

## Opinión

## Lecciones de la sentencia Uber

Oriol Armengol  
i Gasull

En la sentencia dictada el miércoles, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) ha establecido que la actividad de Uber en España constituye un “servicio en el ámbito de los transportes” y no de comercio electrónico. El pronunciamiento del TJUE, largamente esperado, constituye una victoria del sector del taxi que ha despertado interés en algún sector de la economía tradicional que, como el colectivo de taxistas, se siente igualmente amenazado por los negocios de la nueva economía y busca argumentos para frenar su expansión.

La sentencia responde a las cuestiones prejudiciales planteadas por el Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona en el marco de un pleito civil por competencia desleal que enfrenta a una asociación profesional de taxistas con Uber por el servicio Uber-Pop. Este servicio, que Uber ya no presta, se caracterizaba porque el transporte se realizaba por conductores no profesionales en su propio vehículo y sin licencia administrativa. En esencia, la asociación demandante sostiene que dicho servicio es una actividad de transporte, y que el hecho de que se realizara sin licencia constituía un acto desleal de violación de normas. Uber se defiende alegando que se limitaba a intermediar entre pasajeros y conductores mediante una aplicación para teléfonos inteligentes, y que este servicio

de intermediación no constituye un servicio de transporte, sino un servicio de la sociedad de la información. La calificación jurídica del servicio como transporte o como comercio electrónico es relevante: mientras el comercio electrónico está liberalizado y se beneficia de la libre prestación de servicios, el transporte es una actividad regulada sujeta, por tanto, a las correspondientes licencias y autorizaciones administrativas.

El TJUE reconoce que, considerado aisladamente, un servicio de intermediación como el que prestaba Uber constituye un servicio distinto del servicio de transporte, que puede ser calificado de servicio de la socie-

dad de la información en el sentido de la Directiva 2000/31 sobre comercio electrónico. Ahora bien, también constata que Uber no se limita a intermediar, sino que “crea al mismo tiempo una oferta de servicios de transporte urbano [...] cuyo funcionamiento general organiza” y pone a disposición de sus usuarios mediante una aplicación informática. El TJUE infiere la naturaleza compleja del servicio prestado por Uber, en

**El TJUE entiende que el servicio que presta Uber forma parte integrante de un servicio global**

particular del control que ejerce sobre los conductores (a los que selecciona y proporciona una aplicación que les permite conectarse con los usuarios y sin la que el servicio de transporte no podría realizarse) y de su capacidad de influir decisivamente sobre las condiciones del servicio (estableciendo el precio máximo de la carrera, abonando al conductor una parte de la remuneración recibida del pasajero, y controlando la calidad de los vehículos y la idoneidad y el comportamiento de los conductores, a los que puede llegar a excluir). Estos elementos llevan al TJUE a entender que el servicio de intermediación que presta Uber forma parte

integrante de un servicio global cuyo elemento principal es un servicio de transporte. Y dado que la UE no ha adoptado legislación de armonización en la materia, el TJUE concluye que las condiciones de prestación de este servicio complejo deben establecerse por el derecho nacional.

#### Grado de control

¿Significa esto que las empresas que operan aplicaciones similares a la de Uber en sectores de actividad distintos del transporte urbano no prestan servicios de comercio electrónico y están obligadas a contar con una licencia administrativa? En absoluto. Habrá que analizar hasta qué punto la actividad de la plataforma está indisociablemente unida al servicio subyacente (sea alojamiento, restauración o transporte interurbano), para lo que deberá atenderse al grado de control de la plataforma sobre el prestador del servicio y a su capacidad de influir sobre las condiciones en que dicho servicio se presta. A mayor control y supervisión, mayor será el vínculo de la plataforma con la actividad intermediada.

Así las cosas, no es descartable que la sentencia conduzca a las empresas a distanciarse cada vez más de la actividad subyacente, dejando de organizar la información, impidiendo la valoración de la calidad del servicio y desentendiéndose completamente del precio al que se presta. En tal caso, la sentencia habrá sido una buena noticia para los taxistas, pero será, sin duda, una pésima noticia para los usuarios de todas estas plataformas.

Socio de Competencia  
en Pérez-Llorca



Imagen de las protestas de taxistas contra Uber y otras plataformas de la economía colaborativa.