



Universidad
Zaragoza

Trabajo Fin de Grado

La Economía Colaborativa y su impacto en el Sector del Transporte: El caso Uber

The Sharing Economy and its impact on the Transport Sector: The Uber case

Autor/es

Beatriz Cebolla Herranz

Director/es

Antonio Embid Irujo

Facultad de Derecho / Universidad de Zaragoza
2018

I.	INTRODUCCIÓN.....	5
1.	Cuestión tratada en el trabajo fin de grado	5
2.	Razón de elección del tema y justificación del interés	5
3.	Metodología seguida en el desarrollo del trabajo	6
II.	LA ECONOMÍA COLABORATIVA Y EL PRINCIPIO DE LIBRE PRESTACIÓN DE SERVICIOS	7
1.	Nacimiento del concepto de Economía Colaborativa	7
1.1.	Economía Colaborativa en la Unión Europea	8
2.	Elementos de la Economía Colaborativa.....	8
3.	El principio de libre prestación de servicios en las Plataformas colaborativas.....	10
3.1.	Contrato de mediación.....	10
3.2.	Los Servicios de la Sociedad de la Información y el principio de libre prestación de servicios.	11
4.	La excepción al principio de libre prestación de servicios en las plataformas colaborativas dedicadas al transporte.	14
III.	LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE TERRESTRE Y LAS RECIENTES MODIFICACIONES DEL SECTOR.....	16
1.	Régimen tradicional del Sector del Transporte Terrestre	16
2.	Evolución del segmento de VTC.....	17
2.1.	Modificaciones del régimen de licencias VTC: Intento de liberalizar el acceso a las VTC .	17
2.1.	Impacto de las plataformas de transporte colaborativo en las VTC:	21
3.	Novedades en el Sector del Transporte Terrestre: El mantenimiento de la proporción 1 licencia VTC por cada 30 licencias taxi.....	24
3.1.	Ultima modificación de la LOTT: Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril.	24
3.2.	Jurisprudencia: El TS a favor del límite de una licencia de VTC por cada 30 de taxi.	25
IV.	UBER ANTE LOS TRIBUNALES: ¿ES DE APLICACIÓN LA NORMATIVA DE TRANSPORTES O NO?	29
1.	Inicio de la controversia: Demandas contra Uber	29
1.1.	Cuestión prejudicial presentada ante el TJUE	30
2.	El Fallo de los Tribunales: Empresa de transporte colaborativo	30
2.1.	Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea que resuelve la cuestión prejudicial planteada por el Juzgado Mercantil nº3 de Barcelona	31
2.2.	Jurisprudencia del Tribunal Supremo relativo al Caso Uber.....	33
3.	Uber en otros Estados miembros.....	36
V.	CONCLUSIONES	37
VI.	BIBLIOGRAFÍA.....	40

LISTADO ABREVIATURAS UTILIZADAS

CCAA	Comunidades Autónomas
CE	Constitución Española
CNMC	Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia
LCD	Ley de Competencia Desleal
LOTT	Ley Ordenación de los Transportes Terrestres
LSSI	Ley Servicios de la Sociedad de la Información
Núm.	Número
P.	Página
RD	Real Decreto
ROTT	Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres.
SAN	Sentencia de la Audiencia Nacional
SAP	Sentencia de la Audiencia Provincial
SJPI	Sentencia del Juzgado de Primera Instancia
STJUE	Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea
STS	Sentencia del Tribunal Supremo
TFUE	Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea
TIC	Tecnologías de la Información y de la Comunicación
TJUE	Tribunal de Justicia de la Unión Europea
TS	Tribunal Supremo

UE Unión Europea

VTC Vehículos de alquiler con conductor

I. INTRODUCCIÓN

1. **Cuestión tratada en el trabajo fin de grado**

El objeto del presente Trabajo Fin de Grado es el análisis de la Economía Colaborativa en el Sector del Transporte.

En líneas generales, se abordará el concepto de Economía Colaborativa, y de forma más extensa, el de plataforma colaborativa y el principio de libre prestación de servicios.

También se analizará el concepto de plataforma colaborativa, desde el supuesto de prestación subyacente de servicios de transporte, ya que no se rige por el principio de libre prestación de servicios. Se explicará con detenimiento el motivo de la excepción, y cual es la solución al supuesto.

Además, se estudiará el vínculo, y el conflicto, entre las modificaciones del sector del transporte terrestre, y el impacto de las plataformas colaborativas dedicadas al transporte (plataformas de transporte colaborativo).

A modo de ejemplo práctico, ya que existe relación con todos los puntos previamente expuestos, se explicará el caso Uber en España, y la posición adoptada por los tribunales sobre el conflicto. Tanto a nivel comunitario como a nivel Estatal.

2. **Razón de elección del tema y justificación del interés**

La elección del tema fue fácil para mí, desde que inicié mis estudios en Derecho, siempre me ha llamado la atención el impacto de las nuevas tecnologías en el Ordenamiento jurídico, y todos los conflictos que de ellas derivan.

Durante el Grado no hemos cursado ninguna asignatura relativa al Derecho de las Tecnologías de la Información (TIC), pero considero una asignatura pendiente para mi formación, por ello decidí enfocar mi último trabajo hacia esta área.

El interés concreto hacía la Economía Colaborativa, y el impacto en Sector del Transporte, fue debido a que a través de los medios de comunicación pude observar el

gran conflicto que existía entre Uber y los taxistas, resultándome de gran curiosidad el motivo real del conflicto, y como se iba a solucionar.

3. Metodología seguida en el desarrollo del trabajo

La realización de este trabajo ha conllevado un estudio de lo que es, la comúnmente llamada, Economía Colaborativa; cuando nació, aspectos relevantes, donde se encuentra regulada, y cuál es el objetivo de la misma.

Una vez analizada, estudié el caso concreto de las plataformas colaborativas, las empresas por excelencia de la Economía Colaborativa, las cuales están sujetas al principio de libre prestación de servicios; y la excepción a dicho principio, en aquellas plataformas colaborativas dedicadas a la prestación subyacente de servicios de transporte.

Adicionalmente, estudié el Sector del Transporte Terrestre, y su compleja situación normativa. Se habían producido cambios sustanciales en la normativa del sector, y, además, las plataformas de transporte colaborativo habían incidido de forma significativa en ella.

Finalmente, analicé el Caso Uber en España, debido a la incidencia en el Sector del Transporte como plataforma colaborativa; cual fue el motivo de la controversia, quienes eran las partes enfrentadas, la petición de la cuestión prejudicial ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, y cual fue su veredicto, y finalmente cual es la posición adoptada por los tribunales españoles.

II. LA ECONOMÍA COLABORATIVA Y EL PRINCIPIO DE LIBRE PRESTACIÓN DE SERVICIOS

1. Nacimiento del concepto de Economía Colaborativa

En la última década se ha dado el nuevo fenómeno económico comúnmente llamado Economía colaborativa.

La economía colaborativa nace a raíz de la crisis económica de 2007, ya que dejó a muchos países al borde de la quiebra, con una elevada tasa de desempleo y una gran desestabilidad económica. La sociedad dejó de creer en el sistema económico tradicional.¹

Las TIC se convirtieron en eje fundamental de la Economía Colaborativa y de la crisis económica, porque como sabemos permiten interrelaciones entre usuarios de todo el mundo, y ello supuso que la sociedad se manifestara contra lo que estaba ocurriendo con mayor facilidad y accesibilidad.

Así nació el uso compartido de coches para traslados urbanos ya que era más económico, o alquilar una habitación de un particular en vez de reservar una habitación de hotel. Es la solución a la economía en la que siempre se había creído, porque la clase media no podía permitirse ciertos servicios debido a su coste y su falta de ingresos.

Coloquialmente podríamos decir, que un bien que nos sobra o está infrautilizado, lo prestamos (prestador) a una persona que lo demanda (consumidor) solo durante un periodo de tiempo determinado de uso o disfrute, a cambio de una retribución dineraria o en especie.

Desde la perspectiva teórica, aunque no existe una definición jurídica asentada, la economía colaborativa se define como un innovador modelo de organización industrial en el que una plataforma electrónica facilita la contratación de servicios, incluyendo el servicio de arrendamiento de bienes, ofertados por un grupo de usuarios (prestadores) y demandados por otro grupo de usuarios (consumidores)².

¹ Informe especial: *Matchmaking: el surgimiento de la economía colaborativa*, Madrid, 2016.

² MONTERO PASCUAL, J.J., “La regulación de la economía colaborativa”, en *La regulación de la economía colaborativa*, pp. 22-23.

1.1. Economía Colaborativa en la Unión Europea

La Unión Europea, emitió en 2014, mediante el Comité Económico y Social Europeo un dictamen en el cual define la economía colaborativa como “(...) la manera tradicional de compartir, intercambiar, prestar, alquilar y regalar redefinida, a través de la tecnología moderna y de las comunidades”³. En el año 2016, la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, añade una nueva definición de economía colaborativa, como “modelos de negocio en los que se facilitan actividades mediante plataformas colaborativas que crean un mercado abierto para el uso temporal de mercancías o servicios ofrecidos a menudo por particulares”⁴.

Enlazando dichas definiciones entendemos la economía colaborativa como un modelo de negocio, cuyo objeto es el de compartir, intercambiar, prestar, alquilar, llevado a cabo por plataformas colaborativas como parte intermediaria, poniendo en contacto a los prestadores del servicio o del bien, actuando como particulares, y usuarios, a través de la tecnología, creando un mercado abierto, sin restricciones.

A pesar de que el Derecho de la Unión Europea establezca definiciones de la economía colaborativa, no las podemos considerar como definiciones jurídicas, ni técnicas, por las que debamos categorizar la económica colaborativa, sólo explican de forma abstracta un nuevo modelo de mercado, sin entrar en las características propias del mismo.

2. **Elementos de la Economía Colaborativa**

La economía colaborativa nace de las Tecnologías de Información y Comunicación (TIC). “Son las que giran en torno a tres medios básicos: la informática, la microelectrónica y las telecomunicaciones; pero giran, no sólo de forma aislada, sino lo

³ COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO SOBRE, Dictamen del Consumo colaborativo o participativo: un modelo de sostenibilidad para el siglo XXI, *página web oficial del Comité Económico y Social Europeo*, DOUE C 177/1, de 11 de junio de 2014.

⁴ COMISIÓN EUROPEA, Comunicación al parlamento europeo, al consejo, al comité económico y social europeo y al comité de las regiones, *Una Agencia Europea para la economía colaborativa*, página web oficial de la Comisión Europea, 2016, p.3.

que es más significativo de manera interactiva e interconexiónadas, lo que permite conseguir nuevas realidades comunicativas”.⁵

Concretamente, lo más importante que debemos reseñar de la definición de las TIC para vincularlo con la economía colaborativa, es que gracias a ellas y mediante el uso de Internet (*Interconnected networks*), permiten la interacción a tiempo real entre los usuarios y prestadores.

El otro elemento de la Economía Colaborativa, es el de plataforma colaborativa cuya función principal es como entidad intermediaria entre los prestadores y consumidores.

Es un nuevo comportamiento adoptado por las empresas dedicadas a la Economía Colaborativa, ya que meramente su función se basa en la interacción con 2 o más clientes, que son tanto el comprador, como el fabricante del bien vendido o servicio subyacente.

En ningún caso, la plataforma colaborativa es propietaria de los bienes puestos a disposición, evitándose el complejo proceso de elaboración de bienes o producción de servicios propios. Esto genera un abaratamiento de los costes, ya que en el proceso no se añaden recursos ociosos, (no se tienen en cuenta los costes de infraestructura de comunicaciones, los cuales son sufragados por todos los actores, y por lo tanto los costes individuales por transacción son muy pequeños). Lo mismo ocurre en el proceso de prestación de servicios.

Un ejemplo muy claro de plataforma colaborativa, es aquella que interactúa con el prestador y con el consumidor del servicio subyacente, recibiendo a cambio una compensación económica mediante una comisión.

La interrelación existente entre los elementos citados, hacen que la comunicación y la interacción sea más fácil, y con costes sensiblemente menores a los soportados por el mercado tradicional. El objetivo, por tanto, es conseguir realizar transacciones simples y para ello se hace uso de las TIC; un simple ordenador o medio electrónico con

⁵ CABERO, J., *Impacto de las nuevas tecnologías de la información*, Grupo Editorial Universitario, Granada, 1998, p.198.

conexión a internet, y mediante la plataforma colaborativa se hará la contratación, actuando como empresa de mediación.

El beneficio de los prestadores y consumidores de que exista una plataforma que medie entre ambos es que, es accesible al público en general, se consideran empresas socialmente conocidas. De ahí que tanto los consumidores como los prestadores decidan ponerse en contacto a través de ellas, puesto que tienen la seguridad de que van a recibir un servicio económico y de calidad.

La Comisión Europea ha establecido la definición de plataforma colaborativa como aquellas empresas, tipificadas como “plataformas electrónicas que operan en mercados bilaterales o multilaterales, que utilizan internet para hacer posibles interacciones entre dos o mas grupos de usuarios distintos pero interdependientes, de forma que se genera valor para al menos uno de los grupos”⁶.

3. El principio de libre prestación de servicios en las Plataformas colaborativas

Tal y como hemos mencionado las plataformas colaborativas son el nexo en común entre el consumidor y el prestador del servicio, ya que son estas las que facilitan las transacciones.

Las plataformas colaborativas, en su función como mediadores, se enmarcan, en el régimen de servicios de sociedad de la información en cuya normativa se rige por el principio de libertad de servicios del artículo 57 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

3.1. Contrato de mediación

La esencia de las plataformas colaborativas es que facilitan las interacciones entre consumidores y prestadores, es decir, actúan como plataformas de mediación, por lo que entre ellas existe un contrato de mediación.

⁶ COMISIÓN EUROPEA, *Public consultation on the regulatory environment for platforms, online intermediaries, data and cloud computing and the collaborative economy*, página web oficial de la Comisión Europea, 2015.

El régimen normativo en España relativo a la prestación de servicios de mediación es muy característico.

En primer lugar, la mediadora no se rige dentro de un marco legal, sino que solo se regula el contrato efectuado entre las partes, es decir, el contrato de mediación. Y, en segundo lugar, dicho contrato es considerado como contrato atípico, desarrollado jurisprudencialmente como “contrato innominado, *facio ut des*, principal, consensual y bilateral, por el que una de las partes se compromete a indicar a la otra la oportunidad de concluir un negocio jurídico con un tercero o de servirle para ello de intermediario, a cambio de una retribución llamada también comisión o premio”⁷, basándose en los artículos 1091 y 1255 del Código Civil.

Las plataformas colaborativas actúan bajo la subordinación de un contrato de mediación como parte intermediaria entre el comitente (prestador particular) y el tercero (consumidor), siempre y cuando sea a través de las TIC.

3.2. Los Servicios de la Sociedad de la Información y el principio de libre prestación de servicios.

A falta de régimen aplicable de las plataformas colaborativas como empresas de mediación, nos remitiremos a la configuración de ellas dentro del marco legislativo de los servicios de la sociedad de la información.

En antecedentes, los servicios de la sociedad de la información nacieron gracias a la Directiva Europea 98/48/CE, donde se definen los servicios de la sociedad de la información. En el año 2000 se establece el régimen jurídico de los Servicios de la sociedad de la información en la Directiva Europea 2000/31/CE. Y finalmente, se completa el marco legal a nivel comunitario, con la Directiva Europea 2015/1535/UE, que engloba tanto la definición, como la regulación los servicios de la sociedad de la información.

⁷ SAP, España. Audiencia Provincial de León, Sección 2, Nº 210/2013, Rec 100/2013 de 13 de Junio de 2013

El Estado, ante la conceptualización del marco de los servicios de la información, transpuso las Directivas 98/48/CE y 2000/31/CE mediante la aprobación de la Ley 34/2002, de Servicios de la Sociedad de la Información (LSSI).

Ahora bien, los servicios de la sociedad de la información, ¿qué son y por qué las plataformas colaborativas están integradas en ellos?

La definición establecida en la normativa de servicios de la sociedad de la información; tipifica que son aquellos “servicios prestados normalmente a cambio de una remuneración, a distancia, por vía electrónica y a petición individual de un destinatario de servicios”, y si la comparamos con la definición de plataformas colaborativas; que son aquellas plataformas que prestan servicios, de mediadoras, a cambio de una remuneración (comisión), por vía electrónica, concretamente mediante el uso de TIC, a petición de un consumidor; corresponden ambas definiciones al mismo servicio.

Hay que matizar que tanto la Ley como la Directiva de los servicios de la sociedad de la información no valoran en su definición el servicio prestado como tal, sino que el modo de prestarlo sea a distancia. Eso es lo importante a tener en cuenta en la definición de servicios de la sociedad de la información, ya que la plataforma colaborativa su único servicio es el de mediación entre las partes.

El principio de libre prestación de servicios en el marco de los servicios de la sociedad de la información se ampara en primer lugar en la Directiva 2000/31/CE y la LSSI, donde se establece la prohibición de autorizaciones administrativas, y en segundo lugar debido a que ambos textos legales están subordinados al artículo 57 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, que establece el principio de libre prestación de servicios en la Unión Europea a todos aquellos servicios prestados cuya definición entre en los servicios prestados de la sociedad de la información.

Ahora bien, para un correcto funcionamiento del sistema, hay matizaciones para la aplicabilidad del principio de libre prestación de servicios del artículo 57 del TFUE. Para ello nos remitiremos a la normativa comunitaria, que en virtud del artículo 8 de la LSSI, que establece las restricciones a la prestación de servicios y procedimiento de cooperación intracomunitario, remite concretamente a la Directiva 2000/31/CE que establece los tres puntos clave que se deben de cumplir, que son la determinación del estado de

establecimiento, la prohibición de autorizaciones y restricciones a la libre prestación de servicios. La normativa estatal, en virtud del artículo 8 de la LSSI, establece las restricciones a la prestación de servicios y procedimiento de cooperación intracomunitario, que remite a la Directiva mencionada.

La Directiva establece como criterio que los servicios de la sociedad de la información se someterán a la legislación del Estado de establecimiento del prestador, tal y como se establece en el párrafo 19 de la exposición de motivos de la Directiva 2000/31/CE. La relevancia de este criterio es debido a que las plataformas colaborativas, debido a la magnitud de las mismas, y a su expansión, en este caso, en la Unión Europea, son establecidas en un Estado miembro, resultando por tanto de aplicación la legislación del Estado donde estén establecidas.

Esto puede derivar una serie de problemas con respecto al Estado receptor de los servicios, puesto que la única potestad que tiene es que puedan imponer restricciones, pero con la limitación del régimen de libre prestación de servicios.

Respecto a las autorizaciones, se establece en el artículo 4 de la Directiva 2000/31/CE la prohibición de autorización o similar. Se matiza en la normativa, que la prohibición de autorización quedará supeditada a las restricciones que el Estado receptor pueda imponer, las cuales están tipificadas en el artículo 3.4 de la Directiva, y en el artículo 8.4 de la LSSI.

Los casos más relevantes en los que ha habido una matización a la restricción de libre prestación de servicios se han dado con las plataformas cuyo servicio subyacente era transporte urbano, dejando a un lado el Derecho de la Competencia, se ha exigido que estas plataformas colaborativas obliguen a los prestadores a que obtengan el título habilitante necesario para la prestación del servicio.

Como podemos observar, hay matizaciones en el contexto jurídico de las plataformas colaborativas, ya que como norma general se rigen por el principio de libre prestación de servicios, pero puede haber excepciones como ocurre con las plataformas colaborativas cuya prestación subyacente esta dedicada al transporte, también llamadas plataformas de transporte colaborativo.

4. La excepción al principio de libre prestación de servicios en las plataformas colaborativas dedicadas al transporte.

Las plataformas colaborativas, están definidas como aquellas empresas que radican su actividad en el ámbito de aplicación de la LSSI.

Ahora bien, nos planteamos en este punto, qué pasa cuando la plataforma colaborativa media sobre un servicio dedicado al transporte, ¿debería regir el principio de libre prestación de servicios?

La respuesta a esta pregunta la encontramos, en la Directiva 2000/31/CE que establece las matizaciones del principio de libre prestación de servicios del artículo 57 del TFUE, que son la determinación del estado de establecimiento, la prohibición de autorizaciones y, el que más nos interesa en este supuesto, restricciones a la libre prestación de servicios.

La restricción a la libre prestación de servicios en una plataforma colaborativa dedicada al transporte, comúnmente llamadas plataformas de transporte colaborativo, es debido a que, la actividad prestada por la plataforma está amparada en el marco normativo de servicios prestados en la sociedad de la información, pero el servicio subyacente está incluido en las excepciones del principio de libre prestación de servicios, por lo que su régimen aplicable pertenece al marco normativo de la Ley de Ordenación de Transporte Terrestre (LOTT).

La plataforma colaborativa en su función como mediadora está regulada en la normativa de la LSSI, ya que mediante la aplicación para teléfonos permite la interconexión entre el consumidor y el prestador del servicio subyacente, a cambio de una remuneración, a distancia, efectuada por vía electrónica y a petición individual de un destinatario de servicios.

Pero lo importante para la aplicación de la restricción del principio de libre prestación de servicios, es el servicio subyacente de transporte. El prestador del servicio subyacente debe considerarse particular para pertenecer dentro los márgenes de la LSSI, y una vez dejado de lado su profesionalización, lo relevante es que debe regirse por los artículos 140.2 y 141.7 LOTT exigiendo título habilitante para ejercer el servicio.

La exigencia de tal autorización, título habilitante, es la excepción del principio de libre prestación de servicios del artículo 57 del TFUE, al amparo de la Directiva 2000/31/CE que establece que quedarán excluidos los servicios de transporte, y por lo tanto necesitarán del título habilitante relativo.

En España, la exigencia de autorización para el transporte de personas está regulada en la Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres, de 30 de julio. En el artículo 42 de la LOTT esclarece que la “realización de transporte público de viajeros y mercancías estará supeditada a la posesión de una autorización”, y los requisitos de la misma están regulados en el artículo 43 del mismo cuerpo legal. Adicionalmente, los 140.2 y 141.7 LOTT, están relacionados con el artículo 42 del mismo cuerpo legal, estableciendo la exigencia de título habilitante para ejercer la prestación de transporte.

Para el caso de las plataformas de transporte colaborativo, además, nos debemos remitir a la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, que tipifica en su artículo 12 que “las empresas dedicadas a la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor habrán de disponer, en todo momento, de un mínimo de dos conductores por cada tres autorizaciones que posean”, es decir, los prestadores del servicio de transporte colaborativo debe regirse por estos artículos concretos.

De todo ello, esgrimimos como conclusión que la normativa reguladora de transporte interurbano establece que para iniciar el servicio de transportes será necesario el título habilitante. Y, el título habilitante relativo al servicio prestado en el ámbito de las plataformas colaborativas, será la licencia de arrendamiento con conductor de vehículos de turismo, más conocidas como las VTC.

En materia de prestación de servicios de arrendamiento con conductor en vehículos de turismo, VTC, la Ley 16/1987, de 30 de julio, en su artículo 99.4, establece un régimen de autorización, que concreta que reglamentariamente se regularán los requisitos para el otorgamiento de estas licencias. Tales requisitos están desarrollados en el Reglamento de Ordenación de Transportes Terrestres (ROTT), capítulo IV, sección 2ª; y en la Orden FOM/36/2008.

III. LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE TERRESTRE Y LAS RECIENTES MODIFICACIONES DEL SECTOR

1. Régimen tradicional del Sector del Transporte Terrestre

El sector del transporte urbano está regulado por las Comunidades Autónomas, las cuales tienen competencia legislativa y ejecutiva, al amparo del artículo 148.1. 5ª de la Constitución Española. Solo será competente el Estado cuando el transporte transcurra por el territorio de más de una Comunidad Autónoma, en virtud del artículo 149.1. 21ª de la Carta Magna.

Las competencias se pueden ampliar a nivel estatal y a nivel local, en virtud del artículo 149.1. 6ª CE el cual otorga competencia al Estado en legislación mercantil y permite incidir en el sector. Respecto a las Entidades locales, las CCAA podrán otorgarles la competencia de emitir ordenanzas municipales en materia de funcionamiento del taxi, como la fijación de tarifas y número tasado de licencias⁸.

El sector del Transporte público interurbano, sujeto a una gran intervención administrativa, es tradicionalmente considerado, desde la perspectiva social, mayoritario de taxis. A diferencia de la concepción social, el sector, se divide en dos segmentos, los taxis y los vehículos con conductor (VTC).

La distinción entre ambas radica en que, el sector del taxi tradicionalmente ha asumido el dominio del mercado, a diferencia de los VTC que ha tenido siempre una cuota menor en el mercado.

Esta gran diferencia de cuotas del mercado es debido a que la normativa sectorial del taxi favorecía accesibilidad del servicio al consumidor, ya que los taxis pueden operar en los sectores de vehículos circulantes y los estacionados en paradas, a diferencia de los VTC que solo pueden operar tras ser contratados telemáticamente.

La existencia de licencias VTC, en contraposición a los taxis, ambas regladas en la LOTT, habían coexistido sin que ello generase problemas en el sector del transporte.

⁸ DOMÉNECH PASCUAL, GABRIEL, “La regulación de la economía colaborativa en sector del taxi y los VTC”, en *La regulación de la economía colaborativa*, pp. 331

2. Evolución del segmento de VTC

En primer lugar, la Unión Europea aprobó la Directiva 2006/123/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior, cuyo objeto era el libre acceso de servicios en el mercado interior entre todos los Estados Miembros, -prohibición de títulos habilitantes-, transpuesta en España mediante la Ley 25/2009, de 22 de Diciembre, de modificación de diversas leyes para su aplicación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, llamada “Ley Ómnibus”, afectando a la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT). En consecuencia, el régimen jurídico del sector del transporte público interurbano deja de estar sujeto a un fuerte intervencionismo público.

Y, en segundo lugar, las VTC evolucionan para tipificarse como el nuevo transporte colaborativo, debido a su impacto en el segmento. Gracias al transporte colaborativo, se introducen en el mercado nuevos competidores, conocidos como plataformas de transporte colaborativo (Uber o Cabify), prestando sus servicios bajo el régimen de licencias de VTC.

El conjunto entre ambas variables ha incidido de forma significativa en los segmentos del taxi y de las licencias VTC.

2.1. Modificaciones del régimen de licencias VTC: Intento de liberalizar el acceso a las VTC

La legislación aplicable, previa a la incorporación de la Ley Ómnibus, de las licencias de arrendamiento de vehículos con conductor establecía la actividad como auxiliar del servicio prestado mediante taxi, estando sujeta a título habilitante concedida por la Comunidad Autónoma, según la Ley 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas. Previo informe del Ayuntamiento, en virtud del artículo 180.2 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de Transportes Terrestres.

La Directiva 2006/123/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior, fue transpuesta bajo la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, de libre acceso a las actividades de servicios y su

ejercicio, que tiene como objetivo el libre acceso de prestación de servicios en el mercado interior, comúnmente llamada “Ley Ómnibus”. El sector del transporte se ve afectado de forma indirecta, puesto que en virtud del artículo 2.2.d) se establece que no serán de aplicación los servicios enmarcados en el ámbito del transporte que entren dentro de aplicación del Título V del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea, en contraposición a esta prohibición, quedarán sujetos a la Directiva las actividades auxiliares de transporte terrestre, por lo que si que afectaría al segmento de las VTC al considerarse actividad auxiliar de transporte.

Tales modificaciones en el régimen jurídico español, conllevan a su vez el nacimiento de la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, alterando el régimen jurídico de las licencias VTC.

La LOTT de 1987 es modificada con la Ley 25/2009, ya que la Ley Ómnibus incide en el régimen de las licencias VTC, por lo que el Estado decide establecer una nueva configuración sobre ellas, que tal y como establece el artículo 134.1 LOTT, se regirán por la legislación de ordenación de transporte por carretera como servicio de transporte público.

La nueva configuración de VTC como un servicio de transporte público más afín al prestado por el segmento del taxi, es debido a que se establece la modalidad de auto taxi semejante, o igual, al modelo de servicio prestado mediante VTC, tal y como queda reflejado en el Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, que aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros, y la Orden de 4 de noviembre de 1964.

De forma paralela también se modifica el Reglamento de Ordenación de Transportes Terrestres, concretamente los artículos 180 y 181, mediante el Real Decreto 919/2010, de 16 de julio, para la modificación de la nueva configuración de las VTC.

Este nuevo contexto en el que se ven alteradas las licencias de VTC, es importante reseñar que debido a esta modificación de la Ley 25/2009, los artículos 49 y 50 de la LOTT se suprimen. Tales artículos establecían la capacidad de la Administración para la adopción de medidas de restricción y de condicionamiento del acceso al sector del

transporte terrestre, desarrolladas por el ROTT. Concretamente en las VTC, la Administración podía imponer restricción en la concesión de las licencias, al amparo de la existencia de desproporción entre taxis y VTC en virtud del artículo 181 ROTT, el cual desarrollaba la restricción de los artículos 49 y 50 LOTT, “cuando la relación entre el numero de autorizaciones de esta clase domiciliadas en la Comunidad Autónoma de que se trate y del de autorización es de transporte discrecional interurbano de viajeros en vehículos de turismo domiciliadas en la misma sea superior a una de aquellas por cada treinta de estas”.

En 2013, ante los problemas surgidos de la nueva configuración del régimen jurídico de las VTC, por la supresión de los artículos 49 y 50, se reforma la LOTT, mediante la Ley 9/2013, de 4 de Julio, completándose con el Real Decreto 1057/2015 de 20 de noviembre, que modifica los artículos 181 y 182 del ROTT, y asimismo se modifica la Orden FOM/2799/2015, de 18 de diciembre, mediante la Orden FOM/36/2008.

Esta nueva modificación implanta restricciones en la concesión de VTC, y de nuevo instaaura un régimen limitativo de concesión de estas licencias mediante la nueva redacción del artículo 48 LOTT.

Este artículo establece que las VTC serán concedidas con carácter reglado, denegándolas cuando no se den los requisitos técnicos establecidos, y de forma adicional, en su apartado 2, establece otro requisito, basado en la limitación en base a la proporción de 1 licencia de VTC por cada 30 licencias taxi, al amparo de la ley de la oferta y la demanda de transporte público, este requisito cuantitativo se podrá modificar de forma reglamentaria.

De forma complementaria, el artículo 181.3 ROTT desarrolla el artículo 48 LOTT, en el que otorga la admisión de la denegación cuando la oferta de transporte público se encuentre sujeta a limitaciones cuantitativas en la Comunidad Autónoma o en sus municipios, para preservar el equilibrio entre taxis y VTC. Dicho equilibrio está cuantificado como norma general en la proporción de 1 licencia VTC por cada 30 licencias taxi, pudiendo implantar de forma menos restrictiva las Comunidades Autónomas otras reglas de proporcionalidad distintas a la citada.

A) Concesión vía judicial ante la denegación de licencias VTC

El cambio de régimen aplicable a las licencias VTC ha generado problemas respecto a la concesión de las mismas, principalmente debido a la Ley Ómnibus, ya que favorecía la concesión de ellas eliminando la restricción de los artículos 49 y 50 LOTT, lo que provocó una avalancha de solicitudes de estas. En consecuencia, la administración paralizó la concesión de licencias VTC, por lo que los solicitantes recurrieron a los tribunales para su concesión.

Para más inri, los solicitantes de licencias VTC eran en su mayoría prestadores de servicios mediante plataformas de transporte colaborativo, de ahí la incidencia en el conflicto relativo a la concesión de licencias.

Paralelamente, tal y como se regula en el régimen vigente al momento en el que la administración resuelve las relativas solicitudes de VTC, se volvía a establecer unos límites para la concesión de las mismas, según la modificación del artículo 48 LOTT, en desarrollo del artículo 181 ROTT, en el cual se implanta el límite cuantitativo de 1 licencia VTC por cada 30 licencias taxi, como norma general.

El problema generado ha derivado que los tribunales que conocen de este asunto actúen conforme a la legislación aplicable en el momento de la solicitud, es decir, será de aplicación el régimen establecido en la LOTT tras la entrada en vigor de la Ley Ómnibus, donde no se imponían límites cuantitativos para su concesión, al amparo del principio de libre acceso a servicios.

La Sentencia más reciente es la del Tribunal Supremo, Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo, Sección 3ª, Sentencia 715/2018 de 26 abril 2018, Rec. 1132/2016, relativa a autorizaciones administrativas de transporte, sobre alquiler de vehículos con conductor (VTC). Estima la solicitud efectuada con posterioridad al régimen vigente del artículo 48.2 LOTT por la Ley 9/2013, y previo al desarrollo reglamentario por Real Decreto 1057/2015. Por lo que no será de aplicación las restricciones establecidas en la actual redacción del artículo 48.2 LOTT, desarrollado por el artículo 181.2 ROTT y 14.1 de la Orden FOM/36/2008, debido a que en el momento de solicitud los criterios establecidos son los de libre acceso de servicios al amparo de la Ley 9/2013 y la Ley 20/2013; por lo que se conceden las licencias VTC solicitadas.

Esta postura del Tribunal Supremo se repite todos los procesos relativos a la concesión de las licencias VTC, como en las Sentencias: TS, Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo, Sección 3ª, S 1711/2017, 13 Nov. 2017 (Rec. 3542/2015), TS, Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo, Sección 3ª, S 1713/2017, 13 Nov. 2017 (Rec. 3100/2015), TS, Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo, Sección 3ª, S 1733/2017, 14 Nov. 2017 (Rec. 3923/2015), TS, Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo, Sección 3ª, S 1750/2017, 16 Nov. 2017 (Rec. 3356/2015), TS, Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo, Sección 3ª, S 1897/2017, 4 Dic. 2017 (Rec. 2180/2015), TS, Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo, Sección 3ª, S 2014/2017, 18 Dic. 2017 (Rec. 170/2016), TS, Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo, Sección 3ª, S 2015/2017, 18 Dic. 2017 (Rec. 885/2016), TS, Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo, Sección 3ª, S 127/2018, 30 Ene. 2018 (Rec. 3723/2015), TS, Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo, Sección 3ª, S 527/2018, 23 Mar. 2018 (Rec. 751/2016).

En consecuencia, se han concedido licencias VTC vía judicial al amparo de la posición adoptada por el Tribunal Supremo.

2.1. Impacto de las plataformas de transporte colaborativo en las VTC:

Las plataformas colaborativas dedicadas a la mediación de servicios de transporte terrestre, siempre y cuando entren en el marco legal de la normativa, tendrán la obligación de solicitar la licencia VTC para el inicio de prestación de servicios de transporte.

La licencia en si misma no esta tipificada como transporte colaborativo, pero debido al impacto de este nuevo tipo de transporte catalogado dentro de los márgenes de la licencia VTC, se ha visto en la necesidad de asemejarlo al concepto de transporte colaborativo.

La incidencia de las plataformas de transporte colaborativo, ha puesto en jaque al segmento del taxi. El segmento del taxi, siempre mayoritario en cuotas del mercado, se ve afectado por el aumento de las cuotas de licencias VTC, debido al aumento de licencias concedidas en vía judicial.

Las plataformas de transporte colaborativo como Uber y Cabify han incrementado su flota de vehículos en tres años, hasta 6.506 licencias VTC, a diferencia de las licencias

de taxi que se mantienen paralizadas en 70.000, según los datos del Instituto Nacional de Estadística (INE).

Las licencias VTC se han incrementado en 18,8%, desde las 5.473 con las que empezó el año 2017 hasta las 6.506 registradas a principios de noviembre del mismo año. Según los datos publicados por Fomento, la gran avalancha de licencias se inició entre 2014 y 2015, después de que el Gobierno traspusiera la Ley Ómnibus.

Las siguientes tablas muestran la evolución que ha experimentado dicha proporción de VTC por taxi entre los años 2008 y enero de 2015 entre las diferentes Comunidades autónomas:⁹

Tabla 1. Proporción entre el número de taxi y VTC por Comunidad Autónoma. 2008

Comunidad Autónoma	Taxi	VTC	Proporción VTC por taxi
Andalucía	9.381	331	3,53%
Aragón	2.163	107	4,95%
Asturias	1.433	113	7,89%
Baleares	2.392	192	8,03%
Canarias	6.221	181	2,91%
Cantabria	499	55	11,02%
Castilla y León	2.271	53	2,33%
Castilla - La Mancha	1.065	61	5,73%
Cataluña	11.517	412	3,58%
Extremadura	899	27	3,00%
Galicia	3.956	81	2,05%
La Rioja	152	6	3,95%
Madrid	15.552	579	3,72%
Murcia	808	63	7,80%
Navarra	445	57	12,81%
País Vasco	2.188	72	3,29%
C. Valenciana	4.660	148	3,18%
TOTAL	65.613	2.538	3,87%

Fuente: Observatorio de Transporte de Viajeros por Carretera. Oferta y Demanda

Tabla 2. Proporción entre el número de taxi y VTC por Comunidad Autónoma. Enero 2015

Comunidad Autónoma	Taxi	VTC	Proporción VTC / taxi
Andalucía	9.151	471	5,15%

⁹ COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y DE LA COMPETENCIA. E/CNMC/004/15 Estudio sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa, *página web oficial de la CNMC*, Madrid, 2017.

Aragón	2.236	177	7,92%
Asturias	1.425	87	6,11%
Baleares	2.447	212	8,66%
Canarias	6.225	207	3,33%
Cantabria	506	97	19,17%
Castilla y León	2.293	80	3,49%
Castilla - La Mancha	1.153	40	3,47%
Cataluña	12.087	396	3,28%
Extremadura	882	28	3,17%
Galicia	3.711	138	3,72%
La Rioja	168	6	3,57%
Madrid	15.610	1.192	7,64%
Murcia	770	58	7,53%
Navarra	431	57	13,23%
País Vasco	2.162	77	3,56%
C. Valenciana	4.657	151	3,24%
TOTAL	65.915	3.474	5,27%

Fuente: Observatorio de Transporte de Viajeros por Carretera. Oferta y Demanda

Todo este incremento de licencias VTC, de forma mayoritaria, es debido a que las plataformas colaborativas dedicadas al sector del transporte terrestre (plataformas de transporte colaborativo) solicitaron la concesión de licencias VTC para el inicio de su actividad.

El aumento de licencias concedidas, ha avivado la confrontación entre el segmento del taxi y el segmento dedicado al transporte colaborativo, VTC, ya que se cuestiona la posición dominante del taxi sobre las VTC.

3. Novedades en el Sector del Transporte Terrestre: El mantenimiento de la proporción 1 licencia VTC por cada 30 licencias taxi

En 2018 hay dos importantes novedades en el Sector del Transporte Terrestre, concretamente, la modificación de la LOTT, a través del Real Decreto-Ley 3/2018 y el pronunciamiento del TS, días después a la modificación de la LOTT, sobre la legalidad de las medidas reflejadas en el Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, por el que modifica el ROTT.

Ambas novedades tienen el objetivo común de implantar y mantener la proporción de 1 licencia VTC por cada 30 licencias taxi.

3.1. Ultima modificación de la LOTT: Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril.

En antecedentes a todas las modificaciones legislativas respecto a la Ley de Ordenación de Transporte Terrestre, el presente Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, se aprueba en solución a los desajustes previamente mencionados del régimen de las licencias VTC, estableciendo nuevas condiciones respecto al ejercicio de la actividad en si misma, y sobretodo, modificando nuevamente aspectos relativos a su concesión.

El Gobierno ante la concesión de licencias VTC en vía judicial se ve en la necesidad de invocar soluciones ante los problemas que pueden derivar, como el desequilibrio entre taxi y VTC, ya que el incremento de licencias VTC es muy superior al que está dispuesto en la ROTT como regla general, proporción 1 licencia VTC por cada 30 licencias taxi. El problema en sí mismo es el mantenimiento de la proporción establecida, o como superarlo.

En la presente norma con rango de ley se añade el apartado 3 del artículo 48 de la LOTT, en el cual se establece que se denegará el otorgamiento de nuevas autorización de VTC cuando la proporción entre el número de las existentes en el territorio de la comunidad autónoma en que pretendan domiciliarse y el de las de transporte de viajeros en vehículos de turismo domiciliadas en ese mismo territorio sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas, sin perjuicio de que las comunidades autónomas que hubieran asumido competencias en esta materia puedan modificar esa regla de

proporcionalidad por otra menos restrictiva.¹⁰ Dicho apartado deroga el artículo 181.3 del Real Decreto 1211/1990.

Asimismo, se modifica el artículo 91.2 LOTT, el cual establece el límite de hasta el 80% para la realización del servicio debe incurrir en el territorio de la Comunidad Autónoma domiciliada.

Finalmente, se establece un punto de apoyo ante los posibles conflictos que se deriven de la normativa, en la disposición adicional 1ª, mediante la previsión de una convocatoria extraordinaria de la Conferencia Nacional de Transportes, constituida por el Ministro de Fomento y por los Consejeros de las Comunidades Autónomas competentes.

El Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril, entró en vigor el 22 de abril de 2018, suscitando opiniones positivas en el segmento del taxi, ya que se reafirmaba la limitación establecida de 1 por 30. A diferencia de los interesados en licencias VTC, como Uber o Cabify, que al verse limitados en la prestación de sus servicios consideran desproporcionada la medida legislativa.

3.2. Jurisprudencia: El TS a favor del límite de una licencia de VTC por cada 30 de taxi.

Otra de las novedades a destacar es el pronunciamiento del Tribunal Supremo relativo al Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, por el que se modifica el ROTT, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, sobre la legalidad de la restricción proporcional de 1 licencia VTC por cada 30 licencias taxi.

La CNMC considera que el Real Decreto citado tipifica una restricción a la competencia, al establecer restricciones para la concesión de licencias VTC. La proporción de 1 licencia de VTC por cada 30 licencias de taxi genera un desequilibrio entre taxis y VTC, evitando la posibilidad de entrada en el mercado del transporte interurbano. Adicionalmente, condiciona a los consumidores ya que limitaba al mercado

¹⁰ “El Gobierno modifica la Ley de transportes terrestres en materia de alquiler de vehículos con conductor (VTC)” Noticias jurídicas: <http://noticias.juridicas.com/actualidad/noticias/12908-el-gobierno-modifica-la-ley-de-transportes-terrestres-en-materia-de-alquiler-de-vehiculos-con-conductor-vtc/>

la existencia de mayor flota de transporte, a unos precios más competitivos, de forma más eficiente.

Según la CNCM, estas restricciones están injustificadas, e impiden que los VTC puedan competir con los taxis en el sector del transporte urbano de pasajeros.

Ante las medidas reflejadas en el Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, por el que se modifica el ROTT, la CNMC, el día 11 de abril de 2016, interpuso ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, recurso contencioso-administrativo contra el Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, por el que se modifica el ROTT, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.

El escrito de interposición del recurso fue presentado ante la Sección Sexta de la Sala previamente mencionada; previa audiencia de la parte actora, del Abogado del Estado y del Ministerio Fiscal, dictó auto el día 4 de julio de 2016 declarándose incompetente y remitiendo a la Sala Tercera del Tribunal Supremo como tribunal competente del asunto.

La CNMC, el 7 de junio de 2017 interpuso el recurso para la garantía de la unidad de mercado, y formuló demanda, solicitando que se declare la nulidad del artículo único, apartados uno, dos y cinco, y la disposición transitoria única del Real Decreto 1057/2015.

Posteriormente, se admitió la intervención de Uber BV, de Unauto VTC y de Maxi Mobility Spain, S.L.U. mediante auto de 18 de julio de 2017, concediéndoles un plazo para la formulación de sus respectivas demandas; todas ellas han presentado escritos de alegaciones con el suplico de que se declare la nulidad y/o anulabilidad del artículo único del Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, por resultar contrarias a la Ley de Garantía de unidad de mercado: apartados 1 y 2 del artículo 181, apartado 1 del artículo 182, apartado 5 del artículo 182, apartado 6 del artículo 182 y disposición transitoria única.

Se dio traslado de las demandas a las partes codemandadas: El Sr. Abogado, La Asociación Gremial de Autotaxi de Madrid, La Asociación Profesional Elite Taxi, la Federación Española del Taxi, El Sindicat del Taxi de Catalunya, la Federación Profesional del Taxi de Madrid, el Sr. Letrado de la Comunidad de Madrid, el Ayuntamiento de Madrid y la Generalitat de Cataluña.

El 21 de noviembre de 2017 estimó en parte el citado recurso, admitiéndose la práctica una prueba documental que no se había considerado pertinente en la anterior resolución. El Sr. Abogado del Estado aportó como prueba la copia de la sentencia dictada por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea el 20 de diciembre de 2017 en el asunto C-434/15.

En el acto de la vista el letrado de Unauto VTC manifestó su intención de desistir en lo que se refiere a la solicitud de declaración de nulidad y/o anulabilidad respecto del punto cinco del artículo único y respecto de la disposición transitoria única del Real Decreto 1057/2015.¹¹

La Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo, a día 4 de junio de 2018, falla a favor de la limitación hacia las licencias VTC, pero siempre que sean necesarias y proporcionadas. El Tribunal reitera que la medida establecida por el Real Decreto sirve para garantizar el equilibrio entre los dos segmentos de transporte.

Respecto a la limitación establecida de que el 80 por ciento de los servicios de VTC deban desarrollarse en el ámbito territorial de la comunidad autónoma donde está domiciliada su autorización, el Tribunal la avala y establece que el objetivo de la misma es la de evitar que la utilización de autorizaciones de VTC en localidades de otras comunidades autónomas se convierta en una forma fraudulenta de incumplir la regla de la proporcionalidad.

En cuanto al requisito de disponer de una flota mínima de 7 vehículos, el Tribunal estima la anulación del mismo, fundamentando que el equilibrio entre taxis y VTC no se ve afectado por esta exigencia ni esta medida está justificada. En opinión del Alto Tribunal considera que excluiría a los pequeños empresarios de su ejercicio sin razón justificable.

El propio Tribunal, considera que las medidas reflejadas en el Real Decreto son ajustadas a derecho y no discriminatorias, a diferencia del requisito de flota mínima. Pero el mismo, admite que el Gobierno no ha ofrecido una justificación razonada a esas cifras,

¹¹ Tribunal Supremo, Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo, Sección 3ª, Sentencia 921/2018 de 4 Jun. 2018, Rec. 438/2017

pero se trata de un límite máximo y que este puede ser rebajado por las administraciones competentes.

A) Ley 5/2018, de 19 de abril, del Taxi (Ley del taxi en Aragón)

Otra novedad en sector del transporte, pero con mucha menos importancia a nivel Estatal, es la nueva regulación de los servicios de taxi en la comunidad Autónoma de Aragón, que en su exposición de motivos mantiene como objetivo el ajuste a la nueva realidad social relacionada con las TIC, favoreciendo tanto al usuario como al conductor del servicio el uso del servicio mediante el uso de las nuevas tecnologías.

Se mantienen los principios administrativos relativos al sector del taxi, mediante la intervención administrativa, proporcionalidad entre actividad y eficiencia, universalidad, accesibilidad, garantista y sostenible. Asimismo, se consagra como servicio público de carácter impropio, delimitándolo dentro de las competencias propias de la Comunidad Autónoma de Aragón, al amparo del artículo 45 del Estatuto de Autonomía de Aragón.

Respecto a los títulos habilitantes, se establece un número máximo determinado de licencias a otorgar por parte del Ayuntamiento en base a la necesidad y conveniencia. Las licencias de taxi serán concedidas por los ayuntamientos, y las autorizaciones interurbanas de taxi, serán otorgadas por el órgano competente del departamento de transporte.

La única novedad reseñable en su articulado, es la incorporación de un instrumento de lucha contra el intrusismo en servicios cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en territorio aragonés, mediante la inmovilización del vehículo infractor, ya previsto en la Ley 16/1987¹².

La nueva Ley entrará en vigor el 8 de junio de 2018, y al margen de la exposición de motivos de la Ley no ha suscitado importantes reseñas innovadoras.

¹² “Ley del Taxi Aragón” Diario La Ley, Nº 9194, Sección Actualidad Legislativa Comentada, 10 de Mayo de 2018, Editorial Wolters Kluwer

IV. UBER ANTE LOS TRIBUNALES: ¿ES DE APLICACIÓN LA NORMATIVA DE TRANSPORTES O NO?

1. Inicio de la controversia: Demandas contra Uber

Uber inició su actividad de prestación de servicios de la información en España en 2014, operando sin licencia tal y como ampara la Ley de Servicios de Sociedad de la Información. Esto suscitó la controversia en relación a su naturaleza jurídica, si pertenece al ámbito de aplicación de la LSSI, o si podría considerarse un servicio de transporte amparado en la LOTT, y en su defecto, sobre la necesidad de título habilitante.

Este problema ha suscitado muchas críticas, en gran medida por la repercusión que ha generado al sector del transporte interurbano, -taxi-, los cuales sostienen que la prestación realizada de Uber esta tipificada en la LOTT, lo que conlleva la necesidad de título habilitante.

La Asociación Madrileña del Taxi acudió a los tribunales para plantear acción de cesación y de prohibición para la prestación de servicios de transporte de viajeros en España contra la mercantil Uber. El 9 de diciembre de 2014 el Juzgado de lo Mercantil nº 2 de Madrid, dictó un Auto por el que admitió las medidas cautelares, *inaudita parte*, en virtud del artículo 733 de la Ley 1/2000, de Enjuiciamiento Civil, ya que apreciaba elementos de urgencia para la adopción de la medida cautelar, bajo el fundamento de que “la actuación de la demandada intermediando entre transportistas sin licencia y usuarios, como genuina actividad mercantil, sin cumplir los requisitos administrativos para el transporte de viajeros, determina la necesidad de adoptar en su caso la medida sin esperar al tramite contradictorio.”¹³

Paralelamente al proceso iniciado por la Asociación Madrileña del Taxi, el 29 de octubre de ese 2014, la Asociación Profesional Élite Taxi interpuso otra demanda contra Uber ante el Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona, esta vez se planteó la demanda desde la perspectiva de competencia desleal, por violación del artículo 15 de la Ley de Competencia Desleal, solicitando la cesación de la conducta. Uber alegó en este proceso que su conducta estaba amparada por la Ley de Servicios de la Sociedad de la Información, por lo que no concurría competencia desleal al no considerarlo dentro del marco regulatorio de la Ley de Ordenación de Transporte Terrestre. Ante las opiniones

¹³ Juzgado de lo Mercantil nº2 de Madrid. Auto núm. 707/2014 de 9 de diciembre. FD 3o.

dispares entre ambas partes, el Magistrado planteó una cuestión prejudicial ante el TJUE el 7 de agosto de 2015.

1.1. Cuestión prejudicial presentada ante el TJUE

Se plantea, mediante la petición de decisión prejudicial presentada por el Juzgado Mercantil nº 3 de Barcelona (España) el 7 de agosto de 2015 – Asociación Profesional Elite Taxi / Uber Systems Spain, S.L, en primer lugar, si Uber es una entidad que presta un servicio de la sociedad de la información, un servicio electrónico de intermediación, o una prestación de servicios de transporte. Y si, en el supuesto de prestar un servicio de la sociedad de la información, adicionalmente también sea considerado como servicio electrónico de intermediación, y, por consiguiente, si podría ampararse en el principio de libre prestación de servicios.

Por el contrario, de no encontrarse subsumido en la Directiva de servicios por no considerarse un servicio de transporte, el artículo 15 LCD podría ser contrario a la libertad de establecimiento de la Directiva de servicios.

Y, finalmente, si se presume prestación de servicios de la sociedad de la información, si se podrían saltar las prohibiciones ante la exigencia de autorizaciones o similares en un Estado Miembro, a pesar de restringir la libertad de prestación de servicios.

En definitiva, la cuestión prejudicial versa sobre cual es la verdadera la naturaleza jurídica de la entidad Uber, y sobre la exigencia de licencia administrativa.

2. El Fallo de los Tribunales: Empresa de transporte colaborativo

La gran incógnita suscitada sobre cual es el marco regulatorio de aplicación de la entidad Uber, conocida como la plataforma colaborativa por excelencia, si es de aplicación la normativa de transporte por el servicio subyacente de transporte, o si es de aplicación íntegramente la normativa de servicios de la sociedad de la información independientemente de cual sea el servicio subyacente prestado, se soluciona a través de la jurisprudencia.

2.1. Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea que resuelve la cuestión prejudicial planteada por el Juzgado Mercantil nº3 de Barcelona

La Sentencia del Tribunal de Justicia de la UE, con fecha de 20 de Diciembre de 2017, se pronuncia sobre el asunto C-434/15 (Asociación Profesional Élite Taxi / Uber Systems Spain, S.L.) para resolver la cuestión prejudicial planteada por el Juzgado Mercantil nº3 de Barcelona el 7 de agosto de 2015; cual es la naturaleza jurídica de la entidad Uber, y si requiere título habilitante para el inicio de su actividad.

El Tribunal falla a favor de que el servicio de puesta en contacto con conductores no profesionales prestado por Uber está comprendido en los servicios en el ámbito de los transportes, en consecuencia, los Estados Miembros tienen la potestad de regular los requisitos de prestación del servicio.

El Alto Tribunal de la UE declara que ha de considerarse que un servicio de intermediación, que tiene por objeto poner en contacto, mediante una aplicación para teléfonos inteligentes, a cambio de una remuneración, a conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo con personas que desean efectuar un desplazamiento urbano, está indisociablemente vinculado a un servicio de transporte, y, por lo tanto, ha de calificarse de «servicio en el ámbito de los transportes». En consecuencia, un servicio tipificado dentro del sector del transporte, está excluido del ámbito de aplicación de la libre prestación de servicios en general, así como del ámbito de aplicación de la Directiva relativa a los servicios en el mercado interior y del de la Directiva sobre el comercio electrónico.

TJUE considera que Uber no solo presta el servicio de intermediación, al ser accesorio a la actividad principal, que es el servicio de transporte. Sino que además Uber ejerce la influencia decisiva sobre la prestación del servicio del transporte, fijando precios y condiciones esenciales de los vehículos y conductores. De forma adicional, incumbe a los Estados miembros regular las condiciones de prestación de estos servicios, siempre que se respeten las normas generales del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.¹⁴

¹⁴ Tribunal de Justicia de la Unión Europea, COMUNICADO DE PRENSA n.º 136/17.

Es decir, el servicio prestado por Uber, queda incluido en el art. 58.1 TFUE, como servicio de transporte, y excluido del art. 56 TFUE, como servicio de la sociedad de la información.

A) Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea: Caso Uber Francés

La Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Asunto C-320/16 (Uber France SAS) de 10 de abril de 2018 vuelve a resolver cuestión prejudicial sobre cuál es la verdadera naturaleza jurídica de Uber, y su necesidad o no de título habilitante para el inicio de su actividad, pero esta vez a petición del Estado Francés.

Se vuelve a plantear al respecto de cuál es la actividad desempeñada por la entidad Uber, amparada dentro de los servicios de la sociedad de la información o dentro de los servicios de transporte.

El Tribunal remite a los motivos de la sentencia de 20 de diciembre, los cuales establecían que la entidad Uber realiza un servicio de intermediación de forma accesoria al servicio principal, siendo este el servicio de transporte. Por lo que no se limita exclusivamente a conectar entre prestadores no profesionales y consumidores mediante la app móvil. Por lo que la actividad prestada por la entidad no entra dentro del marco regulatorio del servicio de la sociedad de la información.

Además de que el servicio principal, prestación de servicios de transporte, proporcionaba un medio para que los conductores prestaran servicios, sin el cual no hubiera podido efectuarse, y más allá de todo ello, la entidad ejercía influencia sobre la prestación del servicio, estableciendo condiciones, tarifas, y controles relativos a la calidad del conductor y el vehículo.

El Tribunal, en base a las consideraciones de la sentencia precedida, vuelve a establecer que el servicio prestado por la entidad Uber es un servicio de transporte.

A diferencia de la sentencia relativa al caso español, en la actual sentencia el propio tribunal se cuestiona sobre futuros problemas derivados de las plataformas colaborativas y el modelo de negocio colaborativo, concretamente en el ámbito laboral, sobre la calificación de la relación jurídica de los conductores, dejando en el aire cuestiones aún por resolver.

La propia sentencia dice: “esa sociedad ejercía una influencia decisiva sobre las condiciones de las prestaciones efectuadas por esos conductores, (...)”. Lo que se está poniendo en valor aquí es el sometimiento de los conductores a la dirección y coordinación de la empresa, lo que si bien se mira no se aleja en exceso de la moderna concepción jurisprudencial de la dependencia entendida como “prestación de servicios dentro del ámbito de organización y dirección empresarial”.¹⁵

2.2. Jurisprudencia del Tribunal Supremo relativo al Caso Uber

En España, con fecha 31 de marzo de 2015 se emite una resolución administrativa contra Uber por el Departament de Territori i Sostenibilitat de Catalunya con la correspondiente sanción de 4.001,00 euros, con el fundamento legal de que la entidad no tiene el correspondiente título habilitante para el inicio de su actividad, concretamente tal y como tipifica el artículo 140.2 en relación con el artículo 42 de la Ley 16/1987 de 30 de julio de ordenación de transporte terrestre por que obliga a la concesión de licencia VTC, considerándolo por parte de la administración la comisión de una infracción muy grave.

Uber ante la correspondiente resolución administrativa, interpone recurso de alzada el cual es desestimado con fecha 7 de octubre de 2015. Por lo que recurre a los tribunales interponiendo recurso contencioso administrativo por el que solicita la anulación de la mencionada resolución administrativa del 7 de octubre de 2015, y también la resolución del 31 de marzo de 2015, bajo el fundamento de que no es ajustada a Derecho la resolución administrativa impugnada.

En Barcelona a 6 de octubre de 2016, se resuelve por el juzgado de lo contencioso-administrativo nº15 de Barcelona el recurso contencioso-administrativo nº434/2015-F interpuesto por Uber.

A modo de reseña, en el fundamento de derecho primero, se pone en consideración que la parte ahora demandada considera que Uber realiza actividad de transporte sin el pertinente título habilitante, y según la misma estaría realizando una actividad clandestina

¹⁵ Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Asunto C-320/16 (Uber France SAS) de 10 de abril de 2018

de transporte en virtud del artículo 138.1 LOTT, a diferencia de lo que considera Uber, parte demandante, que su actividad es meramente mediadora.

El tribunal estima el recurso contencioso y anula la resolución del Departament de Territori i Sostenibilitat que imponía la sanción de 4.001,00 euros por la comisión de una infracción muy grave, por aplicación indebida de la normativa de transporte terrestre. El Magistrado Juez falla que la entidad en base a su actividad de mediación o intermediación vía contratación electrónica, aun estando dedicada al transporte urbano, rige el marco legal de la normativa de servicios de la sociedad de información, por lo que deja sin efecto la normativa de transporte, y en su defecto la sanción interpuesta.

Llegados a este punto, la Letrada de la Generalitat de Cataluña, en contra de la resolución del recurso contencioso-administrativo mencionado, interpone recurso de casación con arreglo al artículo 89 de la Ley Jurisdiccional 29/1998 considerando que la sentencia emitida contiene fundamentos dañosos para el interés general, ya que la entidad Uber actúa sin el correspondiente título habilitante, manteniendo la posición de que el artículo a aplicar es el 42 de la LOTT en relación del 140.2 del mismo cuerpo legal, y que no es de aplicación la Ley de Servicios de la Sociedad de la Información.

Mantiene la Letrada de la Generalitat de Cataluña que la calificación de Uber como prestadora de servicios de la sociedad de información no significa que no sea de aplicación la normativa correspondiente al servicio subyacente por la misma, considerando que debe de haber compatibilidad entre ambas normativas.

En virtud de lo expuesto, a 13 de marzo de 2017, el Tribunal Supremo, Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo, Sección 1ª, resuelve el citado recurso interpuesto por la Letrada de la Generalitat de Cataluña.

El tribunal pone de manifiesto que el problema que atañe a este caso en concreto es el relativo a cuál es la normativa rectora, y también sancionadora, para la entidad Uber. Por lo que falla en primer lugar, que el recurso presenta interés casacional para la formación de jurisprudencia relativo a determinar la normativa rectora a las actividades de intermediación de usuarios y servicios vía electrónica, si el servicio subyacente está dedicado a la prestación de servicios de transporte. Y, en segundo lugar, declara por tanto, que la actividad de Uber como mediadora de servicios, al amparo de la normativa de

servicios de la sociedad de la información, en su caso, como prestadora subyacente de servicios de transporte, regirá también la normativa de transporte terrestre, y más concretamente los artículos 42, 122 y 140.2 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación del Transporte terrestre, en los cuales se establece que para el funcionamiento de la entidad como prestadora de servicios de transporte requiere el título habilitante de VTC.

Debido a la incertidumbre de cual es la normativa rectora en aquellos servicios prestados por la sociedad de la información cuyo servicio subyacente esta dedicado al transporte urbano, el Tribunal Supremo, en la Sala Tercera de lo Contencioso-administrativo, Sentencia 87/2018, de 25 de enero de 2018, retoma el caso para confirmar que la actividad desempeñada por Uber está sujeta a la normativa de transporte terrestre.

A través de la Sentencia del TJUE con fecha de 20 de Diciembre de 2017, que se pronunciaba sobre el asunto C-434/15 (Asociación Profesional Élite Taxi / Uber Systems Spain, S.L.) para resolver la cuestión prejudicial planteada por el Juzgado Mercantil nº3 de Barcelona el 7 de agosto de 2015 se confirma, a nivel comunitario, que el régimen aplicable es el de empresa de transporte para la actividad de intermediación entre usuarios y prestadores de servicios de transporte a través de plataformas digitales, otorgando la potestad a los Estados Miembros de regular las condiciones de prestación de servicios de intermediación.

Ante el fallo de la Sentencia del TJUE, de 20 de Diciembre de 2017, el Tribunal Supremo considera que será de aplicación en España el régimen aplicable de la Ley de Ordenación de Transporte Terrestre, bajo el uso de licencia administrativa VTC.

La entidad Uber, si desea prestar sus servicios en España, deberá solicitar en virtud del artículo 42.1 LOTT, el título habilitante de licencia VTC.

Además, en defecto de que Tribunal Supremo se postule a favor de que Uber esté sujeto a la normativa de transporte terrestre, falla revocando la sentencia anulada impuesta por la Generalitat de Cataluña, dejando sin efecto la Sentencia del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº 15 de Barcelona de 6 de octubre de 2016, validando que Uber sí que está sujeta a los artículos 42 y 140.2 LOTT, y la normativa rectora de la misma es la de prestación de servicios de transporte terrestre de la LOTT.

V. CONCLUSIONES

PRIMERA-. La Economía Colaborativa es un innovador modelo de negocio en el que una plataforma colaborativa, actuando como empresa mediadora, facilita la contratación de servicios, poniendo en contacto directo, a través del uso de las TIC, a prestadores de servicios (servicio subyacente) y a consumidores.

Las plataformas colaborativas, las verdaderas empresas de la Economía Colaborativa, están configuradas en el marco legislativo de los servicios de la sociedad de la información. El servicio prestado por las mismas está sujeto al principio de libre prestación de servicios configurado en el artículo 56 del TFUE, imponiéndose la prohibición de autorizaciones administrativas para la prestación de sus servicios.

La excepción al principio de libre prestación de servicios en el marco de las plataformas colaborativas, radica en que la Directiva 2000/31/CE concreta en que supuestos queda excluida la prohibición de autorización administrativa. En el supuesto de que el servicio subyacente sea de transporte, se le requiere al prestador del servicio de transporte el título habilitante necesario, que al amparo de los artículos 140.2 y 141.7 LOTT, será la licencia VTC.

SEGUNDA-. El Sector del transporte terrestre debido a la incidencia de las plataformas de transporte colaborativo en el sector y los recientes cambios en la normativa, ha provocado el conflicto entre los segmentos de licencias VTC y de licencias taxi.

Partimos de un sector muy intervenido por la administración; y que, a pesar de dividirse en dos segmentos, VTC y taxi, siempre se ha considerado mayoritario de taxi.

Las plataformas de transporte colaborativo, a través de las modificaciones del sector que intentaron liberalizar la concesión de licencias VTC, mediante la Ley Ómnibus y su principio de libre acceso de servicios en el mercado interior, aprovecharon para la solicitar las licencias requeridas para su actividad, pero hubo problemas relativos a la concesión de las solicitudes, ya que a través del Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, por el que se modifica el ROTT, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, se

vuelve a restringir la concesión de licencias VTC, por lo que la Administración paraliza la concesión de las citadas licencias solicitadas.

Ante la avalancha de solicitudes denegadas de licencias VTC, decidieron recurrir a los tribunales los solicitantes de las mismas, donde se estimó que el régimen aplicable para la concesión de las licencias previa a la restricción establecida del Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, por el que se modifica el ROTT, es el del principio de libre acceso de servicios en el mercado interior de la Ley Ómnibus, por lo que aquellas que habían sido denegadas, se concedieron vía judicial.

En consecuencia, el segmento de las VTC había aumentado y el segmento del taxi se había mantenido estancado. Debido a ello, los taxistas manifestaron su preocupación al Gobierno, dejando clara su postura a favor del mantenimiento de las restricciones en materia de licencias VTC, y así se volvería a consagrar su posición en el mercado del transporte. El Gobierno se pronunció ante la situación, a través del Real Decreto-Ley 3/2018, de 20 de abril, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, imponiendo la restricción cuantitativa de 1 licencia VTC por cada 30 licencias taxi.

A pesar de que el segmento del taxi se vea beneficiado por las nuevas medidas legislativas implantadas, en las que se establece la proporción de 1/30, es cierto que las plataformas de transporte colaborativo han puesto en jaque la posición dominante en el sector, hay nuevos competidores en el mercado.

TERCERA-. El caso concreto de plataforma colaborativa en el sector del transporte terrestre, es el de Uber, que fue llevado a los tribunales para esclarecer cuál era la naturaleza jurídica de la plataforma.

El problema suscitado para que Uber fuera llevado ante los tribunales fue debido a que la entidad inició su actividad en España al amparo de la LSSI, bajo el principio de libre prestación de servicios, por lo que los prestadores del servicio de Uber, a pesar de ser un servicio de transporte, iniciaron su actividad libre de título habilitante. Ante la actuación de la entidad, el segmento del taxi denunció contra el servicio que estaban

prestando, alegando que se trataba de un servicio de transporte terrestre y por lo que necesitan licencia administrativa.

La Asociación Madrileña del Taxi interpuso demanda de cesación ante el Juzgado de lo Mercantil nº 2 de Madrid, dictándose el Auto el día 9 de diciembre de 2014, por el que admitió las medidas cautelares, *inaudita parte*, exigiendo a la entidad Uber que dejara de prestar sus servicios bajo el régimen que venía aplicando.

La Asociación Profesional Élite Taxi interpuso otra demanda contra Uber ante el Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona, pero en este caso, el magistrado presentó petición de decisión prejudicial por el Juzgado Mercantil nº 3 de Barcelona (España) el 7 de agosto de 2015; si Uber es una entidad que presta un servicio de la sociedad de la información, un servicio electrónico de intermediación, o una prestación de servicios de transporte; y sobre la exigencia de licencia administrativa.

La solución al caso Uber, se da a través de la Sentencia del Tribunal de Justicia de la UE, con fecha de 20 de Diciembre de 2017, (Asociación Profesional Élite Taxi / Uber Systems Spain, S.L.), que resuelve la prejudicial planteada estimando que el servicio de puesta en contacto con conductores no profesionales prestado por Uber está comprendido en los servicios en el ámbito de los transportes, en consecuencia, los Estados Miembros tienen la potestad de regular los requisitos de prestación del servicio.

Uber presta un servicio de intermediación cuya norma rectora es la Servicios de Sociedad de la Información, pero está vinculado a un servicio de transporte, y, por lo tanto, ha de calificarse de servicio en el ámbito de los transportes. En este caso, excluido del ámbito de aplicación de la libre prestación de servicios.

Ante el fallo del TJUE relativo al caso Uber España del día 20 de diciembre de 2017, el Tribunal Supremo, en la Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 3.ª, Sentencia 87/2018, de 25 de enero de 2018, con carácter casacional asienta el marco normativo de la entidad Uber como empresa de transporte siendo de aplicación la normativa de transporte terrestre (LOTT), además de concretarlo dentro del segmento de licencias VTC, dando así por finalizada la controversia relativa sobre cuál era su verdadera naturaleza jurídica.

VI. BIBLIOGRAFÍA

ABOGADO GENERAL SZPUNAR, «Conclusiones del Abogado General en el asunto C-434/15. Asociación Profesional Elite Taxi / Uber Systems Spain, S.L», *CURIA, Tribunal de Justicia de la Unión Europea*, comunicado de prensa nº 50/17, Luxemburgo, 11 de mayo de 2017

ALFONSO SÁNCHEZ, R. *Los Retos jurídicos de la economía colaborativa en el contexto digital*, Aranzadi, Navarra, 2017.

BLOG CNMC <https://blog.cnmc.es/2017/12/20/sentencia-del-tribunal-europeo-que-dan-prohibidos-los-servicios-alternativos-al-taxi/> (Consulta: 5/01/2018)

BLOG CNMC <https://blog.cnmc.es/2017/07/11/sobre-la-demanda-de-la-cnmc-contrala-normativa-del-alquiler-de-vehiculos-con-conductor-vtc-ante-el-tribunal-supremo/> (Consulta: 15/02/2018)

BLOG LEGAL SHARING <http://www.legalsharing.eu/blog> (Consulta: 5/05/2018)

BLOG PEDRO MIGUEL ASENSION
<http://pedrodemiguelasensio.blogspot.com.es/2017/05/las-conclusiones-en-el-asunto-uber-y-el.html> (Consulta: 20/02/2018)

CABERO, J. *Impacto de las nuevas tecnologías de la información*, Grupo Editorial Universitario, Granada, 1998, p.198.

CARBONELL PORRAS, E. «El arrendamiento de vehículos con conductor: servicio de transporte público y nuevas tecnologías», en *Los retos del Estado y la Administración en el siglo XXI: Vol. 2, Tomo 2 (Volumen II)*, pp. 1717-1734, Tirant lo Blanch, España, 2017.

COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO SOBRE, Dictamen del Consumo colaborativo o participativo: un modelo de sostenibilidad para el siglo XXI, *página web oficial del Comité Económico y Social Europeo*, DOUE C 177/1, de 11 de junio de 2014.

COMISIÓN EUROPEA, Comunicación al parlamento europeo, al consejo, al comité económico y social europeo y al comité de las regiones, *Una Agencia Europea para la economía colaborativa, pagina web oficial de la Comisión Europea*, 2016, p.3.

COMISIÓN EUROPEA, *Public consultation on the regulatory environment for platforms, online intermediaries, data and cloud computing and the collaborative economy, página web oficial de la Comisión Europea*, 2015.

COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y DE LA COMPETENCIA. E/CNMC/004/15 Estudio sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa, *página web oficial de la CNMC*, Madrid, 2017.

El PAIS https://elpais.com/elpais/2016/03/29/media/1459264850_844545.html

Ley del Taxi Aragón *Diario La Ley*, Nº 9194, Sección Actualidad Legislativa Comentada, 10 de Mayo de 2018, Editorial Wolters Kluwer (Consultado: 20/05/2018 – Actualmente borrado)

MONTERO, J.J., RODRÍGUEZ, I., ALLENDESALAZAR, R., DOMÉNECH, P., SORIA, B., LAMARCA, J.M., FELICITAS, A., OLMOS, N., ARMENGOL, O. y LORA, M. *La regulación de la economía colaborativa: Airbnb, BlaBlaCar, Uber y otras plataformas*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2017.

MÁYNEZ, G., GUTIÉRREZ, M., Informe especial: Matchmaking: el surgimiento de la economía colaborativa, *Revista Llorente & Cuenca*, Madrid, 2016.

NOTICIAS JURÍDICAS <http://noticias.juridicas.com/actualidad/noticias/12908-el-gobierno-modifica-la-ley-de-transportes-terrestres-en-materia-de-alquiler-de-vehiculos-con-conductor-vtc/> (Consulta: 15/06/2018)

REVISTA DIARIO LA LEY

<http://diariolaley.laley.es/content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAAAAEAMtMSbH1czUwMDA0M7I0sTBUK0stKs7Mz7M1MjC0MDAzMAEJZKZVuuQnh1QWpNqmJeYUp6olJhXn55SWpIYWZdqGFJWmAgDPygEpRgAAAA==WKE> (Consulta: 06/06/2018)

WEB OFICIAL DE LSSI <http://www.lssi.gob.es/la-ley/> (Consulta: 03/03/2018)

- **Resoluciones Judiciales:**

Auto, España. Audiencia Provincial de Madrid (Sección 28). Auto no 25/2017 de 23 de enero.

Auto, España. Juzgado de lo Mercantil no2 de Madrid. Auto núm. 707/2014 de 9 de diciembre.

Providencia, España. Juzgado de lo Mercantil no2 de Barcelona. Providencia núm. 929/2014D2.

SAP, España. Audiencia Provincial de León, (Sección 2, Nº 210/2013, de lo Civil), de 13 de Junio de 2013, (Rec 100/2013)

SPI, España. Juzgado de lo Mercantil nº2 de Madrid. Sentencia nº 30/2017 de 2 de febrero.

SPI, España. Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº15 de Barcelona. S nº 179/2016 de 18 de julio.

SJPI, España. Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº17 de Barcelona. S nº 287/2016 de 5 de octubre.

SJPI, España. Juzgado De lo Contencioso-Administrativo nº15 de Barcelona. S 216/2016 de 6 de Octubre de 2016

STJUE, Luxemburgo. Tribunal de Justicia de la Unión Europea, (Gran Sala), Asunto C-434/15, 20 de Diciembre de 2017.

STJUE, Luxemburgo. Tribunal de Justicia de la Unión Europea, (Gran Sala), Asunto C-320/16, de 10 de abril de 2018

STS, España. Tribunal Supremo (Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo, Sección 3ª), S 1711/2017, 13 Nov. 2 017 (Rec. 3542/2015)

STS, España. Tribunal Supremo, (Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo, Sección 3ª), S 1713/2017, 13 Nov. 2017 (Rec. 3100/2015)

STS, España. Tribunal Supremo, (Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo, Sección 3ª), S 1733/2017, 14 Nov. 2017 (Rec. 3923/2015)

STS, España. Tribunal Supremo, (Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo, Sección 3ª), S 1750/2017, 16 Nov. 2017 (Rec. 3356/2015)

STS, España. Tribunal Supremo, (Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo, Sección 3ª), S 1897/2017, 4 Dic. 2017 (Rec. 2180/2015)

STS, España. Tribunal Supremo, (Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo, Sección 3ª), S 2014/2017, 18 Dic. 2017 (Rec. 170/2016)

STS, España. Tribunal Supremo, (Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo, Sección 3ª), S 2015/2017, 18 Dic. 2017 (Rec. 885/2016)

STS, España. Tribunal Supremo, (Sala Tercera, de lo Contencioso-Administrativo, S 87/2018), de 25 de enero de 2018,

STS, España. Tribunal Supremo, (Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo, Sección 3ª), S 127/2018, 30 Ene. 2018 (Rec. 3723/2015)

STS, España. Tribunal Supremo, (Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo, Sección 3ª), S 527/2018, 23 Mar. 2018 (Rec. 751/2016)

STS, España. Tribunal Supremo (Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo, Sección 3ª), Sentencia 715/2018 de 26 abril 2018, (Rec. 1132/2016)

STS, España. Tribunal Supremo (Sala Contencioso-Administrativa, Sección 1ª). (Rec. núm. 313/2016)