia desleal al entender que Uber debía contar con una licencia de taxi. El juez de Madrid suspendió cautelarmente UberPOP a finales de ese año.

El juez de Barcelona elevó una cuestión prejudicial para saber si UberPOP debía ser considerado transporte y quedar sometido a los requisitos de autorización correspondientes o si, por el contrario, podía ser calificado de servicio de la sociedad de información, exento de autorización o licencia.

Mientras tanto, Uber adaptó su modelo de negocio en España y en otros países de la UE, suspendiendo su servicio UberPOP y recurriendo a conductores profesionales titulares de licencias VTC (vehículos con conductor), que están sometidas a requisitos específicos distintos (y más restrictivos) que los del taxi.

El pronunciamiento de ayer con-

tiene dos declaraciones. Por un lado, que el servicio de intermediación prestado por Uber en UberPOP no consiste en una mera intermediación porque, en una situación en la que el servicio de transporte de pasajeros lo prestan conductores no profesionales con su propio vehículo, Uber “crea al mismo tiempo una oferta de servicios de transporte urbano, que hace accesible concretamente mediante herramientas informáticas”. Y aclara que los conductores no profesionales, sin la *app*, no estarían en condiciones de ofrecer los servicios de transporte, ni los usuarios recurrir a ellos. En otras palabras, Uber está cubriendo una demanda (conductores no profesionales y usuarios) que, sin su *app*, no existiría, ya que los conductores no tendrían medios para ofrecer servicio alguno. Cabría plantearse si esta misma conclusión es aplicable a si-

tuaciones en las que el conductor es un conductor profesional, que puede tener su propia clientela, aunque acceda a ella mediante herramientas informáticas.

La segunda declaración del TJUE es que, si bien los servicios en el ámbito del transporte no están sujetos a la directiva de servicios, sí lo están al tratado de funcionamiento de la UE; y precisa el tribunal que, no existiendo actualmente una política europea común en el ámbito del transporte urbano no colectivo, “en el estado actual del Derecho de la Unión, incumbe a los Estados miembros regular las condiciones de prestación de servicios de intermediación como los controvertidos en el litigio principal, siempre que se respeten las normas generales del Tratado”.

Es decir, los Estados miembros son responsables de regular una actividad como UberPOP pero, de

acuerdo con el Tratado de la Unión, en ningún caso dicha regulación podrá incluir restricciones injustificadas o no proporcionadas que hagan imposible o extremadamente difícil la libre prestación de tales servicios dentro de la UE. Ello incluye, muy específicamente, el establecimiento de criterios razonables y proporcionados de acceso al mercado y de funcionamiento por parte de estas *app*.

En consecuencia, aun si la sentencia del TJUE debiera aplicarse también a los servicios prestados por conductores profesionales a través de una *app* de movilidad, la normativa nacional correspondiente no puede prever restricciones injustificadas. Quid de las reformas en materia de licencias de VTC en España, actualmente recurridas ante el Tribunal Supremo.

Socia y 'of counsel' de Cuatrecasas (abogadas de Uber ante el TJUE)

Consecuencias de la sentencia del TJUE

La resolución emitida por la corte europea sobre el sistema empleado por Uber Pop genera un amplio abanico de dudas y podría tener efectos sobre el resto de compañías que basan su modelo de negocio en la economía colaborativa.

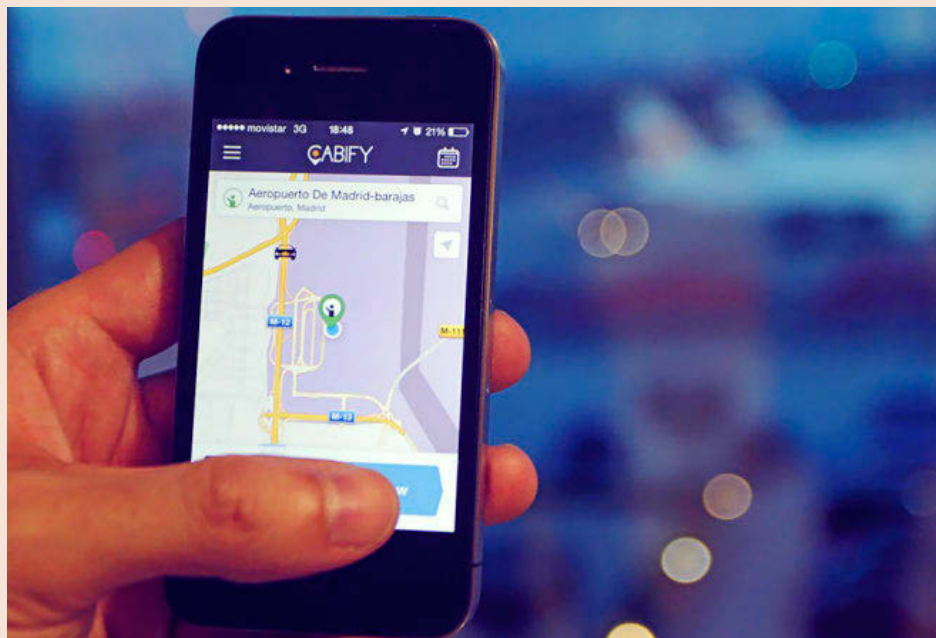
V.M. Madrid

► ¿Afectará la sentencia a la operativa de Uber en la Unión Europea?

La respuesta es, simple y llanamente, no. Según explica Cani Fernández, directora del Grupo de la Competencia y de la UE de Cuatrecasas, la sentencia se centra en el servicio Uber Pop, que relacionaba conductores particulares con usuarios mediante una *app* y que dejó de funcionar hace años. El modelo de negocio empleado actualmente por Uber en España y la UE se basa en profesionales con licencias de vehículos turismo con conductor (VTC).

► ¿Por qué el TJUE considera que Uber no era neutral en el sistema Uber Pop?

Uber no sólo creó una aplicación para poner en contacto a los particulares; además, según explica la sentencia, ejerció “una influencia decisiva sobre las condiciones de las prestaciones efectuadas por estos conductores. Uber, mediante la aplicación epónima, establece al menos el precio máximo de la carrera, que recibe este precio del cliente para después abonar una parte al conductor no profesional del vehículo y que ejerce cierto control sobre la calidad de los vehículos, así como sobre la idoneidad y el comportamiento de los conductores, lo que, en su caso, puede entrañar la exclusión de éstos”.



LA PRÓXIMA BATALLA LEGAL Tras la resolución del caso de Uber Pop, ahora, la batalla legal se desplaza hacia la concesión de licencias VTC, con las que operan UberX o Cabify, entre otros. El pasado 28 de septiembre la Federación Española del Taxi presentó ante la sala tercera del Tribunal Supremo un escrito para que observara la normativa vigente sobre limitación de concesiones de nuevas VTC. No obstante, esta misma sala concedió, el pasado 15 de noviembre, 80 licencias VTC que habían sido denegadas en 2014 por la Comunidad de Madrid.

► ¿Afectará la sentencia Uber a otras compañías colaborativas?

Aunque el fallo se centra en Uber Pop, no sería extraño que la resolución tenga un efecto en otros sectores. Según Joaquín Muñoz, abogado experto en tecnología de Ontier, el fallo “no debería suponer un freno para aquellas compañías que realmente llevan a cabo actividades de economía colaborativa, es decir,

las que realizan una labor de mera intermediación y son los particulares los que materializan el intercambio de productos. En cambio, para los que se amparan en la economía colaborativa pero que, en realidad, prestan un servicio directo al consumidor final deberán revisar su modelo para adaptarse a la normativa de su sector”.

► ¿La creación de una apli-

cación puede formar parte de la intervención de una compañía para ofrecer un servicio específico?

Una vez más, es necesario remitirse al contenido de la resolución para encontrar la importancia que la corte europea le da a la aplicación creada para establecer la relación entre particulares. El TJUE explica en su fallo que “el servicio de intermediación de Uber se basa en la selección

de conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo, a los que esta sociedad proporciona una aplicación sin la cual, por un lado, estos conductores no estarían en condiciones de prestar servicios de transporte y, por otro, las personas que desean realizar un desplazamiento urbano no podrían recurrir a los servicios de los mencionados conductores”.

► La sentencia, ¿puede tener un efecto contagio en otras jurisdicciones?

Según apunta Alonso Hurtado, socio del departamento de nuevas tecnologías de Ectija, el TJUE ha fijado cómo deben actuar los países miembros ante este tipo de plataformas. Sin embargo, también destaca que muchos países, como sucede en Latinoamérica, prestan mucha atención a las decisiones de la corte europea y legislan en la dirección fijada por ésta, como ya ha ocurrido con asuntos como el derecho al olvido.

► La sentencia del ‘caso Uber Pop’, ¿puede provocar la aparición de una normativa más adaptada a la economía colaborativa?

Es difícil prever el futuro. Sin embargo, las regulaciones nacionales y europeas parecen obsoletas ante los nuevos modelos de negocio aparecidos desde hace unos años potenciados por las nuevas tecnolo-

gías. Sentencias como la emitida por el TJUE son siempre un buen punto de partida, una base legal, que pueden potenciar la aparición de regulaciones que resuelvan estos nuevos problemas.

► ¿Cuál es el origen de esta sentencia?

El fallo emitido por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea responde a una cuestión prejudicial planteada por el juzgado de lo mercantil nº3 de Barcelona por la demanda interpuesta por Élite Taxi contra Uber Systems Spain, por su servicio Uber Pop.

► ¿Por qué se interpuso la demanda?

Élite Taxi alegó que Uber Pop vulneraba, supuestamente, la normativa en vigor, realizaba prácticas engañosas, así como actos de competencia desleal. Según SBC Abogados, despacho que ha representado a esta asociación en la demanda contra Uber, “en este modelo de negocio la parte más perjudicada es el consumidor, ya que al operar al margen de la ley, no goza de ningún tipo de garantías, más aún cuando Uber se exime de todo tipo de responsabilidad frente a terceros. Según ellos, el prestador del servicio es el conductor y es él quien tiene que responder frente al usuario, ya que ellos sólo son meros intermediarios”.

Un punto de certeza... y de partida



OPINIÓN

ELOY GARCÍA

La sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) sobre Uber tendrá sin duda partidarios y detractores, como sucede con cualquier decisión judicial. Pero lo que nadie puede negar es que significa un claro punto de certeza en un tema clave que estaba enfangando la legislación y poniendo al modelo de movilidad española al borde del caos operativo. Desde ayer queda establecido de manera irrefutable que Uber (hay otras plataformas como BlaBlaCar) no participa del modelo de economía colaborativa, es decir, que su actividad no es el resultado de una integración espontánea de agentes sociales que

en uso de su libertad de comercio y de su iniciativa privada ponen en común sus fuerzas para que el mercado las demande, sino una empresa que compite con otras por un nicho en el mercado del transporte urbano y que, como tal, debe estar sujeta a las obligaciones y deberes normativos que cada estado imponga. Y es importante dejar claro que éste y no otro, es el alcance estricto de la sentencia, ya que lo que ha dilucidado el TJUE, ha sido sólo la naturaleza de Uber como empresa y no el régimen jurídico al que se debe ver sujeta su actividad, porque esta cuestión compete a las autoridades nacionales, en nuestro caso, al Gobierno español.

Y el matiz viene al hilo porque los deberes que de manera inexorable ahora le caen encima al Ministerio de Fomento y también claro está, al Congreso de los Diputados. Me explico. Al igual que sucede en otros sectores

de la realidad española nuestra vida colectiva parece haber enfermado de una esquizofrenia peligrosa en la que los hechos positivos de la realidad chocan una y otra vez con los desastres de una política enzarzada en continuas luchas de poder y desconectada de las necesidades de la sociedad que está llamada a gobernar. Eso sucede, sin ir más lejos, con la movilidad.

El sistema de movilidad español es probablemente el mejor de Europa, como pueden atestiguarlo los usuarios nacionales que viajan fuera, un modelo combinado de taxis, autobuses, trenes y aviones que permiten que la sociedad vea satisfecha sus necesidades en todo el territorio nacional. Y cuando se dice sociedad se está haciendo referencia a todos, es decir, a cualquier español o residente en todo el territorio nacional. De manera que hasta los pueblos o rincones más pequeños tienen garanti-

zado un buen servicio de movilidad. Es uno de nuestros grandes activos que favorece nuestra principal industria, los extranjeros que ven en la red de movilidad española un activo fenomenal. Pero sin embargo basta leer la actualidad para descubrir que los últimos días están estallando por doquier conflictos extraños: huelgas de metro absurdas en Madrid y Barcelona, manifestaciones del Gobierno extremeño en favor del AVE, previsiones comunitarias que pueden dejar sin servicio de transporte interurbano al 90% de los municipios españoles... conflictos entre taxistas y Uber y por todas partes la Administración (Estado, Comunidades Autónomas y Municipios) brillando por su ausencia y echándose mutuamente la culpa de la responsabilidad de haber o no haber legislado. Y es que la única medida que el Gobierno ha llevado al Congreso en materia de

movilidad en el último año ha sido la que ha dado a los residentes en Canarias una posición privilegiada subvencionando sus viajes de una manera discriminatoria para todos los españoles, a cambio del voto favorable a los presupuestos de un diputado de Las Palmas. ¿Un escándalo? y todo un ejemplo de que en España no existe política de movilidad sino una visión clientelar del transporte basada en distribuir dineros y obras donde más calienta el sol.

Por eso la sentencia viene a clarificar las cosas y pone al Ministro de Fomento, y también a Mariano Rajoy, ante la tesitura ineludible de poner en marcha una ley de movilidad sostenible que garantice los principios de la movilidad en el taxi y también en todos los modos o dar la oportunidad a que otros lo hagan.

Catedrático de Derecho de la Universidad Complutense de Madrid