

Articulación de la responsabilidad de las plataformas digitales de viaje en coche compartido en función de su diversidad (1)

Elena LEIÑENA MENDIZÁBAL

Profesora Agregada de Derecho mercantil (UPV/EHU)

El impacto de las nuevas tecnologías en el mercado y en la competencia ha sido protagonizado fundamentalmente por la irrupción de las plataformas digitales o electrónicas. Partiendo de esta circunstancia, en este trabajo se pretende abordar una cuestión concreta en relación a esa realidad, esto es, la relativa a la responsabilidad de las plataformas digitales cuyo servicio subyacente es el transporte de personas, así como la incidencia que sobre este modelo de negocio y, en consecuencia, sobre su responsabilidad puede tener la circunstancia de que la plataforma se integre en el *carpooling* o en el *car sharing*.

Economía colaborativa, vehículo compartido, plataforma digital, responsabilidad

The impact of new technologies on the market and competition has been mainly due to the irruption of digital platforms. Therefore, this paper focuses on this reality and on the responsibility of digital platforms whose underlying service is the transport of people, as well as on the impact that the integration of the platform into carpooling or car sharing model could have over this business model and, consequently, on its legal responsibility.

Sharing economy, carpooling, car sharing, digital platform, responsibility

I. Introducción

El impacto de las nuevas tecnologías en el mercado y en la competencia ha sido protagonizado fundamentalmente por la irrupción de las plataformas digitales o electrónicas que, sin duda, han revolucionado la forma en que, no sólo las empresas y compañías ofertan sus productos o servicios, sino que también ha facilitado la aparición de nuevos operadores (2) idóneos para procurar servicios en un mercado global.

Partiendo de esa circunstancia, en este trabajo se pretende abordar una cuestión concreta en relación a esa realidad, esto es, la relativa a la responsabilidad de las plataformas digitales cuyo servicio subyacente es el transporte de personas, así como la incidencia que sobre este modelo de negocio y, en consecuencia, sobre su responsabilidad puede tener un incumplimiento o cumplimiento defectuoso de la prestación que ofrecen.

Con ese objetivo, es de interés, en primer lugar, focalizar el estudio en una tipología concreta de plataformas digitales, como son las dedicadas a la prestación del servicio de transporte de personas en vehículo particular y, en segundo lugar, delimitar el análisis de la responsabilidad derivada de las relaciones que surgen entre las partes que intervienen en la contratación de un servicio de esa naturaleza (3).

El trabajo concluirá con unas breves reflexiones y propuestas, cuya finalidad no es otra que facilitar la respuesta que la nueva economía de las plataformas ha de articular en relación a la responsabilidad que deriva de su actividad como operadores en el ámbito del transporte de personas.

II. Las plataformas digitales de transporte de personas en vehículo particular: entre la diversidad y el discutido encaje en el modelo de economía colaborativa

La diversidad de plataformas digitales o electrónicas que ha irrumpido en el tráfico económico ha dificultado el encuadre jurídico de estos nuevos operadores, los cuales han modificado la tradicional forma de operar en el mercado, dando paso a nuevos modelos de negocio.

Partiendo de la tipología de plataformas que nos ocupa en este estudio, esto es, aquellas que ofertan servicios de transporte de personas en vehículo particular, la primera cuestión que corresponde analizar es la delimitación de la naturaleza del servicio que procuran y, conforme a ello, tratar de integrarlas en un determinado marco jurídico existente o sentar las bases para promover uno nuevo.

Así, en el ámbito del transporte de personas en vehículo particular, han surgido prestaciones varias que se diferencian básicamente en la existencia o no de un beneficio para el prestador del servicio (conductor) y para el intermediario (plataforma). En este sentido, por una parte, están las plataformas digitales que ponen en contacto a la persona viajera con la persona titular de un vehículo particular con objeto de compartir los gastos asociados a un viaje o trayecto común (*carpooling* o *covoiturage*) (4) y aquella práctica, mediante la cual el titular de un vehículo infrautilizado, lo pone a disposición de personas que necesitan realizar un trayecto concreto y las conduce a su destino a cambio de una remuneración (*car sharing*) (5). Ambas modalidades se diferencian de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, cuya prestación también se oferta a través de plataformas intermediarias digitales, empero el conductor es siempre un profesional vinculado laboralmente a la empresa, la cual opera con una licencia (VTC) en el mercado de transporte discrecional de personas (6).

En todo caso, la plataforma digital o electrónica es el intermediario necesario para identificar la demanda del servicio en tiempo real, localizarla geográficamente (geolocalización), casar esa demanda con la oferta mejor posicionada del servicio y atender la petición en el acto mediante algoritmos (7).

Tomando en consideración determinadas características de los servicios que ofertan las plataformas mencionadas, como es el compartir un trayecto o viaje que realiza el titular del vehículo o el de poner en servicio un bien infrautilizado, como puede ser el coche particular, en lugar de tenerlo inmovilizado en el garaje de casa, es posible superar el concepto de economía colaborativa (EC) *stricto sensu* e integrar algunas de estas actividades en un concepto más amplio de EC que abarque, no sólo la colaboración en sí misma, sino también otros conceptos como la participación y/o el auxilio en la prestación de un servicio o en la oferta de un bien que puede estar infrautilizado (8).

A pesar de que la retribución o remuneración del servicio realizado por el prestador o conductor podría ser un elemento de diferenciador y excluyente del concepto de EC en sentido estricto, la concepción moderna incluye modalidades y servicios que, en última instancia, tienen grandes ventajas y son beneficiosos para las personas consumidoras o usuarias y la economía global. En este sentido, las nuevas modalidades de oferta de transporte de personas en vehículo particular, en general, contribuyen a la reducción de costes del trayecto que se realiza, la reducción de gases perjudiciales para la salud y el medioambiente, la reducción de costes que supone la infrautilización de vehículos y la mejora de las relaciones sociales (9).

En definitiva, si bien no es nueva la organización de los padres que llevan a un grupo de niños al colegio por turnos o el compartir el viaje al lugar de trabajo o a un evento musical, e incluso hacerlo recibiendo una contraprestación, lo novedoso ha sido que esa organización se ha automatizado y expandido, a través de las nuevas tecnologías (geolocalización trasladada por los smartphones) y las plataformas digitales, que han favorecido la aparición de los mercados multilaterales (10) y novedosos modelos de negocio, que permiten la conexión o intercomunicación entre diferentes grupos (P2P/C2C y B2C), procurando el intercambio de bienes y servicios de manera altamente eficiente (algoritmos) y con unos costes de transacción extremadamente bajos (11).

En consecuencia, nos encontramos ante un nuevo modelo económico, denominado de EC por unos mientras que otros recurren al término «modelo de las plataformas», que si bien, en ocasiones, presenta una acentuada naturaleza colaborativa, no siempre es así.

En ese sentido, merece destacar algunos elementos no esenciales de la EC *stricto sensu* que, con frecuencia, cohabitan en este nuevo modelo de las plataformas. Así, el primer elemento es la aparición en estos mercados de la figura de los *prosumidores* y la evolución que experimentan determinadas actividades de estos prestadores de servicio particulares (12), cuya experiencia de intercambio es fundamentalmente entre iguales o *peer to peer* (C2C), cuando esos prestadores se integran en la plataforma como oferentes profesionalizados, transformándose su actividad en una operación *business to consumer* (B2C) (13).

Un segundo elemento no esencial de la EC que integra el modelo económico surgido de la actividad de las plataformas digitales, es la oportunidad de poner a disposición de las personas un bien o servicio infrautilizado, con objeto, no sólo de alcanzar una eficiencia mayor mediante su uso intensivo (reducción de los costes de adquisición y utilización) (14), sino también con objeto de especular con ellos.

La contratación en tiempo real (*on-demand*), característica de las operaciones de oferta y demandas colaborativas, ha evolucionado igualmente en el modelo de las plataformas, en el que muchas de las transacciones se realizan con antelación (15).

El cuarto y último elemento colaborativo de la relación que cohabita en el nuevo modelo es el altruismo. Elemento que, para unos exige ausencia de remuneración por el servicio, mientras que para otros se identifica con el coste de la prestación, sin incorporar el beneficio (16). En cualquier caso, no parece que la inexistencia de lucro se configure como un elemento esencial del nuevo modelo (17), sino más bien es un elemento que, en ocasiones, se erige como fundamento de la relación de colaboración que se estipula (18).

Detalladas las peculiaridades derivadas de estos nuevos modelos de negocio promovidos por las plataformas digitales, coincidimos con el sector más autorizado de la doctrina (19) en integrar sus actividades en el marco de un concepto amplio de EC, definida ésta como un «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».

Partiendo de esa perspectiva y, conforme a la acepción que ya hemos adelantado, consideramos más preciso el término de EC en sentido amplio, más próximo al concepto anglosajón de *sharing economy* (SE), el cual incorpora los supuestos que implican la compartición de recursos infrautilizados, independientemente de que se exija una contraprestación por la transacción (20).

Atendiendo a esa concepción, podemos integrar en esa definición de EC la oferta de servicios de numerosas plataformas que actúan en el tráfico económico en diversos sectores de la economía (21) y que, en realidad, son empresas u organizaciones de naturaleza pública (22) o privada (23), sin perjuicio de que unas persigan exclusivamente el beneficio económico y otras persigan fundamentalmente un beneficio social, el interés común, la reducción de costes y la mejora del medio ambiente.

III. Los conflictos generados por la irrupción de los nuevos modelos de consumo colaborativo y economía compartida en el transporte de viajeros

Conforme a lo expuesto, el transporte de personas en vehículo particular a través de las plataformas digitales o electrónicas se integraría en ese modelo económico organizado, que responde a un concepto amplio de EC o a la *sharing economy* (SE) de impronta anglosajona. Desde este punto de vista, la plataforma digital pone en contacto al viajero y al conductor del servicio de transporte (urbano, metropolitano o interurbano), registrados ambos previamente y adheridos a unas condiciones generales impuestas por la plataforma, recibiendo el conductor un precio (habitualmente menor que las tarifas del mercado) por el servicio de transporte prestado.

El éxito tanto del denominado consumo colaborativo o EC *stricto sensu como* de la economía compartida (SE), se ha visto empañado por los conflictos generados en determinados sectores estrictamente regulados, como el de transporte discrecional de viajeros y de alojamiento, en los que las plataformas han generado comportamientos disruptivos y conflictos de competencia al concurrir con sus servicios en los mercados tradicionales (24).

En todos esos supuestos las plataformas digitales, a pesar de que inicialmente no requerirían de autorización previa o licencia para desarrollar una actividad de intermediación de un servicio de la sociedad de la información (25), ocurre, sin embargo, que en ocasiones influyen tan decisivamente en la organización del servicio subyacente prestado, que su actividad ha generado fuertes controversias y ha planteado nuevas cuestiones para el Derecho, cuestiones sobre las que procede una reflexión y una respuesta jurídica que satisfaga las demandas de estos nuevos modelos de prestación de servicios a través de las plataformas, así como las de los afectados en los mercados concurrentes y las personas usuarias.

Las controversias generadas han afectado a diversos ámbitos del Derecho dependiendo del tipo de servicio, bien o producto que se ha procurado a través de la plataforma. Así, por ejemplo, han afectado al Derecho administrativo sectorial, Derecho de la competencia, Derecho laboral, Derecho tributario y al Derecho del consumo.

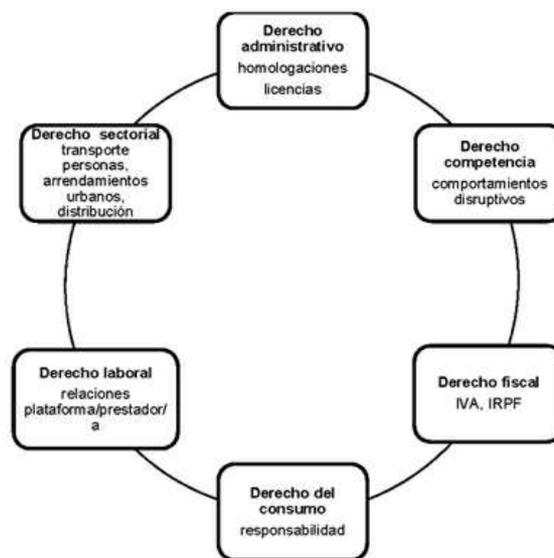


Figura 1 (creación propia)

El Derecho administrativo se ha visto claramente compelido, dado que la actividad de transporte de personas en vehículo particular, sobre la que algunas plataformas intermedian, ha incumplido la normativa administrativa y sectorial que articula esta modalidad de transporte, como son las licencias de taxi u homologaciones para poder desarrollar la actividad (licencias VTC) (26).

De ahí que las demandas judicializadas en este ámbito del transporte de viajeros en vehículo particular se han fundamentado básicamente en la conculcación del Derecho de la competencia, dado que ese incumplimiento normativo administrativo y sectorial para desarrollar la actividad, al que hacíamos mención, supone el incumplimiento de la

normativa concurrencial y, por lo tanto, se traduce en una práctica desleal en el mercado (art. 15.2 LCD) (27) .

Los nuevos modelos de negocio habilitados a través de las plataformas electrónicas han generado, igualmente, fuertes tensiones en las relaciones laborales entre la plataforma y la persona prestadora del servicio subyacente, si bien en el servicio de transporte de personas en vehículo particular la naturaleza laboral de la relación no ha sido el argumento fundamental de las reclamaciones ante los tribunales españoles (28) , al contrario de lo ocurrido en otros lugares, como en California (29) .

Otra de las controversias generadas ha incidido directamente sobre el Derecho tributario y fiscal, dado que la mayoría de las plataformas electrónicas tienen su domicilio fiscal en países en los que la imposición es menos gravosa (30) . Desde esta perspectiva, la Hacienda estatal está tratando de regular la declaración del IVA generado por estas plataformas electrónicas (31) , sin perjuicio de la judicialización de determinados conflictos fundamentados en las irregularidades detectadas en las declaraciones por ese impuesto (32) .

Finalmente, es de interés mencionar la afección al Derecho del consumo. Y es que la globalización y los mercados multilaterales surgidos han creado un nuevo modelo de negocio, sometido a distintas normativas que obstaculizan que la persona consumidora o usuaria pueda ejercer sus derechos como tal, en particular, en cuestiones relacionadas con el derecho a la indemnización por daños en el caso de un incumplimiento o cumplimiento defectuoso del servicio, la confianza de la información procurada, la fiabilidad de las evaluaciones realizadas contenidas en la plataforma, e incluso, la escasa diligencia en la protección de datos, tanto de las personas usuarias como de los prosumidores (33) .

IV. El marco jurídico de las plataformas de transporte de personas en vehículo particular: Agenda Europea (2016), Directivas, Legislación y normativa sectorial

1. La Agenda Europea 2016 para la economía colaborativa: directrices y criterios

Para la Comisión Europea la aparición de las plataformas digitales y electrónicas ha sido uno de los factores que más ha contribuido al éxito de la economía colaborativa (EC) en sentido amplio y/o de la *sharing economy* (SE). Para la institución, las plataformas digitales permiten crear mercados multilaterales a través de Internet e interaccionar entre grupos de personas (prestadoras y usuarias) diferentes e interdependientes, generándose valor cuanto menos para uno de esos grupos. Atendiendo a esa perspectiva, la actividad de estos operadores es conforme con los objetivos y el modelo de espacio común de la Unión Europea.

En ese sentido, el concepto de EC elaborado por la Comisión en la Agenda Europea 2016 para la economía colaborativa (34) : «A los efectos de la presente Comunicación, el término "economía colaborativa" se refiere a 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.»

Conforme a ese concepto, la Comisión define tres categorías de agentes en el entorno de la economía colaborativa:

- a) • Los prestadores de servicios que comparten activos, recursos, tiempo y/o competencias, que pueden ser particulares que ofrecen servicios de manera ocasional («pares») o prestadores de servicios que actúen a título profesional («prestadores de servicios profesionales»)
- b) • Los usuarios de dichos servicios
- c) • Los intermediarios que, a través de una plataforma en línea, conectan a los prestadores con los usuarios y facilitan las transacciones entre ellos («plataformas colaborativas»).

Por lo general, la Comisión entiende que las transacciones de la economía colaborativa no implican un cambio de propiedad y pueden realizarse con o sin ánimo de lucro. En este sentido, la Agenda Europea para la economía colaborativa (35) recoge la percepción positiva de la Comisión acerca de la EC, subrayando determinados aspectos beneficiosos de este nuevo sistema económico como son la promoción de la innovación, el empleo, así como el crecimiento y las oportunidades.

Con el objetivo de apoyar la prestación de servicios bajo esta modalidad, la Comisión, a través de la Agenda 2016, procura una serie de directrices que coadyuvan a articular un marco jurídico común en todo el espacio de la Unión Europea. Así, cabe destacar:

- • La exigencia de autorizaciones o licencias a los prestadores de servicios digitales, se dará exclusivamente cuando exista un control sobre la actividad subyacente que oferten, o bien cuando las plataformas colaborativas articulen servicios de pago.
- • Los requisitos susceptibles de regular la actividad, en relación a los prestadores del servicio subyacente han de ser proporcionados, cuando la prestación sea entre pares o realizada por una persona prestadora no profesional.
- • La tributación ha de ser en equidad y ha de integrar bonificaciones ajustadas a las características del vehículo con el que se presta el servicio (por ejemplo, las bonificaciones aplicadas a los vehículos eléctricos). Considera, asimismo, que el registro de las personas usuarias de la plataforma puede ser de interés para combatir el fraude fiscal.

- • Atiende a la calificación de laboral o autónoma de la relación entre la plataforma y las personas que prestan el servicio, procurando criterios para su definición (36) .
- • Defiende un régimen de responsabilidad hacia la persona consumidora único para el espacio único europeo.

Por lo tanto, examinadas las directrices de la Comisión, es manifiesto el apoyo de la Unión Europea a la actividad que desarrollan las plataformas digitales de transporte de personas o viajeros en el entorno europeo.

Ahora bien, la propia Comisión reconoce la pertinencia de la exigencia de autorizaciones o licencias a los prestadores de servicios digitales en determinados casos, como en el supuesto de exista un control sobre la actividad subyacente que oferten, o bien cuando las plataformas colaborativas articulen servicios de pago. Exclusivamente, en esos casos, se admitirá la exigencia de una autorización previa para desarrollar la actividad.

Y, precisamente, con la finalidad de delimitar ese grado de control de la plataforma electrónica en relación a la prestación subyacente, la institución europea estipuló una serie de criterios, que han adquirido una notable importancia al haber sido utilizados por el Abogado General Szpunar en el Asunto C-434/15 (37) y haber sido avalados por recientes resoluciones del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) (38) y por nuestros tribunales (39) . Por todo ello, la novedosa formulación, planteada por el Abogado General en el mencionado Asunto C 434/15, acerca de la naturaleza mixta del servicio que presta la plataforma colaborativa de transporte de personas en vehículo particular UberPop, a cambio de una contraprestación, recurriendo a esos criterios de la Comisión en relación a la influencia decisiva de la plataforma en la prestación subyacente, ha otorgado relevancia significativa a esas pautas a la hora de dar respuesta a esta nueva realidad que se ha impuesto en nuestras vidas, de la que no nos es posible abstraernos o a la que no podemos renunciar, y sobre para la que habrá que promover una nueva construcción jurídica, que permita desarrollar el consumo colaborativo o compartido, conforme a criterios que garanticen la confianza y la calidad de la prestación (40) .

Antes de examinar los criterios para determinar el grado de influencia decisiva que la plataforma digital puede ejercer sobre la actividad subyacente, es de interés señalar que los servicios que prestan las plataformas electrónicas en el tráfico económico, inicialmente, son servicios de mediación entre partes (41) y, desde esta perspectiva, la naturaleza de la prestación de las plataformas se identificaría con la definición de los servicios de la sociedad de la información, delimitada por la [Directiva 2015/1535/UE](#) (art.1.1.b). Así, será un servicio de la sociedad de la información: «todo servicio prestado normalmente a cambio de una remuneración, a distancia, por vía electrónica y a petición individual de un destinatario de servicios.» (42) .

La consideración anterior, sin embargo, decae cuando la plataforma ejerce una influencia decisiva sobre la actividad subyacente que procura. En este sentido, la Comisión (43) reconoce la pertinencia de la exigencia de autorizaciones o licencias a los prestadores de servicios digitales cuando éstos fijen el precio estipulado en esos mercados multilaterales, exista un control o instrucciones obligatorias sobre la organización y la forma de ejecutar la actividad subyacente y sean titulares de los activos para prestar el servicio subyacente (44) .

Otros servicios auxiliares que las plataformas pueden procurar a los prestadores del servicio subyacente (modalidades de pago, coberturas de seguros o mecanismos de evaluación) no implican en sí mismos una influencia decisiva o el control de la plataforma sobre la prestación subyacente, ni tampoco que por ello pueda calificarse como proveedora del servicio. Ahora bien, cuanto más gestionen u organicen la actividad, más opciones tienen de ser calificadas como tales (45) .

2. El Derecho derivado de las plataformas: directivas y transposición al Derecho interno

Se ha mencionado que la prestación de servicios a través de las plataformas digitales del ámbito colaborativo son por naturaleza servicios de mediación y responden a la definición de servicio de la sociedad de la información, conforme a la [Directiva 2015/1535/UE](#) (art. 1.1.b), esto es, son servicios prestados, normalmente a cambio de una remuneración, a distancia, por vía electrónica y a petición individual de un destinatario de servicios (46) .

Atendiendo a ese concepto de la [Directiva 2015/1535/UE](#), el régimen jurídico de estas plataformas electrónicas de servicios de la sociedad de la información está sometido a la regulación del Estado miembro de la Unión Europea en el que prestan sus servicios y los Estados receptores de esos servicios no pueden restringir esa prestación, si no es por las causas previstas en el [artículo 3.4.a\)](#) y [8 de la Directiva 2000/31/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2000](#), relativa a determinados aspectos jurídicos de los servicios de la sociedad de la información y del comercio electrónico en el mercado interior. Causas que están relacionadas con el orden público, la protección de la salud, la seguridad y la protección de consumidores e inversores.

La [Ley 34/2002, de 11 de julio](#), de servicios de la sociedad de la información y de comercio electrónico (LSSI) incorporó al ordenamiento español la mencionada [Directiva 2000/31/CE](#) sobre comercio electrónico, que establecía un régimen reforzado de libre prestación de servicios, conforme al [artículo 49 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea \(TFUE\)](#) (47) .

Por consiguiente, la LSSI integra el marco regulatorio al que están sometidas las plataformas electrónicas intermediarias, que procuran un servicio de la sociedad de la información, conforme a la [Directiva europea 98/34](#) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio, sobre reglamentaciones técnicas y reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información, derogada por la mencionada [Directiva 2015/1535](#).

En ese sentido, el apartado a) del Anexo de la LSSI incorpora una definición prácticamente idéntica a la que procura la mencionada Directiva 2015 de «servicio de la sociedad de la información», esto es, un servicio prestado normalmente a título oneroso, a distancia, por vía electrónica y a petición individual del destinatario (48). Ello permite deducir que la actividad de determinadas plataformas que procuran un servicio de contacto para llevar a cabo el transporte de personas en vehículo particular con objeto de compartir gastos, pueda calificarse de servicio de la sociedad de la información. Así, atendiendo a la manera de desarrollar la prestación subyacente de la plataforma, en este grupo, podemos incluir a las empresas de *carpooling* como BlaBlaCar o Amovens, a pesar de que no obtengan una remuneración por la prestación (49).

Igualmente, el artículo 4 de la Directiva 2000/31/CE y el artículo 6 de la LSSI consagran el principio de la libre prestación de servicios, en consecuencia, excluyen que en la prestación de servicios de la sociedad de la información pueda exigirse una autorización para su implantación, a no ser que la misma se requiera también para servicios de la misma naturaleza en el mundo físico. El matiz que incorpora el artículo 4 *in fine* de la Directiva es importante y de interés, porque cabe interpretar que hace referencia a los requisitos legales que determinados servicios subyacentes han de observar para su desarrollo a través de las plataformas, como es el caso del servicio procurado por la plataforma Uber, que opera en el ámbito del transporte (público) discrecional de personas en vehículo particular, sometido en la mayoría de los Estados miembros a una autorización previa para su desempeño (50).

Por lo tanto, las plataformas digitales de movilidad colaborativa que presten un servicio del ámbito del transporte, no están comprendidas en el marco de aplicación de la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre, relativa a los servicios en el mercado interior y transpuesta al ordenamiento interno por Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, normas ambas que articulan la libertad de establecimiento y acceso a esas actividades de servicios de la sociedad de la información en todo el espacio común, sin que requieran para ello una autorización previa o licencia (51).

En efecto, el artículo 2.2 d) de la Directiva 2006/123/CE dispone que la norma no es aplicable a los servicios del ámbito del transporte, de ahí que no sea aplicable el artículo 56 apartado 1 del TFUE, que recoge la prohibición a las restricciones a la libre prestación de servicios dentro de la Unión. En consecuencia, la actividad de una plataforma digital que tiene por objeto organizar un mercado multilateral de transporte, mediante una aplicación para teléfonos inteligentes y a cambio de una remuneración, poniendo en contacto a conductores (profesionales o no) con personas que desean efectuar un desplazamiento urbano, interurbano o metropolitano, está indisociablemente vinculada a un servicio de transporte y, por lo tanto, ha de calificarse de «servicio en el ámbito de los transportes», a efectos del artículo 58 TFUE, apartado 1, y su actividad se regulará por lo dispuesto en el artículo 90 TFUE, que exige la autorización para la prestación del servicio (52).

En definitiva, las plataformas que presten un servicio del ámbito del transporte deben de cumplir con la normativa reguladora de los transportes, aunque presten también un servicio de la sociedad de la información (53).

El análisis realizado hasta ahora, nos lleva a concluir que, en el espectro de las plataformas digitales o electrónicas cuya prestación subyacente está relacionada con el transporte de personas, hay dos modalidades. Una, el *carpooling*, que integra todas aquellas plataformas cuya actividad tiene fundamentalmente naturaleza de servicio de la sociedad de la información, no sometida a autorización previa para desarrollarla (54). Y otra, el *car sharing*, en cuyo seno se hallarían las plataformas cuya actividad es la de prestar, no sólo un servicio de la sociedad de la información, sino también la de organizar la actividad subyacente y, por lo tanto, la de prestar un servicio del ámbito del transporte, sometido a la regulación de este sector (55).

Sin perjuicio de que más adelante tratemos esta cuestión en detalle, es de interés adelantar que la actividad desarrollada por las plataformas de *carpooling*, está más próxima al modelo de EC *stricto sensu*, que el de las plataformas de *car sharing*, susceptibles de acomodarse mejor en el concepto de economía compartida o economía colaborativa en su sentido más amplio. El ejercicio de la actividad de estas últimas con la finalidad de obtener un lucro, tanto por parte de la plataforma como de los prestadores del servicio, a través de una remuneración, así como la influencia decisiva que la plataforma ejerce sobre la organización de la actividad subyacente, conducen a concluir que se trata de operadores económicos que están sustituyendo y/o complementando la tradicional actividad empresarial del transporte público discrecional de personas.

3. Legislación interna y normativa del transporte

Tomando en consideración que las plataformas digitales, objeto de estudio, intermedian o procuran un servicio relacionado con el transporte de personas, se ha de examinar la normativa a la que están o podrían estar sometidas en el desarrollo de su actividad.

Como es sabido, los artículos 148 y 149 de la Constitución facultan al Estado y a las comunidades autónomas (CCAA) la ordenación del transporte por ferrocarril y carretera. Dada la compleja estructura normativa que caracteriza nuestro sistema jurídico, la ordenación del transporte terrestre, a través de la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres, de 30 de julio (LOTT) (56), no diferenció la regulación del transporte estatal y autonómico. Así, cada comunidad autónoma está habilitada para regular el transporte que transcurre por su territorio, atendiendo a sus especificidades. Tomando de referencia esta premisa, la LOTT y su Reglamento de desarrollo (Reglamento de Ordenación del Transporte Terrestre — ROTT—) (57) asumieron un marco único, tanto para el transporte terrestre urbano como para el interurbano, sin perjuicio de las competencias municipales para este último. De esta suerte, las CCAA aceptaron el

cumplimiento de la regulación general de la LOTT, encargándose de las competencias ejecutivas que materializan las normas de esa regulación (58) .

En ese sentido, la LOTT regulará el transporte terrestre, cuando éste transcurra por más de un territorio, sin perjuicio de que las CCAA con competencia normativa regulen las especificidades y, en consecuencia, las apliquen estrictamente en relación al transporte que transcurra en su territorio. Asimismo, las CCAA habilitadas estatutariamente pueden ejercer las competencias ejecutivas de la legislación estatal, en los supuestos en que el origen y destino sea una CCAA concreta (59) , ello a pesar de que el transporte de viajeros no discorra en su totalidad por este territorio (60) .

Conforme a la LOTT, el transporte de personas por carretera puede ser tanto público como privado. Ahora bien, teniendo en cuenta que nuestro objeto de análisis es la actividad de las plataformas digitales relacionadas con el transporte de personas en el ámbito privado particular, nos detendremos en esta última modalidad. En este sentido, el artículo 101.1 LOTT considera transportes privados particulares los que cumplen conjuntamente dos requisitos: a) Estar dedicados a satisfacer las necesidades de carácter personal o doméstico del titular del vehículo y sus allegados (61) , y b) Que se realice en vehículos cuyo número de plazas, o capacidad de carga, no exceda de los límites que reglamentariamente se establezcan. En ningún caso, salvo el supuesto de percepción de dietas o gastos de desplazamiento para su titular, el transporte particular puede dar lugar a remuneraciones dinerarias directas o indirectas (62) .

Por lo tanto, la previsión normativa integra exclusivamente los supuestos de transporte privado de viajeros en vehículo particular, no remunerado, salvo el supuesto de que se comparta el gasto del desplazamiento con el titular del vehículo. Es una actividad que no genera retribución por el servicio de transporte prestado, lo cual hace que no se considere una actividad profesional. De ahí la oportunidad de incluir en esta modalidad a la actividad de las plataformas BlaBlaCar y análogas, en cuyo servicio subyacente el prestador no percibe retribución alguna, más allá de los costes que supone compartir los gastos del trayecto (art. 101.1.a) LOTT (63) .

En general, es de interés destacar a este respecto que los transportes privados particulares no son relevantes a efectos de la normativa sobre transporte. Y es que esta modalidad no está sujeta a autorización administrativa alguna y sólo está condicionada por la regulación del tráfico y por la seguridad vial (64) .

El resto de modalidades de transportes, por el contrario, además de estar sometidos a la mencionada normativa de tráfico y a la seguridad vial, lo estarán a la regulación específica o sectorial de la propia legislación de transporte. En este sentido, los transportes públicos discrecionales de personas por carretera requieren, en todo caso, de autorización administrativa previa. Autorización que, conforme a la previsión del artículo 91 LOTT, habilitará para realizar servicios en todo el territorio nacional, sin limitación alguna por razón del origen o destino del servicio. Ahora bien, esas autorizaciones habilitantes para el transporte discrecional de viajeros, cuando el transporte se realice en vehículos de turismo o en el supuesto del arrendamiento de vehículos con conductor (VTC), estarán también sometidas a otras condiciones reglamentarias específicas en relación con el origen, destino o recorrido de los servicios (65) .

Así, tomando en consideración la modalidad de las plataformas *car sharing*, a través de las cuales se organiza y procura un desplazamiento o servicio del ámbito de transporte, a cambio de una remuneración, generando un beneficio tanto para la plataforma como para el prestador de la actividad subyacente, se ha de concluir que no estaríamos ante un supuesto de transporte privado particular, sino ante supuestos de transporte público discrecional de viajeros por carretera que, conforme al artículo 62, párrafos 1 y 2 LOTT, se «llevan a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica» y, frente a los regulares, «se llevan a cabo sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido» (66) .

Esa identidad entre la operatividad de la prestación subyacente de algunas plataformas de *car sharing*, como *Uber* y análogas, y el transporte público discrecional en vehículo turismo, permiten defender la naturaleza pública del servicio de transporte que aquéllas procuran, como se ha adelantado en el párrafo precedente, servicio que está sometido por ley a una autorización habilitante y a otras condiciones reglamentarias en relación con el origen, destino o recorrido de los servicios (art. 91 *in fine* LOTT) (67) .

En consecuencia, si el titular de un vehículo realiza un transporte público discrecional de viajeros por carretera, sin la correspondiente autorización, estará cometiendo una infracción administrativa grave sancionable con una multa (68) y, desde el punto de vista del Derecho de la competencia, estará vulnerando el artículo 15.2 de la Ley de Competencia Desleal (LCD), puesto que se estará desarrollando un servicio de transporte público sin cumplir con la normativa prevista para acceder a dicho mercado, o sin tener las licencias o autorizaciones correspondientes para ello (69) .

V. Controversias judicializadas: plataformas versus organizaciones de transporte de viajeros

En España, al igual que en otros Estados miembros (70) , son diversas las controversias generadas y judicializadas por la irrupción en el tráfico económico de las plataformas digitales, fundamentalmente por las externalidades que han derivado de su actividad. Así, podemos señalar las disputas entre el sector del taxi y las plataformas *Uber* o *Cabify*, el sector del transporte discrecional en autobús con *BlaBlaCar* y otras en otros ámbitos de la actividad económica, como la protagonizada por el sector del arrendamiento inmobiliario y hotelero en Francia con la plataforma *Airbnb* o con la Administración autonómica y local en España. Igualmente, en el marco de la distribución y el reparto a domicilio son numerosos los litigios protagonizados por los *riders* y las plataformas *Delivero* y *Glovo*.

No es objeto de este trabajo entrar en detalle sobre los fundamentos de todas ellas. Nuestro interés se focaliza

exclusivamente en las plataformas cuya prestación está relacionada con el transporte de personas en vehículo particular, sin perjuicio de que los argumentos de algunas resoluciones judiciales, integren también la argumentación de los conflictos que han afectado a otros sectores.

Tomando en consideración esa premisa, en los siguientes apartados nos referiremos sucintamente a los conflictos más relevantes que las plataformas Uber y BlaBlaCar han tenido en los tribunales españoles, así como a las resoluciones del TJUE, que han dado lugar a la reinterpretación del marco normativo existente, con objeto de regularizar la actividad de estos nuevos operadores económicos en el espacio europeo, en general, y en el español en particular.

1. Controversia Uber versus Élite taxi

Uno de los conflictos más tempranos fue el protagonizado por la Asociación Profesional Élite Taxi al presentar una demanda contra Uber Systems Spain, SL, a finales de 2014, por supuestos actos de competencia desleal en la actividad desarrollada por la plataforma UberPop en España.

La mencionada reclamación hizo que el Juzgado de lo Mercantil número 3 de Barcelona plantease, mediante providencia de 17 de junio de 2015, una cuestión prejudicial al TJUE, preguntando acerca de la calificación de la actividad de UberPop a la luz de las [Directivas 2000/31](#) y [2006/123](#) del [TFUE](#), así como acerca de las consecuencias que, en su caso, deberían extraerse de esa calificación.

Las conclusiones del Abogado General Szpunar de 11 de marzo de 2017 en el Asunto C-434/15, en relación a la cuestión prejudicial formulada al TJUE, tuvieron una gran repercusión dado que, tras analizar el funcionamiento del servicio en varios países, entendió que la actividad de UberPop no cabía interpretarla conforme al sentido que recoge el concepto de actividad de servicio de la sociedad de la información de la Directiva de servicios 2006/123/CE (art. 2.2.d), sino que se trataba de una actividad incluida en el ámbito del transporte. Su conclusión descansaba sobre el argumento de que el servicio prestado tenía naturaleza de un servicio de naturaleza mixto, esto es, por una parte, el servicio se prestaba o se presta vía electrónica, y por otra, de un servicio o prestación subyacente que no se presta por esa vía. En ese sentido, cuando el prestador del servicio que se facilita vía electrónica lo es también del servicio que se presta mediante vía no electrónica o cuando ejerce una influencia decisiva sobre las condiciones en que se presta este último, formando un todo indisoluble, se impone determinar el elemento principal, atendiendo a que la calificación de servicio de la sociedad de la información implica que este elemento principal se preste por vía electrónica. Así, para el Abogado General «Uber es un verdadero organizador y operador de servicios de transporte urbano en las ciudades en las que está presente» **(71)**.

Las conclusiones del Abogado General integraron, como es habitual, los fundamentos jurídicos de la [sentencia del TJUE \(Gran Sala\), de 20 de diciembre de 2017](#). El TJUE partió, en su análisis, de una presunción general mediante la cual consideraba que la actividad de la plataforma Uber respondía a los criterios para ser calificada de «servicio de la sociedad de la información», en el sentido de la [Directiva 98/34](#), al que remite la [Directiva 2000/31/CE](#). Sin embargo, se trataba de una presunción *iuris tantum*. Así, tras analizar los indicios, concluyó que, efectivamente, el servicio que prestaba Uber no se limitaba a la de un servicio de intermediación, puesto que no solo conectaba a un conductor no profesional que utiliza su propio vehículo con una persona que desea realizar un desplazamiento urbano, sino que creaba al mismo tiempo una oferta de servicios de transporte urbano, accesible concretamente mediante herramientas informáticas, sin las cuales los conductores no profesionales no estarían en condiciones de prestar servicios de transporte, ni las personas que desearan realizar un desplazamiento urbano podrían recurrir a esos servicios. Asimismo, manifestó el TJUE, que Uber ejerce una influencia decisiva sobre las condiciones de las prestaciones efectuadas por los conductores, al estipular el precio máximo de la carrera, ejercer cierto control sobre la calidad de los vehículos, así como sobre la idoneidad y el comportamiento de los conductores. En definitiva, consideró que el servicio de intermediación de Uber formaba parte integrante de un servicio global cuyo elemento principal era un servicio de transporte y, por lo tanto, no respondía a la calificación de «servicio de la sociedad de la información», sino a la de «servicio en el ámbito de los transportes», en el sentido de la [Directiva 2006/123](#) (art. 2.2.d).

Tomando en consideración la [STJUE de 20 de diciembre de 2017 \(72\)](#), la Sentencia del Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Barcelona, de 10 de abril de 2018 **(73)**, analizó, por una parte, la cuestión relativa a la licencia requerida para desarrollar la actividad por un servicio de intermediación vinculado al transporte de viajeros y, por otro, la demanda sobre competencia desleal, a resolverse conforme a las normas de derecho interno **(74)**.

En relación al tipo de actividad, la sentencia determinó que, en efecto, la plataforma demandada desarrollaba una actividad en el marco del transporte interurbano de personas propio del taxi, esto es, cabía calificarla de transporte público discrecional de viajeros y, en concreto, de viajeros por carretera en vehículo turismo, conforme al artículo 62 apartados 1 y 2 LOTT, dado lo cual, como se ha anticipado más arriba, su ejercicio requerirá de licencia (FJ 3º apartado 14).

Ahora bien, el Juzgado de lo Mercantil, al analizar la conculcación de las normas concurrenciales, si bien atendió a la circunstancia de que Uber carecía de las licencias necesarias para acceder a la actividad de transporte de viajeros en vehículo turismo (art. 15.2 LCD), estimó un problema de imputabilidad en relación a las ventajas competitivas directas que pudieran darse, dado que éstas no afectaban a Uber, sino a los conductores y propietarios de los vehículos que utilizaban la aplicación eludiendo la exigencia de licencia específica para realizar los servicios de taxi. En este sentido, añadió que, si los conductores de los vehículos dispusieran de licencia habilitante para prestar servicios de taxi, no sería necesario que la aplicación que coordina dichos servicios dispusiera de una licencia específica de prestación de esos

servicios (FJ 3º apartado 19.3). En definitiva, el Juzgado desestimó la demanda en lo referente a la infracción de las normas de competencia debido a los problemas de imputabilidad y los derivados en identificar quién era el beneficiario de las ventajitas (75).

2. Controversia BlaBlaCar versus Confibus

Continuando con el eje del trabajo, la segunda controversia que interesa analizar, en contraposición a la anterior, se sitúa en el marco del *carpooling* y es la demanda interpuesta por la Confederación Española de Transporte en Autobús (Confibus) contra Comuto Iberia, SL y Comuto, SA (BlaBlaCar), en cuyo *petitum* se solicitaba la declaración de ilicitud de la actividad de BlaBlaCar en España, por su interferencia en el sector del transporte (regular) de viajeros (76).

Los demandantes fundamentaron la reclamación en que la plataforma de *carpooling*, BlaBlaCar, era una empresa del sector del transporte, sometida a la LOTT (art. 101) y a los requisitos y autorizaciones de la actividad del transporte de personas que, de no cumplirlas, incurriría en un ilícito concurrencial (art. 15.2 LCD). Con objeto de fundamentar la demanda, argumentaron que la plataforma, además de poner en contacto conductores con potenciales usuarios, organizaba el transporte, calculaba el precio, fijaba los perfiles de los conductores, controlaba la veracidad de los datos conforme a las opiniones de los usuarios y, además, los conductores obtenían un lucro por el trayecto.

La respuesta a la demanda vino dada en la Sentencia 30/2017 del Juzgado de lo Mercantil n.º 2 de Madrid, de 2 de febrero (77), desestimando la demanda y, más tarde, confirmándose la resolución de instancia en Sentencia n.º 86/2019 de la Audiencia Provincial de Madrid, de 18 de febrero (78).

Sin ánimo de profundizar en toda la argumentación jurídica de la mencionada resolución judicial, es de interés destacar algunos de los aspectos de su fundamentación jurídica. Así, el Juzgado rechazó que la plataforma prestase un servicio de transporte, dado que el trayecto no estaba sujeto a una tarifa o canon, sino que la prestación tenía como objetivo compartir los gastos del viaje, facilitando el cálculo del precio en función de la distancia y el número de viajeros (FJ 4º). Igualmente, para el Juzgado la plataforma no organizaba el transporte, sino que exclusivamente ponía en contacto a los usuarios y conductores, controlando ciertos datos de éstos, con la única finalidad de mantener la cortesía, facilitar un trayecto más agradable y generar confianza entre las partes (FJ 5º). Finalmente, el Juzgado falló en el sentido de que la actividad se desarrollaba en el ámbito privado y la excluyó de la normativa del transporte (arts. 100 y 101 LOTT; 156.1 ROTT), de manera que no conculcaba la normativa competencial (art. 15.2 LCD). Calificó a la actividad de la plataforma de intermediación de servicios sometida a la LSSI, aunque reconoció la necesidad de analizar caso por caso las actividades de este tipo de plataformas digitales (79).

Como se ha adelantado, la Sentencia n.º 86/2019 de la Audiencia Provincial de Madrid, de 18 de febrero, confirmó la resolución del Juzgado de instancia rechazando el recurso de Confibus y fundamentando el fallo en las pautas de la Agenda Europea para la Economía Colaborativa 2016 y las conclusiones del Abogado General y la [STJUE en el Asunto C-434/15](#). En este sentido, estimó que la explotación del servicio, así como la gestión de los gastos compartidos por parte de Comuto, no convertían a la plataforma en empresario de transporte, puesto que ésta no ejercía una influencia decisiva sobre la actividad del transporte y tampoco sobre los gastos a compartir. Asimismo, consideró que la remuneración de los usuarios por el uso de la plataforma, no se identificaba con el precio del transporte, sino con la compensación por esa actividad que genera su confianza (FJ 6º).

Las controversias judicializadas, a las que se ha hecho mención, no han sido las únicas en España. Sin embargo, son las más relevantes en el marco de la actividad de las plataformas digitales cuya prestación subyacente es un servicio de transporte de viajeros y en las que se ha debatido con intensidad la naturaleza de la actividad de la plataforma digital. No obstante, otro sector como es el del arrendamiento de vehículos con conductor, gestionado por plataformas, también ha sido objeto de reclamaciones judiciales, sin que éstas hayan prosperado, atendiendo a la circunstancia de que se desarrollan a través de licencias VTC (80).

En otros sectores de la economía, como en el del arrendamiento de vivienda turística o de corta duración (81) y el reparto o la distribución a domicilio (82) también han surgido controversias, fundamentadas en diversas cuestiones, en función del sector afectado por el modelo de negocio de las plataformas digitales. En todo caso, éste es un modelo que ha venido a transformar el modelo de economía tradicional, dejando que sea el futuro quien valore el grado de acierto de la mencionada transformación (83) y, atendiendo a esta circunstancia, en el siguiente apartado pasamos a examinar el reto de la responsabilidad (uniforme) de estos nuevos modelos de negocio.

VI. La responsabilidad entre los desafíos regulatorios de las plataformas digitales en el transporte colaborativo

A lo largo del trabajo se ha tratado de exponer la trascendencia jurídica que la incorporación de estos nuevos modelos de negocio, a través de las plataformas, ha supuesto en la economía. Y de ello se deduce que la diversidad de plataformas y su naturaleza articula el grado su responsabilidad (84).

1. Planteamiento de la responsabilidad desde la diversidad de plataformas

Se ha mencionado que, conforme a la perspectiva de la Unión Europea, el concepto de economía colaborativa (EC) integra una ingente diversidad de modelos de negocio a través de las plataformas digitales, abarcando tanto aquéllas que tienen una naturaleza colaborativa acentuada (BlaBlaCar, Amovens) como aquéllas de naturaleza colaborativa más difusa (Uber, Lyft). En este sentido, para determinar el marco de la responsabilidad de las plataformas de transporte de

viajeros se ha de poner el acento, en primer lugar, en la finalidad u objeto de la actividad, tanto de la plataforma digital como de sus usuarios y prestadores de servicio o *prosumers*.

Así, las plataformas de transporte de viajeros en vehículo particular cuya finalidad exclusiva sea la de compartir los gastos del trayecto, sin perjuicio de la remuneración que obtengan para mantener la estructura del servicio, integrarían un marco colaborativo más acentuado que aquellas plataformas cuya finalidad sea el beneficio, sin perjuicio, también en este caso, de las ventajas derivadas de la puesta a disposición de los usuarios de un bien o servicio infrautilizado.

Además, ha de tenerse en cuenta que el mayor o menor grado del carácter colaborativo de la plataforma depende, en gran medida, del tipo de relación que surge entre los prestadores del servicio subyacente de transporte y las personas usuarias o viajeras. Conforme a ello, de la no profesionalidad de los prosumidores, resulta una prestación *per to per* (P2P/C2C) entre las partes, a diferencia de las plataformas próximas al *car sharing*, en que la relación *inter partes* puede pasar a calificarse de *business to per* (B2C), si el prestador que recibe una remuneración se dedica a ello habitualmente, transformándose la actividad en profesional (85).

En todo caso, en estos nuevos modelos económicos y de negocio adquieren importancia tanto los criterios regulatorios (86) como los autorregulatorios (87), si bien la autorregulación parece una respuesta más adecuada para los supuestos en que la plataforma digital no influya decisivamente sobre la prestación o el servicio subyacente, es decir, para los supuestos de plataformas cuya actividad tenga una finalidad marcadamente colaborativa.

Por otra parte, la Comisión Europea y la Comisión Nacional del Mercado de la Competencia defienden la regulación exclusivamente cuando ésta sea necesaria, útil y ponderada (88). No cabe obviar, sin embargo, la posición de dominio que determinadas plataformas tienen en el mercado (89) y la dificultad de acceso que ello supone para otros competidores (90). Desde esta perspectiva, se requiere de mecanismos para equilibrar intereses y evitar abusos derivados de esa posición dominante.

Igualmente, se ha de trabajar en el sentido articular instrumentos para garantizar la protección uniforme de las personas consumidoras y usuarias en todo el entorno europeo (91), así como de las prestadoras del servicio o *prosumers*, cuestión directamente ligada con la responsabilidad de las plataformas en relación a los sujetos que intervienen y estructuran el conjunto de relaciones que surgen de la actividad (92).

En este escenario, se hace necesario analizar el grado de responsabilidad de las plataformas, por una parte, cuando se trate de plataformas de *carpooling*, y por otra, el de las plataformas *car sharing*, cuando la plataforma incida decisivamente en la prestación subyacente del servicio del ámbito del transporte.

2. Responsabilidad de la plataforma en el *carpooling*

Si tomamos en consideración el análisis realizado y la calificación de servicio de la sociedad de la información de las plataformas cuya prestación subyacente es la realización de un trayecto en vehículo particular con el objetivo de compartir gastos, la [Directiva 2000/31/CE](#), incorporada al ordenamiento interno a través de la LSSI, estableció un régimen de exención de responsabilidad para este supuesto, puesto que la actividad de la plataforma se limita al proceso técnico de explotar y facilitar el acceso a una red de comunicación, mediante la cual la información facilitada por terceros es transmitida o almacenada temporalmente. Es una actividad meramente técnica, automática y pasiva, sin que el prestador del servicio de la sociedad de la información tenga conocimiento de la información transmitida o almacenada (Considerando 42 [Directiva 2000/31/CE](#)).

Sin embargo, la exención de responsabilidad del prestador de ese servicio de información decaerá en el supuesto de que tenga conocimiento de que la información es ilícita, o en el supuesto de que conociéndola no actúe con prontitud para retirar los datos o impedir el acceso a ellos ([art. 14 Directiva 2000/31/CE](#)).

El régimen de responsabilidad de la LSSI en nuestro ordenamiento articula un régimen de exención mimético al previsto en la norma europea (art. 16 LSSI), sin perjuicio de que, como principio general, los prestadores de servicios de la sociedad de la información están sujetos a la responsabilidad civil, penal y administrativa establecida con carácter general en el ordenamiento jurídico (art. 13.1 LSSI).

Por consiguiente, las plataformas de coche compartido cuya actividad sea calificada de servicio de la sociedad de la información, a pesar de no ser responsables del contenido de los datos almacenados, sí tendrán que actuar diligentemente, revisando esa información y retirándola o impidiendo el acceso en los supuestos que tengan conocimiento de su ilicitud. Es decir, no tienen una obligación de realizar búsquedas activas de hechos o circunstancias que indiquen actividades ilícitas, respecto de los servicios que prestan y gestionan ([art. 15 Directiva 2000/31/CE](#)), pero en el caso de que tengan un conocimiento efectivo de ilicitud, no quedarán exentas de responsabilidad si no intervienen retirando los datos o haciendo imposible el acceso a ellos (93).

En ese sentido, una plataforma de *carpooling*, calificada como de prestadora de un servicio de la información, quedaría exenta de responsabilidad por la naturaleza de los datos almacenados, salvo que tuviera un «conocimiento efectivo» del contenido ilícito, entendiéndose éste por notoriamente ilícito, esto es, cuando la ilicitud puede deducirse de forma lógica, es patente o evidente por sí sola (94).

Ahora bien, la exención de responsabilidad expuesta para el caso de las plataformas o empresas de *carpooling* ha suscitado un interesante debate. La razón descansa en que estas plataformas no son totalmente ajenas a la información

que manejan y albergan, dado que, además de alojar datos, controlan perfiles de las personas usuarias y gestionan los elementos que procuran y garantizan la calidad y la seguridad en el transporte (requisitos de los vehículos, la contratación de un seguro, modalidades de pago o verificación de la identidad).

En ese sentido, la Comisión Europea (95) fomenta el comportamiento responsable de todos los tipos de plataformas en línea en forma de acción voluntaria, para ayudar a hacer frente al importante problema de las evaluaciones falsas, engañosas o de las informaciones ilícitas. Esta acción voluntaria, adoptada para aumentar la confianza y ofrecer un servicio más competitivo, no implica que la conducta de la plataforma colaborativa, en relación únicamente al almacenamiento de datos, no pueda calificarse de meramente técnica, automática y pasiva (96).

En relación a otros servicios o actividades procurados por la plataforma colaborativa (garantía de requisitos de los vehículos, la contratación de un seguro, modalidades de pago o verificación de la identidad), sin embargo, la Comisión (97) estima que, la exención de responsabilidad referida a los datos, no es extensible a esos servicios, sin que ello implique que la plataforma no pueda invocar la exención de responsabilidad en relación a la prestación de servicio de la sociedad de la información.

En todo caso, la máxima invocada por la doctrina (98) de que «cuanto mayor sea el grado de intervención de la empresa en el control de la información que maneja y en la creación de un entorno confiable para los usuarios de su plataforma, mayor será el grado de responsabilidad que deberá asumir la empresa, al menos, frente a ellos», hace que defendamos la intervención de las instituciones comunitarias, con objeto de articular un régimen jurídico de responsabilidad uniforme de las plataformas digitales y asegurar así un entorno seguro para los usuarios en todo el espacio europeo (99).

El régimen concebido para los proveedores de servicios intermediarios en la Directiva de comercio electrónico (2000), no es el más adecuado para dar respuesta a los retos que las plataformas en línea plantean hoy en día, si bien es cierto que el régimen vigente ha favorecido la expansión de esta modalidad de negocio. De cualquier manera, para que el modelo sea sostenible se requiere de la resolución de una serie de problemas relacionados con las actividades y contenidos nocivos e ilegales (100).

Conforme a lo expuesto, se requiere articular un entorno más seguro y fiable para las plataformas de *carpooling*, en el que la incorporación de medidas voluntarias de mejora en relación a sus prestaciones, no conlleven la pérdida de ese derecho a la exención de responsabilidad empero tampoco supongan una carta blanca ante cualquier infracción legal (101).

Se ha adelantado que los prestadores de servicios de la sociedad de la información están sujetos, en todo caso, a la responsabilidad civil, penal y administrativa establecida con carácter general en el ordenamiento jurídico (art. 13.1 LSSI). Así, ajustándonos esa previsión, las plataformas digitales que procuran un servicio de transporte de personas entre pares (P2P), con el único objetivo de compartir los gastos de un trayecto, no estarían totalmente exentas de responsabilidad.

Una vez aceptado el encargo, la plataforma mediadora tiene el deber de actuar diligentemente poniendo los medios necesarios para que las personas usuarias puedan acceder a los servicios ofrecidos por el sistema e, igualmente, está obligada a responder por los daños y perjuicios causados por un incumplimiento injustificado del servicio ofrecido por la plataforma. Esta exigencia de responsabilidad podría fundamentarse en los artículos 1.101 a 1.103, en relación con el 1.258 del Código civil, de manera que las plataformas quedan obligadas a lo expresamente pactado y al cumplimiento de las obligaciones accesorias propias de la mediación (102).

Otra cuestión específica de la responsabilidad de la plataforma es la relacionada con la responsabilidad que pueda surgir entre la parte que presta físicamente el servicio y la persona con la que lo comparte. Cuando se trata de compartir los gastos del trayecto, la doctrina entiende que la gratuidad y la ausencia de profesionalidad delimitan la inexistencia de un contrato de transporte, dado que éste se realiza en el marco de una relación de amistad o cortesía (103). Así, la responsabilidad por el incumplimiento de las condiciones a las que se ha adherido quien comparte el vehículo respecto a la persona con la quien comparte el trayecto no sería de naturaleza contractual (104), sino de naturaleza extracontractual (art. 1902 CC). La responsabilidad del prestador del servicio o conductor vendría delimitada por el artículo 1.1 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, en relación a los daños ocasionados en el trayecto. La responsabilidad sería objetiva en relación a las personas conforme a la norma y, en relación a los bienes, subjetiva, conforme al artículo 1902 del Código civil.

Conforme a esa formulación, que afecta exclusivamente a la relación *inter pares*, la plataforma prestadora del servicio de gestión de la información queda al margen de la relación y no responderá de los daños ocasionados a personas o bienes por accidentes de circulación, sin perjuicio de que la plataforma haya cubierto potenciales perjuicios o daños con otro seguro de responsabilidad civil (105).

3. Responsabilidad de las plataformas de *car sharing*

A través de las plataformas de *car sharing*, por el contrario, se organizan y crean nuevos mercados en el sector del transporte de personas en vehículo particular, con la finalidad de obtener un lucro o beneficio, tanto para la plataforma como para el conductor, sea éste un profesional o un *prosumidor*. En este caso la plataforma influye decisivamente en la actividad subyacente del transporte. Por consiguiente, la actividad concurre y afecta al sector del transporte público de

personas en vehículo particular (sector del taxi), fuertemente regulado y para cuyo desarrollo se requiere de autorización administrativa.

En ese sentido, esta modalidad de plataformas quedará sujeta a la normativa, de naturaleza pública y privada, articulándose un marco jurídico distinto al de las plataformas de *carpooling*, esto es, requerirán de licencias de actividad para desarrollar el transporte (licencias VTC en el caso de la plataforma Uber), someterse a las normas competenciales en los supuestos en que generen comportamientos disruptivos y responder de los incumplimientos o cumplimientos defectuosos de los servicios llevados a cabo por los prestadores, sean éstos profesionales o no, e incluso tendrán que hacer frente a las sanciones que impone el Derecho de consumo, en el caso de que la prestación no respete la normativa tuteladora de la persona consumidora y usuaria (106).

En este supuesto, la relación subyacente que surge entre el prestador del servicio o conductor (sea éste profesional o no) y la persona usuaria del transporte es la de un contrato de transporte, cuyo objeto es la realización del trayecto a cambio de una remuneración. Por lo tanto, aunque en determinadas ocasiones ese contrato de transporte puede celebrarse entre pares (C2C) (107), cuando el *prosumer* no es un conductor profesional, en la mayoría de las ocasiones la relación es *business to consumer*, por tratarse de prestadores que procuran el servicio de manera habitual, esto es, son profesionales (108).

En ese sentido, los prestadores del servicio obtienen un beneficio o lucro por la realización del trayecto y, además, su actividad está articulada en torno a una relación triangular, en la que media una plataforma que influye decisivamente en la organización de este mercado, sin la cual este último no existiría. En consecuencia, nos encontramos ante una relación de naturaleza B2C, relación que se rige por el Derecho de consumo (TRLGDCU), en concreto, por lo previsto para los contratos celebrados a distancia (109).

Responsabilidad uniforme plataformas

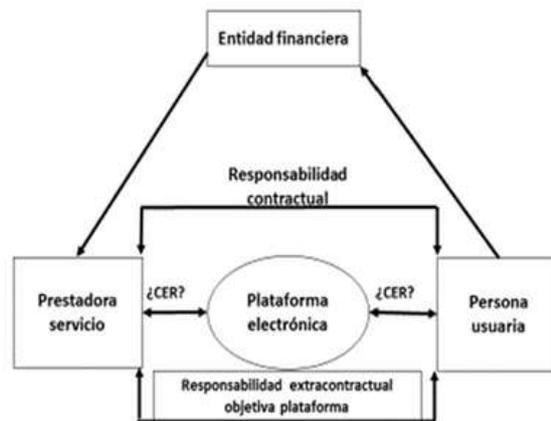


Figura 2. Adaptación al modelo *The Basic Mechanism of Sharing Economy Platforms* (110)

Retomando la cuestión de la responsabilidad de las plataformas, en este caso, éstas median entre una relación de naturaleza contractual entre conductores profesionales o conductores que obtienen un lucro y los demandantes del servicio. Si el conductor no es un profesional, el contrato de transporte *inter partes* será de naturaleza civil (111), mientras que si el conductor es un profesional (112), el contrato será un contrato de transporte mercantil y, en todo caso, como se ha anticipado, la responsabilidad del conductor o conductora será de carácter contractual por la existencia de un contrato de transporte entre las partes. Ello sin perjuicio de la responsabilidad objetiva, relativa a las personas, del artículo 1.1 del Texto Refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (113).

Igualmente, la plataforma prestadora del servicio de planificación del contacto, tanto en cuanto realiza un servicio de mediación en el ámbito del transporte (114), cabría considerarla de intermediario del transporte, resultando responsable como porteadora (contractual), por aplicación del artículo 120.2 LOTT (115). Conforme a lo dispuesto en esta norma, la plataforma electrónica o digital resultaría responsable de la actividad de transporte de personas en vehículo particular.

Además, atendiendo a modalidad de la actividad de transporte de personas que desarrolla la plataforma, la influencia decisiva que ejerce esta última en la organización y ejecución del transporte pactado entre los prestadores del servicio o conductores y las personas usuarias, siempre a cambio de una remuneración, implica que responda también de la ejecución de la actividad. Esto es, cuanto mayor sea el grado de influencia de la plataforma en el desarrollo de la actividad subyacente, mayor será el grado de imputación de responsabilidad de la plataforma, para el caso de un incumplimiento o cumplimiento defectuoso del transporte pactado entre las partes (conductor y usuario) (116).

En ese sentido y atendiendo a la relación triangular que surge entre las partes, la responsabilidad de la plataforma se fundamentaría en la responsabilidad objetiva extracontractual (art. 1.902CC), no por hechos propios, sino por hechos

ajenos ([art. 1.903 CC](#)), esto es, la empresa u organización de *car sharing*, respondería de los perjuicios causados por sus dependientes en el servicio o con ocasión de sus funciones, sin que interpretemos la dependencia con la existencia de una relación laboral, sino como una relación de subordinación a determinadas condiciones (**117**), así como a su necesaria observancia para que pueda llevarse a cabo o ejecutarse el servicio o actividad.

La estipulación de esas condiciones generales con los prosumidores está directamente relacionada con la estipulada por la plataforma con las potenciales personas usuarias (**118**). De ahí que pese sobre la plataforma la gestión y el control de todos los perfiles, datos e información proporcionada por las partes, con objeto de optimizar el contacto entre ambas, así como el control sobre la ejecución de la prestación. En definitiva, en caso de incumplimiento o cumplimiento defectuoso de alguna esas estipulaciones generales suscritas por todas las partes, la responsabilidad extracontractual de la plataforma cabría fundamentarla en un supuesto de «*culpa in eligendo*» y/o de culpa «*culpa in vigilando*» (**119**).

VII. Consideraciones finales

En el marco de los nuevos modelos de negocio a través de las plataformas, la diversidad de éstas implica que para determinar la naturaleza jurídica del servicio que prestan haya que definir previamente y caso por caso a las relaciones triangulares que definen el modelo.

Conforme a ese análisis, la articulación de las plataformas que ofrecen servicios de transporte de personas en vehículo particular se integran en torno a dos grandes modelos (*carpooling* y *car sharing*) diferenciados, fundamentalmente, por la existencia o no de remuneración del servicio que prestan y la influencia decisiva sobre la fundamentación subyacente. Así, las plataformas que ofrecen la mediación entre *prosumers* y usuarios con objeto de compartir los gastos del trayecto, se diferencian de aquéllas que prestan un servicio del ámbito del transporte público de personas a cambio de una remuneración.

Estructurado el marco de actuación de esta tipología de plataformas, el régimen jurídico aplicable está condicionado a su naturaleza. Las plataformas *carpooling* se considera que procuran un servicio de la sociedad de la información en su actividad mediadora, mientras que las plataformas *car sharing*, que influyen decisivamente en la organización de la prestación subyacente, desarrollan una actividad del ámbito del transporte público de personas, para lo cual requieren de una autorización o licencia.

Si bien las plataformas *carpooling*, están exentas de responsabilidad en relación al cumplimiento de la prestación que se acuerda entre pares del trayecto compartido, en la actualidad se considera necesaria una revisión de la normativa comunitaria, dadas las dudas e inseguridad jurídica que suscita la supervisión de la información que gestiona. Cuestión diferente es la responsabilidad que afecta a las plataformas de *car sharing*. La influencia decisiva en la organización de la prestación subyacente y, en particular, por la forma de hacerlo, hace que surjan nuevos mercados en el transporte público de personas. Esa forma de operar e intervenir en el mercado de transporte hace que consideremos a la plataforma una organización de transporte, sometida a la regulación de este sector y responsable de su cumplimiento. La relación de dependencia o subordinación de los conductores a lo estipulado por la plataforma para prestar el servicio, así como la remuneración exigida por la prestación, fortalecen la imputación de responsabilidad del empresario que la estructura.

El grado de exigencia en la gestión para hacer frente al COVID 19 en los dos tipos de plataformas, mencionadas a lo largo de este análisis, corroboran la anterior perspectiva. Mientras que la plataforma de *carpooling* recuerda las medidas requeridas por autoridades para la realización del trayecto compartido, advirtiendo que no tiene competencia para controlar la implementación de las mismas (**120**), la plataforma de *car sharing* interviene exigiendo a los conductores la remisión de evidencias sobre el cumplimiento de las mencionadas medidas (**121**). De ello cabe deducir que sobre esta tipología de plataformas la obligación «*in vigilando*» y la confianza que generan con su organización articulan los parámetros de su responsabilidad.

VIII. Bibliografía

- • AGOUÉS MENDIZÁBAL, C., «La intervención administrativa en el transporte de viajeros por carretera», *Revista de Derecho del Transporte*, n.º 7, 2011, pp. 45-92.
- • BARDHI, Fleura. — ECKHARDT, Giana M., «Access-Based Consumption: The Case of Car Sharing», *Journal of Consumer Research*, Vol. 39, n.º 4, 2012, pp. 881-898.
- • BARNES, Javier, «Un falso dilema: Taxis vs. Uber», *Diario La Ley*, N.º 8942, Sección Tribuna, 16 de marzo de 2017, Editorial Wolters Kluwer, pp. 1-33
- • BENKLER, Yochai, «Sharing Nicely: On Shareable Goods and the Emergence of Sharing as a Modality of Economic Production», *Yale Law Journal*, Vol. 114, 2004, pp. 273-358.
- • BOBOC, Silvia, «Uber: ¿transportista o intermediaria en el transporte? El caso español», *La economía colaborativa: perspectivas, problemas y retos*, *Revista de Estudios Europeos*, n.º 70, Monográfico-Economía colaborativa, Instituto de Estudios Europeos, julio-diciembre, Universidad de Valladolid, 2017 (<http://www.ree-va.es/>), pp. 7-26.
- • CANO CAMPOS, Tomás, «La regulación del transporte público urbano», *Derecho de la regulación económica* (RUÍZ

OJEDA dir.), Iustel, Madrid, 2010, pp. 309-361.

- • CARBONELL PORRAS, Eloísa, «Competencia y mercado en el transporte en vehículos turismo ante el reto de las nuevas tecnologías», *Revista española de Derecho Administrativo*, n.º 179/2016. Parte Estudios, pp. 1-26.
- • CARBONELL PORRÁS, Eloísa — CANO CAMPOS, Tomás, *Los transportes urbanos*, Iustel, Madrid, 2006.
- • CHAMORRO DOMÍNGUEZ, M.ª Concepción, «Las nuevas modalidades de prestación de servicios de transporte urbano desde la óptica del derecho de la competencia», *La Ley mercantil*, n.º 38 (julio-agosto), 2017, pp. 1-50.
- • CUBILES SÁNCHEZ-POBRE, P., «La protección del medioambiente y la tributación local: posibilidades ofrecidas en la [ley reguladora de haciendas locales](#) y su aplicación práctica en Madrid, Barcelona, Granada y Sevilla», *La función tributaria local*, n.º 1, Editorial El Consultor de los Ayuntamientos, Madrid, febrero 2012, *La Ley* 5960/201.
- • DÍAZ GÓMEZ, M.ª Angustias, «Reflexiones en torno a la responsabilidad de las plataformas electrónicas de economía colaborativa», *La economía colaborativa: perspectivas, problemas y retos*, *Revista de Estudios Europeos*, n.º 70, julio-diciembre, Monográfico-Economía colaborativa, Instituto de Estudios Europeos, Universidad de Valladolid, 2017 (<http://www.ree-uva.es/>), pp. 27-68.
- • DOMÉNECH PASCUAL, Gabriel, «La regulación de la economía colaborativa (El caso "Uber contra el taxi")», *REVISTA CEFLEGAL. CEF*, n.ºs 175-176 (agosto-septiembre 2015), pp. 61-104.
- • «El impacto de la economía colaborativa sobre la regulación del taxi», *La eficiencia del transporte como objetivo de la actuación de los poderes públicos: liberalización y responsabilidad* (PETIT LAVALL — PUETZ eds.), Marcial Pons, Madrid, 2015, pp. 37-59.
- • EMPARANZA SOBEJANO, A., «Violación de normas», *Comentario práctico a la [Ley de Competencia Desleal](#)* (MARTÍNEZ SANZ dir.), Tecnos, Madrid, 2009, pp. 255-272.
- • FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, Pablo, *El Carpooling o viaje en coche compartido. Especial referencia a BlaBlaCar*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2019.
- • FERNÁNDEZ GARCÍA DE LA YEDRA, Ainhoa, «Alcance y aplicabilidad de la [sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 20 de diciembre de 2017](#) (caso Uber)», *Lan Harremanak — Revista de Relaciones Laborales*, n.º 41, 2019 (versión electrónica), pp. 1-31.
- • GARCÍA-PERROTE ESCARTÍN, Ignacio, *Revista de Información Laboral*, n.º 8, 2017, pp. 1-5.
- • GÓRRIZ LÓPEZ, Carlos, «Uber. Transporte de pasajeros y competencia desleal», *Revista de Derecho de Transporte*, n.º 16, 2015, pp. 77-98.
- • GÓRRIZ LÓPEZ, Carlos, «Taxi "vs" Uber: de la competencia desleal al arrendamiento de vehículo con conductor», *Revista de Derecho Mercantil*, 2019, n.º 311.
- • GUILLÉN NAVARRO, Nicolás Alejandro, «Vía libre a "Blablacar"», *Actualidad Jurídica Aranzadi*, n.º 928/2017, Parte artículo, pp. 1-2.
- • HAWLITSCHKE, Florian — TEUBNER, Timm, — ADAM, Marc T. P. — BORCHERS, Nils S. — MÖHLMANN, Mareike — WEINHARDT, Christof, «Trust in the Sharing Economy: An Experimental Framework», *Proceedings of the Thirty-Seventh International Conference on Information Systems (ICIS)*, Dublin, IE, December 11-14, 2016, pp. 1-136, 6. (<https://www.researchgate.net/publication/309204479>)
- • JARNE MUÑOZ, Pablo, «Nuevas tendencias en el transporte terrestre de viajeros. El fenómeno del transporte colaborativo», *El contrato de transporte de viajeros*, ZUBIRI DE SALINAS (dir.), Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2016, pp. 227-265.
- • LAGUNA DE PAZ, José Carlos, *La economía colaborativa: perspectivas, problemas y retos*, *Revista de Estudios Europeos*, n.º 70, julio-diciembre, 2017 (<http://www.ree-uva.es/>), pp. 159-178.
- • LEIÑENA MENDIZABAL, Elena, «El contrato de agencia y la comisión mercantil», *Cuadernos de Derecho y Comercio*, n.º 56, 2011, pp. 135-223.
- • «Keywords advertising delakoarekin bueltaka: Google France versus Louis Vuitton», *Revista ELERIA. Euskal Herriko Legelarien Aldizkaria*, [Eusko Ikaskuntza], Donostia, n.º 22, 2011, pp. 89-94.
- • «Los nuevos sistemas de utilización compartida de vehículos de transporte (*carpooling* y *car sharing*): entre la economía colaborativa y la competencia desleal», *Revista de Derecho Mercantil*, n.º 296, 2015, pp. 283-334 (versión electrónica).
- • «Desafíos jurídicos de la economía colaborativa: el caso BlaBlaCar en relación a UberPop», *Revista de Derecho*

Mercantil, n.º 310, 2018 (versión electrónica), pp. 1-39.

- • LÓPEZ JACOISTE, José Javier, La responsabilidad civil extracontractual: Una exploración jurisprudencial y de filosofía jurídica, Editorial Centro de Estudios Ramon Areces, SA, 2018, pp 1-720.
- • MARTÍN MORAL, M.ª Flora, «Economía colaborativa y protección del consumidor», *La economía colaborativa: perspectivas, problemas y retos*, *Revista de Estudios Europeos*, n.º 70, julio-diciembre, Monográfico — Economía colaborativa, Instituto de Estudios Europeos, Universidad de Valladolid, 2017 (<http://www.ree-uva.es/>), pp. 398-416.
- • MASSAGUER FUENTES, José, *Comentario a la Ley de Competencia Desleal*, Civitas, Madrid, 1999.
- • MIRANDA SERRANO, Luis María, «Economía colaborativa y competencia desleal ¿deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por plataformas digitales?», *Revista de Estudios Europeos*, n.º 70, julio-diciembre, 2017 (<http://www.ree-uva.es/>), pp. 197-249.
- • MONTERO PASCUAL, Juan José, «La regulación de la economía colaborativa», *La regulación de la economía colaborativa. Airbnb, BlaBlaCar, Uber y otras plataformas*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2017, pp. 23-65.
- • MUÑOZ MACHADO, Santiago, *Tratado de Derecho Administrativo y Derecho Público General*, t. I, Iustel, Madrid, 2006.
- • QUIJANO GONZÁLEZ, Jesús, «Función y responsabilidad de las plataformas en línea: Una aproximación», *La economía colaborativa: perspectivas, problemas y retos*, *Revista de Estudios Europeos*, n.º 70, julio-diciembre, Monográfico-Economía colaborativa, Instituto de Estudios Europeos, Universidad de Valladolid, 2017 (<http://www.ree-uva.es/>), pp. 338-352.
- • RIFKIN, Jeremy, *The zero Marginal Cost Society*, Palgrave Macmillan, Nueva York, 2014, pp. 1-290.
- • ROCHET, Jean Charles y TIROLE, Jean, «Platform Competition in Two-Sided Markets», *Journal of European Economic Association*, Vol. 1, n.º 4, 2003, pp. 990-1029.
- • RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, Isabel, «El servicio de mediación electrónica y las obligaciones de las plataformas de economía colaborativa», AAVV *La regulación de la economía colaborativa* (MONTERO PASCUAL dir.), Tirant lo Blanch, Valencia, 2017 (<http://www.ree-uva.es/>), pp. 125-168.
- • RUDA GONZÁLEZ, Albert, «Responsabilidad por hechos ajenos en la economía colaborativa. El caso de Uber», *Platform economy & Labour market*, n.º 27, pp. 424-440.
- • SALVADOR CODERCH, Pablo — RÁMOS GONZÁLEZ, Sonia, «Relaciones de complacencia y deberes para con los invitados», *InDret Revista para el Análisis del Derecho*, 2/2008 (versión electrónica), pp. 1-11.
- • SANZ GÓMEZ, Rafael, «Airbnb, ¿economía colaborativa o economía sumergida? Reflexiones sobre el papel de las plataformas de intermediación en la aplicación de los tributos», Comunicación presentada para la Jornada «Fiscalidad de la economía colaborativa: especial mención a los sectores de alojamiento y transporte» (Instituto de Estudios Fiscales, 16 de junio de 2017) (versión electrónica), pp. 1-17.
- • TARRÉS VIVES, Marc, *La regulación del Taxi. Legislación autonómica y experiencias de Derecho comparado*, Atelier, Barcelona, 2003.
- • VELASCO SAN PEDRO, Luis Antonio, VELASCO SAN PEDRO, Luis Antonio, *Diario La Ley*, N.º 8601, septiembre 2015 (LA LEY 5390/2015) (versión electrónica).
- • «El transporte colaborativo *hic et nunc*», *La economía colaborativa: perspectivas, problemas y retos*, *Revista de Estudios Europeos*, n.º 70, julio-diciembre, Monográfico-Economía colaborativa, Instituto de Estudios Europeos, Universidad de Valladolid, 2017 (<http://www.ree-uva.es/>), pp. 398-416.

(1) Trabajo realizado en el marco del Proyecto de Investigación «Nuevas tecnologías, transformación de mercados y Derecho de la Competencia», financiado por el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades y por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (Ref. RTI2018-094201-B-C21), cuyo Investigador Principal es el profesor Aitor Zurimendi Isla. Asimismo, la autora forma parte un grupo de investigación consolidado del Gobierno Vasco (modalidad A), dirigido por el Profesor Alberto Emparanza.

(2) *Prosumidores*.

- (3) Atendiendo a la situación mundial generada por la pandemia del COVID-19, se mencionará tangencialmente al final del trabajo esta inesperada circunstancia, con objeto de precisar la respuesta de esta tipología de plataformas ante un potencial episodio de contagio en la prestación del servicio.
- (4) En esta práctica, no se genera el concepto de retribución económica para el oferente del servicio (BlaBlaCar, Amovens).
- (5) En esta modalidad, el sistema de *car sharing* integra una práctica de los conductores de turismos (profesionales o no) que, a cambio de una retribución económica, trasladan viajeros en un área urbana o metropolitana (Uber, Lyft).
- (6) Este sería el caso de la plataforma Cabify
- (7) Los algoritmos facilitan la automatización de procesos, procurando la solución óptima a un problema planteado en tiempo real y a escala elevada global.
- (8) LEIÑENA MENDIZÁBAL, Elena, «Los nuevos sistemas de utilización compartida de vehículos de transporte (*carpooling* y *car sharing*): entre la economía colaborativa y la competencia desleal», *Revista de Derecho Mercantil*, nº 296, 2015, pp. 283-334, (versión electrónica p. 1 ss.); MONTERO PASCUAL, Juan José, «La regulación de la economía colaborativa», *La regulación de la economía colaborativa. Airbnb, BlaBlaCar, Uber y otras plataformas*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2017, pp. 23-65, 24 ss.
- (9) CUBILES SÁNCHEZ-POBRE, P., «La protección del medioambiente y la tributación local: posibilidades ofrecidas en la [ley reguladora de haciendas locales](#) y su aplicación práctica en Madrid, Barcelona, Granada y Sevilla», *La función tributaria local*, nº 1, Editorial El Consultor de los Ayuntamientos, Madrid, Febrero 2012, *La Ley* 5960/201, p. 1 ss.; LEIÑENA MENDIZÁBAL, Elena, «Los nuevos sistemas de utilización compartida de vehículos de transporte (*carpooling* y *car sharing*)...», *op. cit.*, 322-323.
- (10) ROCHET, Jean Charles y TIROLE, Jean, «Platform Competition in Two-Sided Markets», *Journal of European Economic Association*, Vol. 1, nº 4, 2003, pp. 990-1029, 990 y 1017-1018; MONTERO PASCUAL, Juan José, «La regulación de la economía colaborativa», *op. cit.*, pp. 25-26.
- (11) BENKLER, Yochai, «Sharing Nicely: On Shareable Goods and the Emergence of Sharing as a Modality of Economic Production», *Yale Law Journal*, Vol. 114, 2004, pp. 273-358, 273, 305 y 315; RIFKIN, Jeremy, *The zero Marginal Cost Society*, Palgrave Macmillan, Nueva York, 2014, pp. 1-290, 221; MONTERO PASCUAL, Juan José, «La regulación de la economía colaborativa», *op. cit.*, pp. 29-30.
- (12) No cabe obviar que esta entrada de los particulares en la actividad económica genera tensiones, máxime cuando el estatus profesional de comerciante o empresario de la legislación mercantil ([art. 1 CCom](#)) exige el cumplimiento de determinadas obligaciones (contables), aportaciones a la Seguridad Social y obligaciones fiscales o tributarias (impuesto de valor añadido), que se eluden cuando el prestador del servicio a través de las plataformas digital es una persona física (consumidora). En este sentido, MONTERO PASCUAL, Juan José, «La regulación de la economía colaborativa», *op. cit.*, pp. 34-35.
- (13) Como ocurre en eBay o Airbnb. MIRANDA SERRANO, Luis María, «Economía colaborativa y competencia desleal ¿deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por plataformas digitales?», *Revista de Estudios Europeos*, nº 70, julio-diciembre, 2017, (<http://www.ree-uva.es/>), pp. 197-249, 203, señala que excluirlos del concepto de EC resultaría reduccionista e incompleto.
- (14) Piénsese en la utilización de un vehículo infrautilizado para un viaje compartido o la utilización compartida de una vivienda.
- (15) Es el caso del arrendamiento de un vehículo con conductor VTC o del transporte interurbano (BlaBlaCar) que habitualmente se contrata con meses, semanas o días de antelación. BARDHI, Fleura. – ECKHARDT, Giana M., «Access-Based Consumption: The Case of Car Sharing», *Journal of Consumer Research*, Vol. 39, nº 4, 2012, pp. 881-898, 881 y 894; MONTERO PASCUAL, Juan José, «La regulación de la economía colaborativa», *op. cit.* p. 33.
- (16) SALVADOR CODERCH, Pablo – RÁMOS GONZÁLEZ, Sonia, «Relaciones de complacencia y deberes para con los invitados», *InDret Revista para el Análisis del Derecho*, 2/2008, (versión electrónica), pp. 1-11, 1 y 9-10, señala que, incluso hay sectores que enmarcan el fenómeno de la EC en las relaciones de complacencia (*Gefälligkeiten*), integrando en ellas aquéllas que excluyen claramente la voluntad de establecer una relación jurídica entre las partes».
- (17) MONTERO PASCUAL, Juan José, «La regulación de la economía colaborativa», *op. cit.* p. 35.
- (18) Así, por ejemplo, en el supuesto en el que se compartan los gastos del vehículo en un determinado trayecto (BlaBlaCar).
- (19) MONTERO PASCUAL, J.J., Juan José, «La regulación de la economía colaborativa», *op. cit.* pp. 36-37
- (20) En este sentido, el Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre Consumo colaborativo o participativo: un modelo de

sostenibilidad para el siglo XXI (DOUE C 177/01), publicado el 11 de junio de 2014.

- (21) Sector del transporte de viajeros, arrendamiento de vivienda, distribución, ropa, gastronomía, etc.
- (22) Plataformas digitales del ámbito público: Coche Compartir, Aragón menos humos, dBizi, Alokabide, JantziAgain, Chefly, Eatwith, Linkinfood y otras.
- (23) BlaBlaCar, Amovens, UberPop, Cabify, Airbnb, Deliveroo, Glovo, Amazon, etc.
- (24) MONTERO PASCUAL, Juan José, «La regulación de la economía colaborativa», *op. cit.*, p. 41
- (25) La [Ley 34/2002](#) LSSI incorporó al ordenamiento español la [Directiva 2000/31/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2000](#), relativa a determinados aspectos jurídicos de los servicios de la sociedad de la información y del comercio electrónico en el mercado interior (denominada Directiva del comercio electrónico), que establecía un régimen reforzado de libre prestación de servicios, conforme al [artículo 49 TFUE](#).
- (26) Las controversias han derivado en la judicialización de varios conflictos entre el sector del taxi y del transporte discrecional de viajeros en autobús con las plataformas Uber (servicio UberPop) y BlaBlaCar.
- (27) MASSAGUER FUENTES, José, *Comentario a la Ley de Competencia Desleal*, Civitas, Madrid, 1999, pp. 441-442; EMPARANZA SOBEJANO, A., «Violación de normas», Comentario práctico a la [Ley de Competencia Desleal](#) (MARTINEZ SANZ dir.), Tecnos, Madrid, 2009, pp. 255-272, 264-265.
- (28) Ha sido en el sector de reparto de comida a domicilio en el que se han planteado más reclamaciones y se han dictado más sentencias en relación a la naturaleza laboral entre el prestador del servicio de reparto de comida a domicilio y las plataformas digitales que intermedian y organizan el reparto (Deliveroo y Glovo). En este sentido, la [Sentencia 188/2019, de 22 de julio](#), del Juzgado de lo Social nº 19 de Madrid, que califica y fundamenta de relación laboral dependiente la relación entre el demandante y la sociedad Deliveroo.
- (29) El fiscal general del Estado de California ha interpuesto en mayo de 2020 una demanda contra las empresas de transporte compartido Uber y Lyft, defendiendo la relación laboral existente entre los conductores y las plataformas en contra de la calificación de contratistas que éstas les otorgan.
(https://www.eldiario.es/tecnologia/California-Uber-conductores-categoria-empleados_0_1023998763.html)
- (30) Uber Systems Spain, SL traslada los beneficios de su app a Uber International Holding, B.V., con sede en Amsterdam, donde la presión fiscal por el impuesto de sociedades es menor a la española.
- (31) SANZ GÓMEZ, Rafael, «Airbnb, ¿economía colaborativa o economía sumergida? Reflexiones sobre el papel de las plataformas de intermediación en la aplicación de los tributos», Comunicación presentada para la Jornada «Fiscalidad de la economía colaborativa: especial mención a los sectores de alojamiento y transporte» (Instituto de Estudios Fiscales, 16 de junio de 2017), (formato electrónico Academia.edu), pp. 1-17, 4.
- (32) La asociación sectorial de taxistas Taxi Project 2.0 ha presentado una denuncia en mayo de 2020, ante la Fiscalía de Delitos Económicos de la Audiencia Nacional contra la empresa de Uber, por presunto fraude en el impago del IVA.
(<https://www.elperiodico.com/es/sociedad/20200520/denuncia-taxistas-uber-fraude-a-hacienda-7968291>)
- (33) En este sentido, la Comisión avanza mediante la Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifican la [Directiva 93/13/CEE del Consejo, de 5 de abril de 1993](#), la [Directiva 98/6/CE](#) del Parlamento Europeo y del Consejo, la [Directiva 2005/29/CE](#) del Parlamento Europeo y del Consejo y la [Directiva 2011/83/UE](#) del Parlamento Europeo y del Consejo, en lo que atañe a la mejora de la aplicación y la modernización de las normas de protección de los consumidores de la UE [COM (2018) 185 final/2018/0090 (COD)].
(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018PC0185&from=ES>)
- (34) Agenda Europea elaborada por la Comisión y trasladada en modo de Comunicación al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones [COM (2016) 356 final], de 2 de junio de 2016, pp. 1-18, 3.
(https://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-2001_es.htm)
- (35) COM (2016) 356 final, de 2 de junio de 2016, pp. 1-18, 1 ss.
- (36) Destaca como factores relevantes para la calificación de «prestador de servicios profesionales»: la frecuencia de los servicios prestados, el fin lucrativo y el volumen de negocio.

- (37) Conclusiones de 11 de marzo de 2017. Las conclusiones del Abogado General no vinculan al Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), pero sí constituyen un punto de referencia importante. Las conclusiones también se refieren al Asunto C-320/16 Uber France, SAS.
(<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=190593&doclang=ES>)
- (38) [STJUE de 20 de diciembre de 2017](#), asunto planteado como cuestión prejudicial al Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el Juzgado de lo Mercantil número 3 de Barcelona, mediante providencia de 17 de junio de 2015. Las cuestiones prejudiciales trasladadas en la providencia hacían referencia concreta a la calificación de la actividad de UberPop, a la luz de las [Directivas 2000/31](#), [2006/123](#) y del [Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea](#), y las consecuencias que en su caso deberían extraerse de esta calificación.
(<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=198047&pageIndex=0&doclang=ES&mode=req&dir=&occ=first&part=1>)
- (39) Sentencia del Juzgado de lo Mercantil n° 3 de Barcelona, de 10 de abril de 2018. Previamente, siguiendo las Conclusiones del Abogado General Szpunar, las Sentencias del Juzgado de lo Mercantil n° 2 de Madrid, de 2 de febrero (confirmada por la SAP de Madrid n° 14/2019, de 19 de enero) y n° 12 de Madrid, de 13 de junio de 2017.
- (40) LEIÑENA MENDIZÁBAL, Elena, «Desafíos jurídicos de la economía colaborativa: el caso BlaBlaCar en relación a UberPop», *Revista de Derecho Mercantil*, n° 310, 2018, (versión electrónica) pp. 1-39, 14.
- (41) MONTERO PASCUAL, Juan José, «La regulación de la economía colaborativa», *op. cit.*, p. 38, señala en este sentido que la mediación es un contrato atípico en el ordenamiento español, en el que las partes, en uso de la autonomía de la voluntad, regulan sus relaciones jurídicas y vinculados a la libertad ([art. 1901 CC](#)) y condicionados a la ley, la moral y el orden público ([art. 1255 CC](#)); LEIÑENA MENDIZÁBAL, Elena, «El contrato de agencia y la comisión mercantil», *Cuadernos de Derecho y Comercio*, n° 56, 2011, pp. 135-223, ante la dificultad de la calificación de determinadas figuras de la mediación, propone tener en cuenta las características de la institución de la agencia (*sui generis*).
- (42) MONTERO PASCUAL, Juan José, «La regulación de la economía colaborativa», *op. cit.*, p. 39; BARNES, Javier, «Un falso dilema: Taxis vs. Uber», *Diario La Ley*, N° 8942, Sección Tribuna, 16 de Marzo de 2017, Editorial Wolters Kluwer, pp. 1-33, 8, entiende que los servicios que presta UberPop encajan con naturalidad en el presupuesto de hecho de la norma ([Directiva 2015/1535](#)) y, en ningún caso, la actividad de la plataforma es de transporte, sino que tiene su propia regulación, autónoma y distinta de la de ese servicio subyacente.
- (43) Agenda Europea 2016 para la Economía Colaborativa [COM (2016) 356 final, de 2 de junio de 2016, pp. 1-18, 6-7.
- (44) En este sentido, la [STJUE de 20 de diciembre de 2017 \(Asunto C-434/15, Asociación Élite Taxi vs. Uber System Spain, SL\) \(ECLI:EU:C:2017:981\)](#) que, tras analizar los indicios la actividad de UberPop, le llevan a concluir que Uber ejerce una influencia decisiva sobre las condiciones de las prestaciones efectuadas por los conductores, puesto que 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 (apartados 37-39).
- (45) Conforme a estos criterios, la plataforma BlaBlaCar, por el contrario, procuraría un servicio de la sociedad de la información, dado que no ejerce una influencia decisiva en el sentido de la decisión del Tribunal europeo (Asunto C-434/15). Y es que esta plataforma no ha creado la posibilidad de compartir coche y gastos del trayecto, posibilidad que existía antes de su creación, e incluso, los usuarios de la plataforma tendrían la capacidad de seguir compartiendo coche si no existiese la plataforma, si bien no en las mismas condiciones. En este sentido, FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, Pablo, *El Carpooling o viaje en coche compartido. Especial referencia a BlaBlaCar*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2019, pp. 74-75.
- (46) MONTERO PASCUAL, Juan José, «La regulación de la economía colaborativa», *op. cit.*, p. 39; BARNES, Javier, «Un falso dilema: Taxis vs. Uber», *op. cit.*, p. 8.
- (47) La [Directiva 2006/123/CE](#) de servicios en el mercado interior, extendió el régimen de libre prestación también a las plataformas colaborativas.
- (48) La Exposición de Motivos de la LSSI recoge el ámbito objetivo de aplicación de la Ley a todo servicio de intermediación en la gestión de la información y la contratación electrónica. Por lo tanto, el legislador está pensando en la actividad de la intermediación, no en la prestación del servicio subyacente, de manera que el desempeño de esa actividad de mediación no exige autorización previa. DOMÉNECH PASCUAL, Gabriel, «La regulación de la economía colaborativa (El caso «Uber contra el taxi»», *REVISTA CEFLEGAL. CEF*, n°s 175-176 (agosto-septiembre 2015), pp. 61-104, 69 y 71; GÓRRIZ LÓPEZ, Carlos, «Uber. Transporte de pasajeros y competencia desleal», *Revista de Derecho de Transporte*, n° 16, 2015, pp. 77-98, 93-96; MONTERO PASCUAL, Juan José, «La regulación de la economía colaborativa», *op. cit.*, pp. 56-63.
- (49) A este respecto, FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, Pablo, *El Carpooling o viaje en coche compartido, op. cit.*, pp. 78-79, nota 54, destaca el Considerando 18 de la [Directiva 2000/31/CE](#) sobre comercio electrónico que señalaba que: «los servicios de la

sociedad de la información cubren una amplia variedad de actividades económicas que se desarrollan en línea [...] Los servicios de la información no se limitan únicamente a servicios que dan lugar a la contratación en línea, sino también, en la medida en que representan una actividad económica, son extensivos a servicios no remunerados por sus destinatarios, como aquéllos que consisten en ofrecer información en línea o comunicaciones comerciales, o los que ofrecen instrumentos de búsqueda, acceso y recopilación de datos».

- (50) LEIÑENA MENDIZÁBAL, Elena, «Desafíos jurídicos de la economía colaborativa», *op. cit.*, p. 9. En este sentido, FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, Pablo, *El Carpooling o viaje en coche compartido*, *op. cit.*, pp. 82-83, señala que la calificación del transporte como servicio público, conforme al [Reglamento \(CE\) nº 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre](#), sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, ha derivado en que los servicios de transporte no estén comprendidos en la [Directiva 2006/123/CE](#), relativa a los servicios en el mercado interior.
- (51) CARBONELL PORRAS, Eloísa, «Competencia y mercado en el transporte en vehículos turismo ante el reto de las nuevas tecnologías», *Revista española de Derecho Administrativo*, nº 179/2016. Parte Estudios, 1-26, 25; FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, Pablo, *El Carpooling o viaje en coche compartido*, *op. cit.*, p. 83.
- (52) CHAMORRO DOMÍNGUEZ, M^a Concepción, «Las nuevas modalidades de prestación de servicios de transporte urbano desde la óptica del derecho de la competencia», *La Ley mercantil*, nº 38 (julio-agosto), 2017, pp. 1-50, 50; BOBOC, Silvia, «Uber: ¿transportista o intermediaria en el transporte? El caso español», *La economía colaborativa: perspectivas, problemas y retos*, *Revista de Estudios Europeos*, nº 70, Monográfico-Economía colaborativa, Instituto de Estudios Europeos, julio-diciembre, Universidad de Valladolid, 2017, pp. 7-26, 25-26; FERNÁNDEZ GARCÍA DE LA YEDRA, Ainhoa, «Alcance y aplicabilidad de la [sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 20 de diciembre de 2017](#) (caso Uber)», *Lan Harremanak - Revista de Relaciones Laborales*, nº 41, 2019, (versión electrónica), pp. 1-31, 7-8.
- (53) FERNÁNDEZ GARCÍA DE LA YEDRA, Ainhoa, «Alcance y aplicabilidad de la [sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 20 de diciembre de 2017](#)...», *op. cit.*, p. 8.
- (54) En esta modalidad podemos incluir la actividad de las plataformas BlaBlaCar y Amovens
- (55) En esta modalidad podemos incluir la actividad de las plataformas Uber (UberPop) y Lyft
- (56) (BOE-A-1987-17803)
- (57) [Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre](#), por el que se aprueba el Reglamento de la [Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres](#) (BOE-A-1990-24442).
- (58) AGOUÉS MENDIZÁBAL, C., «La intervención administrativa en el transporte de viajeros por carretera», *Revista de Derecho del Transporte*, nº 7, 2011, pp. 45-92, 66; LEIÑENA MENDIZÁBAL, Elena, «Los nuevos sistemas de utilización compartida de vehículos de transporte (*carpooling* y *car sharing*)...», *op. cit.*, pp. 294-295.
- (59) Por ejemplo, País Vasco, Cataluña y Andalucía
- (60) Sobre esta articulación normativa CARBONELL PORRÁS, Eloísa – CANO CAMPOS, Tomás, *Los transportes urbanos*, Iustel, Madrid, 2006, p. 127, consideran que el marco general de la LOTT era suficiente para regular el transporte, sin necesidad de que las CCAA dictasen leyes generales de ordenación de transporte; CANO CAMPOS, Tomás, «La regulación del transporte público urbano», *Derecho de la regulación económica* (RUÍZ OJEDA dir.), Iustel, Madrid, 2010, pp. 309-361, 318.
- (61) FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, Pablo, *El Carpooling o viaje en coche compartido*, *op. cit.*, pp. 109-110, señala que la interpretación del término «allegados», *ex* artículo 101.1 LOTT, resulta más compleja, como consecuencia de la modificación operada por el artículo 2.105 del [Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero](#), por el que se ha modificado el Reglamento de la LOTT de 1990. En todo caso, destaca el autor que, conforme recoge el artículo 101.1 LOTT, si el transporte cubre las necesidades del titular del vehículo, como sucede en los supuestos de coche compartido, poco importa que el resto de pasajeros que comparten el trayecto merezcan o no la calificación de allegados.
- (62) CANO CAMPOS, Tomás, «La regulación del transporte público urbano», *op. cit.* p. 311; LEIÑENA MENDIZÁBAL, Elena, «Los nuevos sistemas de utilización compartida de vehículos de transporte (*carpooling* y *car sharing*)...», *op. cit.*, p. 299.
- (63) LEIÑENA MENDIZÁBAL, Elena, «Los nuevos sistemas de utilización compartida de vehículos de transporte (*carpooling* y *car sharing*)...», *op. cit.*, p. 322; VELASCO SAN PEDRO, Luis Antonio, «El transporte colaborativo *hic et nunc*», *La economía colaborativa: perspectivas, problemas y retos*, *Revista de Estudios Europeos*, nº 70, julio-diciembre, Monográfico-Economía colaborativa, Instituto de Estudios Europeos, Universidad de Valladolid, 2017, (<http://www.ree-uva.es/>), pp. 398-416, 413, nota 64; FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, Pablo, *El Carpooling o viaje en coche compartido*, *op. cit.*, pp. 105-106.
- (64) CANO CAMPOS, Tomás, «La regulación del transporte público urbano», *op. cit.*, p. 311; LEIÑENA MENDIZÁBAL, Elena, «Los nuevos sistemas de utilización compartida de vehículos de transporte (*carpooling* y *car sharing*)...», *op. cit.*, pp. 300 - 301.

- (65) A modo de ejemplo, [Decreto 200/2019, de 17 de diciembre](#), de condiciones de prestación del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor o conductora y con autorización de ámbito nacional (VTC-N) en la Comunidad Autónoma de Euskadi (BOPV nº 242).
- LEIÑENA MENDIZÁBAL, Elena, «Los nuevos sistemas de utilización compartida de vehículos de transporte (*carpooling* y *car sharing*)...», *op. cit.*, p. 302.
- (66) FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, Pablo, *El Carpooling o viaje en coche compartido*, *op. cit.*, pp. 110-111.
- (67) LEIÑENA MENDIZÁBAL, Elena, «Los nuevos sistemas de utilización compartida de vehículos de transporte (*carpooling* y *car sharing*)...», *op. cit.*, p. 302; TARRÉS VIVES, Marc, *La regulación del Taxi. Legislación autonómica y experiencias de Derecho comparado*, Atelier, Barcelona, 2003, 53; MUÑOZ MACHADO, Santiago, *Tratado de Derecho Administrativo y Derecho Público General*, t. I, Iustel, Madrid, 2006, p. 1211.
- (68) FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, Pablo, *El Carpooling o viaje en coche compartido*, *op. cit.*, p. 111.
- (69) LEIÑENA MENDIZÁBAL, Elena, «Los nuevos sistemas de utilización compartida de vehículos de transporte (*carpooling* y *car sharing*)...», *op. cit.*, p. 23.
- (70) Las conclusiones del Abogado General Szpunar de 11 de marzo de 2017 en el Asunto C-434/15, también afectaron al Asunto C-320/16 Uber France, SAS.
- (71) Apartado 61 de las conclusiones del Abogado General en el Asunto C-434/15. Apoyan esta perspectiva, CHAMORRO DOMÍNGUEZ, M^a Concepción, «Las nuevas modalidades de prestación de servicios de transporte urbano desde la óptica del derecho de la competencia...», *op. cit.*, pp. 18-20; BOBOC, Silvia, «Uber: ¿transportista o intermediaria en el transporte? El caso español...», *op. cit.*, pp. 25-26; MIRANDA SERRANO, Luis María, «Economía colaborativa y competencia desleal...», *op. cit.*, p. 235; FERNÁNDEZ GARCÍA DE LA YEDRA, Ainhoa, «Alcance y aplicabilidad de la [sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 20 de diciembre de 2017](#)...», *op. cit.*, pp. 6-7.
- (72) GÓRRIZ LÓPEZ, Carlos, «Taxi «vs» Uber: de la competencia desleal al arrendamiento de vehículo con conductor», *Revista de Derecho Mercantil*, nº 311, 2019, pp. 6 ss., no obstante, observa falta de fundamentación en la calificación de servicio de transporte o servicio de la sociedad de la información en la calificación otorgada por el TJUE al servicio UberPop.
- (73) (Roj: SJM B 38/2018 - [ECLI: ES:JMB:2018:38](#))
- (74) FERNÁNDEZ GARCÍA DE LA YEDRA, Ainhoa, «Alcance y aplicabilidad de la [sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 20 de diciembre de 2017](#)...», *op. cit.*, pp. 10-11.
- (75) Un análisis exhaustivo de la resolución en FERNÁNDEZ GARCÍA DE LA YEDRA, Ainhoa, «Alcance y aplicabilidad de la [sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 20 de diciembre de 2017](#)...», *op. cit.*, pp. 13-14.
- (76) GUILLÉN NAVARRO, Nicolás Alejandro, «Vía libre a «Blablacar»», *Actualidad Jurídica Aranzadi*, nº 928/2017, Parte artículo, pp. 1-2.
- (77) (AC\2017\207)
- (78) (SAP M 1255/2019 - [ECLI: ES:APM:2019:1255](#))
- (79) Un análisis detallado de la resolución en BOBOC, Silvia, «Uber: ¿transportista o intermediaria en el transporte? El caso español...», *op. cit.*, pp. 242-243; LEIÑENA MENDIZÁBAL, Elena, «Desafíos jurídicos de la economía colaborativa», *op. cit.*, p. 9 ss.; FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, Pablo, *El Carpooling o viaje en coche compartido*, *op. cit.*, pp. 91, 109-110.
- (80) La sociedad Maxi Mobility Spain, SL que gestiona el servicio Cabify, fue demandada por la Federación profesional del Taxi de Madrid, argumentando la mencionada asociación que infringía los artículos 182 RLOTT y 15.1 y 2 LCD, puesto que realizaba su actividad sin la licencia correspondiente. En esa oportunidad la Sentencia del Juzgado de lo Mercantil nº 12 de Madrid de 13 de junio de 2017, calificó la actividad de un servicio de intermediación que contaba, además, con la habilitación administrativa pertinente como agencia de mediación entre los usuarios de transporte y los transportistas. Atendiendo a la [STJUE de 20 de diciembre de 2017](#), discernía el Juzgado entre «servicio en el ámbito del transporte» y «servicio de transporte». La Sentencia de la [Audiencia Provincial de Madrid nº 14/2019](#), de 19 de enero, ratificó la del Juzgado de lo Mercantil, confirmó la resolución de instancia, apoyándose en la existencia de autorización para desarrollar la actividad, así como en la inexistencia de ventajas comparativas.
- (81) En este sector, el conflicto ha sido resuelto, en parte, por la respuesta dada por el TJUE en la Sentencia de 19 de diciembre de 2019, confirmando la tesis de la separabilidad de los servicios de intermediación de los de alojamiento y la ausencia de influencia decisiva sobre estos últimos. Ello le condujo a fallar que la actividad de la plataforma es la de un servicio de la sociedad de la

información, conforme al Derecho derivado europeo (apartados 39-41).

- (82) En el sector del reparto de comida a domicilio también se han planteado diversas controversias, fundamentadas principalmente en la calificación de la relación entre los prestadores del servicio o *riders* y las plataformas. Esto es, si esa relación cabe calificarla de laboral o mercantil, dado que la responsabilidad de estas últimas varía en función de esa calificación. Los conflictos planteados han dado lugar a resoluciones diversas, si bien en todas ellas se toman en consideración los criterios de la influencia decisiva de la plataforma en la organización de la actividad de los *riders*. Así, la Sentencia nº 188/2019 del Juzgado de los Social nº 19 de Madrid, resolvió a favor de la calificación de empleado del prestador por la influencia decisiva que ejercía la plataforma Deliveroo (Roofoods Spain, SL) en la actividad del *rider*. Por el contrario, la Sentencia nº 284 del Juzgado de lo Social nº 39 de Madrid, calificó de prestador de servicio autónomo la actividad del *rider* respecto a la plataforma Glovo (Glovoapp23, SL), argumentando la autonomía de este último en el desarrollo de su actividad, la libertad horaria y la no exclusividad.
- (83) MIRANDA SERRANO, Luis María, «Economía colaborativa y competencia desleal...», *op. cit.*, p. 249.
- (84) QUIJANO GONZÁLEZ, Jesús, «Función y responsabilidad de las plataformas en línea: Una aproximación», *La economía colaborativa: perspectivas, problemas y retos, Revista de Estudios Europeos*, nº 70, julio-diciembre, Monográfico-Economía colaborativa, Instituto de Estudios Europeos, Universidad de Valladolid, 2017, (<http://www.ree-uva.es/>), pp. 338-352, 349, defiende la importancia de la vinculación entre el papel de las plataformas y la responsabilidad que deben asumir, conforme a la perspectiva que incorporan los documentos emitidos por la UE, así en el Dictamen del Consejo Económico y Social Europeo, publicado en el DOUE de 19 de agosto de 2016, sobre «La economía colaborativa y la autorregulación», éste promueve una responsabilidad proporcionada a la influencia y al control que la plataforma tiene sobre la prestación subyacente.
- (85) FERNÁNDEZ GARCÍA DE LA YEDRA, Ainhoa, «Alcance y aplicabilidad de la [sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 20 de diciembre de 2017...](#)», *op. cit.*, pp. 19 y104.
- (86) JARNE MUÑOZ, Pablo, «Nuevas tendencias en el transporte terrestre de viajeros. El fenómeno del transporte colaborativo», *El contrato de transporte de viajeros*, ZUBIRI DE SALINAS (dir.), Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2016, pp. 227-265, 262-263; VELASCO SAN PEDRO, Luis Antonio, *Diario La Ley*, Nº 8601, septiembre 2015 (LA LEY 5390/2015), (versión electrónica), p. 14; BARNES, Javier, «Un falso dilema: Taxis vs. Uber», *op. cit.*, p. 2; CHAMORRO DOMÍNGUEZ, M^a Concepción, «Las nuevas modalidades de prestación de servicios de transporte urbano...», *op. cit.*, p. 31.
- (87) MARTÍN MORAL, M^a Flora, «Economía colaborativa y protección del consumidor», *La economía colaborativa: perspectivas, problemas y retos, Revista de Estudios Europeos*, nº 70, julio-diciembre, Monográfico - Economía colaborativa, Instituto de Estudios Europeos, Universidad de Valladolid, 2017, (<http://www.ree-uva.es/>), pp. 398-416, 179-196 y188, señala que el colectivo de empresas de economía colaborativa Sharing España, en el que se integran importantes plataformas digitales (Blablacar, Airbnb o Cabify), ha elaborado un «Código de principios y buenas prácticas de plataformas colaborativas», al que las plataformas adheridas se comprometen voluntariamente a proteger a las personas usuarias con objeto de defender el modelo y la reputación de la economía colaborativa.
- (<http://www.sharingspana.es/media/codigo-principios-buenas-practicas-sharing-espana.pdf>)
- (88) En este sentido, DOMÉNECH PASCUAL, Gabriel, «El impacto de la economía colaborativa sobre la regulación del taxi», *La eficiencia del transporte como objetivo de la actuación de los poderes públicos: liberalización y responsabilidad* (PETIT LAVALL – PUETZ eds.), Marcial Pons, Madrid, 2015, pp. 37-59, 58; LAGUNA DE PAZ, José Carlos, *La economía colaborativa: perspectivas, problemas y retos, Revista de Estudios Europeos*, nº 70, julio-diciembre, 2017, (<http://www.ree-uva.es/>), pp. 159-178, 163 ss.; VELASCO SAN PEDRO, Luis Antonio, «El transporte colaborativo *hic et nunc*», *op. cit.*, pp. 406 y 415, concreta que la regulación debería de conservar las ventajas que procura la plataforma y, al mismo tiempo, corregir los fallos en la problemática laboral y tributaria.
- (89) Por ejemplo, Google por restringir que otras webs desplieguen publicidad de sus competidores.
- (90) La plataforma Amazon está siendo investigada por el trato abusivo que da a los vendedores de terceros en su plataforma.
- (<https://www.genbeta.com/actualidad/union-europea-acusara-a-amazon-trato-vendedores-terceros-plataforma-wsj>)
- (91) En este sentido, la Agenda Europea para la economía colaborativa, COM (2016) 356 final, de 2 de junio de 2016, págs. 1-18.
- (92) La equidad en la tributación y la colaboración entre las haciendas y las plataformas es otra de las cuestiones sobre la que hay que reflexionar en el entorno europeo, sin embargo, su estudio excede del objeto de este trabajo.
- (93) FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, Pablo, *El Carpooling o viaje en coche compartido*, *op. cit.*, pp. 84-86.
- (94) FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, Pablo, *El Carpooling o viaje en coche compartido*, *op. cit.*, pp. 87-88, señala que la interpretación extensiva del «conocimiento efectivo» plantea problemas de seguridad jurídica, dado que atribuye a agentes no especializados la responsabilidad de valorar si los contenidos, comentarios u opiniones, deben de ser retirados o, por el contrario, ser blindados al amparo de la libertad de expresión.

- (95) Agenda Europea para la economía colaborativa, COM (2016) 356 final, de 2 de junio de 2016, p. 8.
- (96) Conforme a la interpretación del TJUE del Considerando 42 de la [Directiva 2000/31/CE](#), en los asuntos C-236/08 y C-238/08, *Google France/Louis Vuitton*. Estudios exhaustivos a este respecto: LEIÑENA, Elena, «Keywords advertising delakoarekin bueltaka: *Google France versus Louis Vuitton*», *Revista ELERIA. Euskal Herriko Legelarien Aldizkaria*, [Eusko Ikaskuntza], Donostia, nº 22, 2011, pp. 89-94, 89 y 94; CHAMORRO DOMÍNGUEZ, M^a Concepción, «Las nuevas modalidades de prestación de servicios de transporte urbano...», *op. cit.*, p. 30; MARTÍN MORAL, M^a Flora, «Economía colaborativa y protección del consumidor», *op. cit.*, p. 190, destaca que incluso el Comité Económico y Social Europeo ha llegado a proponer la creación de organismos independientes de control que garanticen la calidad y fiabilidad de las evaluaciones y calificaciones; QUIJANO GONZÁLEZ, Jesús, «Función y responsabilidad de las plataformas en línea: Una aproximación», *op. cit.*, p. 344, menciona las sentencias del TJUE *Google*, de 23 de marzo de 2010 y *eBay*, de 12 de julio de 2011, en las cuales el Tribunal sienta las bases interpretativas del principio de exoneración de responsabilidad del artículo 14 Directiva 2000; VELASCO SAN PEDRO, Luis Antonio, «El transporte colaborativo *hic et nunc*», *op. cit.*, p. 413.
- (97) Agenda Europea para la economía colaborativa, COM (2016) 356 final, de 2 de junio de 2016, p. 8.
- (98) QUIJANO GONZÁLEZ, Jesús, «Función y responsabilidad de las plataformas en línea: Una aproximación», *op. cit.*, p. 349; FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, Pablo, *El Carpooling o viaje en coche compartido*, *op. cit.*, p. 87-90.
- (99) La Unión Europea está trabajando en la nueva Digital Services Act, con objeto de articular el papel de los intermediarios digitales en el marco de un entorno digital único, tratando de mantener los principios básicos en relación a la responsabilidad de los intermediarios online y respetando, a su vez, los derechos fundamentales de los ciudadanos de la UE
(<https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/digital-services-act-package>)
- (100) Contenidos perjudiciales para menores, uso de contenidos protegidos, temas de pedofilia, incitación al odio o al terrorismo. En este sentido la Comunicación de la Comisión «Las plataformas en línea y el mercado único digital. Retos y oportunidades para Europa» [COM (2016) 288 final, Bruselas, 25 de mayo de 2016, p. 9]. FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, Pablo, *El Carpooling o viaje en coche compartido*, *op. cit.*, pp. 90-91.
- (101) FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, Pablo, *El Carpooling o viaje en coche compartido*, *op. cit.*, p. 91.
- (102) RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, Isabel, «El servicio de mediación electrónica y las obligaciones de las plataformas de economía colaborativa», AAVV *La regulación de la economía colaborativa* (MONTERO PASCUAL dir.), Tirant lo Blanch, Valencia, 2017, (<http://www.ree-uva.es/>), pp. 125-168, 158-159 y 167; DÍAZ GÓMEZ, M^a Angustias, «Reflexiones en torno a la responsabilidad de las plataformas electrónicas de economía colaborativa», *La economía colaborativa: perspectivas, problemas y retos*, *Revista de Estudios Europeos*, nº 70, julio-diciembre, Monográfico-Economía colaborativa, Instituto de Estudios Europeos, Universidad de Valladolid, 2017, (<http://www.ree-uva.es/>), pp. 27-68, 27 y 33.
- (103) VELASCO SAN PEDRO, Luis Antonio, *Diario La Ley*, *op. cit.*, p. 7. Disiente, FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, Pablo, *El Carpooling o viaje en coche compartido*, *op. cit.*, pp. 110-111, teoriza en relación a la condición de «allegados» del artículo 101 LOTT, destacando que más allá de la interpretación de ese término, se impone el criterio de la ausencia de lucro en el ejercicio de la actividad.
- (104) FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, Pablo, *El Carpooling o viaje en coche compartido*, *op. cit.*, pp. 166-167, disiente y estima que el conductor que, en el marco de la plataforma de *carpooling*, acepta la solicitud de un pasajero, sea de manera automática o manual, suscribe con este último un contrato de transporte civil ([arts. 1601 a 1603 CC](#)), puesto que la calificación de prosumidor del conductor y la ausencia de retribución excluyen que podamos calificar esa relación de contrato de naturaleza mercantil.
- (105) GARCÍA-PERROTE ESCARTÍN, Ignacio, *Revista de Información Laboral*, nº 8, 2017, pp. 1-5, 3-4; VELASCO SAN PEDRO, Luis Antonio, *Diario La Ley*, *op. cit.*, p. 6.
- (106) LEIÑENA, Elena, «Los nuevos sistemas de utilización compartida de vehículos de transporte (*carpooling* y *car sharing*)...», *op. cit.*, p. 287; DOMÉNECH PASCUAL, Gabriel, «La regulación de la economía colaborativa en el sector del taxi y los VTC», *op. cit.*, p. 357 ss.; MARTÍN MORAL, M^a Flora, «Economía colaborativa y protección del consumidor», p. 194.
- (107) FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, Pablo, *El Carpooling o viaje en coche compartido*, *op. cit.*, pp. 166-167.
- (108) MIRANDA SERRANO, Luis M^a, «Economía colaborativa y competencia desleal...», *op. cit.*, pp. 207-208 y 244; VELASCO SAN PEDRO, Luis Antonio, «El transporte colaborativo *hic et nunc*», *op. cit.*, pp. 414-415, consideran fundamental distinguir las plataformas en función de la habitualidad de la prestación, calificación que ha de responder al cumplimiento de diversos indicadores relacionados con el servicio de transporte que prestan: remuneración a los conductores y conductoras, limitación de viajes por períodos de tiempo, control sobre el precio final que abonan las personas usuarias, la implementación de los sistemas de pago que implique la intervención de terceros, la imperatividad de las condiciones contractuales de adhesión que se estipulen, la posesión o titularidad de vehículos y el tratamiento fiscal.

- (109) GARCÍA-PERROTE ESCARTÍN, Ignacio, *Revista de Información Laboral*, op. cit. 3-4; VELASCO SAN PEDRO, Luis Antonio, *Diario La Ley*, op. cit., p. 6.
- (110) HAWLITSCHKEK, Florian – TEUBNER, Timm, – ADAM, Marc T. P. – BORCHERS, Nils S. – MÖHLMANN, Mareike – WEINHARDT, Christof, «Trust in the Sharing Economy: An Experimental Framework», *Proceedings of the Thirty-Seventh International Conference on Information Systems (ICIS)*, Dublin, IE, December 11-14, 2016, pp. 1-136, 6.
<https://www.researchgate.net/publication/309204479>
- (111) FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, Pablo, *El Carpooling o viaje en coche compartido*, op. cit., p. 167.
- (112) MIRANDA SERRANO, L.M., «Economía colaborativa y competencia desleal...», op. cit., pp. 207-208 y 244; VELASCO SAN PEDRO, L.A., «El transporte colaborativo *hic et nunc*», op. cit., pp. 414-415.
- (113) «El conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación.»
- (114) [STJUE de 20 de diciembre de 2017](#)
- (115) «En el ejercicio de su actividad las agencias podrán desarrollar todas las actuaciones previas de gestión, información, oferta y organización de cargas y servicios necesarias para llevar a cabo la contratación de los transportes».
GARCÍA-PERROTE ESCARTÍN, Ignacio, *Revista de Información Laboral*, op. cit., pp. 3-4; VELASCO SAN PEDRO, Luis Antonio, *Diario La Ley*, op. cit., p. 6.
- (116) QUIJANO GONZÁLEZ, Jesús, «Función y responsabilidad de las plataformas en línea: Una aproximación», op. cit., p. 349; FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, Pablo, *El Carpooling o viaje en coche compartido*, op. cit., p. 87-90.
- (117) La adhesión de los prosumidores o conductores a las condiciones generales de la contratación que les impone la plataforma, para registrarse en ésta y desarrollar la actividad, derivan en una relación de subordinación a esas condiciones. En ese sentido, RUDA GONZÁLEZ, Albert, «Responsabilidad por hechos ajenos en la economía colaborativa. El caso de Uber», *Platform economy & Labour market*, n° 27, pp. 424-440, p. 11, señala que no se exige que exista una relación jurídico-laboral entre plataforma y conductores, sino que lo decisivo es que haya una subordinación a las instrucciones del principal y que éste participe en el control de la actividad como supervisor. Sin embargo, se excluye la responsabilidad del empresario si se trata de daños causados por un contratista independiente, dado que entonces faltan aquel control y aquella supervisión.
- (118) Cabría aplicar a esta relación la construcción alemana de la «eficacia protectora en favor de terceros» incluyendo a los terceros en la esfera de la protección por responsabilidad por «culpa in contrahendo», de manera que las condiciones generales suscritas por el prestador del servicio afectan directamente en la ejecución de la prestación, previamente acordada entre la plataforma y la persona usuaria. LÓPEZ JACOISTE, José Javier, *La responsabilidad civil extracontractual: Una exploración jurisprudencial y de filosofía jurídica*, Editorial Centro de Estudios Ramon Areces, SA, 2018, pp 1-720, 222-223.
- (119) RUDA GONZÁLEZ, Albert, «Responsabilidad por hechos ajenos en la economía colaborativa. El caso de Uber», op. cit., p. 13, observa que, pese a la diferencia entre el *common law* y *civil law*, ambos modelos coinciden en exigir, como presupuesto (entre otros) de la responsabilidad del principal, la relación de dependencia o subordinación entre el mismo y el autor del daño. Desde esta perspectiva, el principal puede acabar respondiendo si ha aparecido como garante de una actuación correcta y la víctima o el perjudicado por el hecho ajeno confió legítimamente en esa apariencia. De lo contrario, se abriría la puerta al registro de conductores con desequilibrios mentales que actuasen delictivamente (secuestros, abusos sexuales o intentos de violación, lenguaje inapropiado o agresiones físicas), sin que la plataforma responda de la errónea apariencia de calidad y seguridad que ella misma ha creado.
STS Sala de lo Civil n° 1 350/2016 ([ECLI: ES:TS:2016:350](#)), recoge en el punto 3 del FJ 3º la modificación del criterio jurisprudencial en relación a la responsabilidad del principal por culpa de un hecho ajeno: «Esta modificación, con base en la responsabilidad por culpa, y en atención a la doctrina jurisprudencial de esta Sala, se produce en dos supuestos. Así, en primer lugar, la modificación opera cuando el comitente asume la dirección o el control de los trabajos encomendados al contratista, o bien debe responder por ciertos aspectos de la actividad de este que caen en su esfera de supervisión (*culpa in vigilando*). En segundo lugar, la modificación se produce cuando se observa una negligencia en la elección del contratista con relación a su falta de idoneidad profesional respecto de la dificultad o complejidad que presenta la obra objeto de encargo (*culpa in eligendo*)».
- (120) <https://www.blablacar.es/faq/question/informacion-relativa-a-la-epidemia-de-coronavirus-covid-19>
- (121) <https://www.uber.com/es/es-es/coronavirus/>