

El 'caso Uber' marca el futuro de la economía colaborativa

El TJUE fija criterios para diferenciar las empresas de economía colaborativa de las compañías online que deberán ceñirse al derecho nacional y solicitar autorizaciones y licencias para poder operar.

V. Moreno/M. Roig.

Madrid/Bruselas

El abogado general del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), Maciej Szpunar, dictaminó ayer que la compañía estadounidense Uber –en su formato UberPop– es un servicio de transporte al que se puede exigir licencias y otras autorizaciones para prestar servicio en los estados miembro y no una plataforma online que se puede beneficiar del principio de libre prestación de servicios que el Derecho de la UE garantiza a los servicios de la sociedad de la información.

Szpunar apunta en su escrito que “Uber controla factores económicamente relevantes del servicio de transporte ofrecido en el marco de la plataforma UberPop –que posibilitaba que conductores particulares no profesionales transportaran a pasajeros en sus propios vehículos–”, al imponer requisitos a los conductores; ejercer un control sobre la calidad de las prestaciones de los conductores; y determinar el precio del servicio.

Por estas razones, el abogado excluye que “Uber pueda ser considerado un mero intermediario entre conductores y pasajeros. Además, en el marco del servicio mixto –digital y offline– ofrecido por la plataforma, el transporte es, sin duda, la prestación principal y la que le confiere su sentido económico”.

Gran interés

Aunque las conclusiones del abogado general en respuesta a la demanda interpuesta por la Asociación Profesional Elite Taxi de Barcelona no vinculan a la corte europea respecto a la sentencia definitiva que llegará a finales de año, sí han generado un gran interés entre las empresas de economía colaborativa y los abogados especializados, quienes tienen opiniones encontradas respecto al dictamen de Szpunar.



El fallo del 'caso Uber', que se hará público a finales de año, puede marcar el devenir de la economía colaborativa.

El abogado general del TJUE excluye que Uber pueda ser considerado un mero intermediario

Este dictamen afecta tanto al sector del taxi como al conjunto de la economía colaborativa

Javier Prenafeta, socio del despacho de abogados Abanlex, comparte plenamente la opinión de que Uber ni puede considerarse una actividad de economía colaborativa ni es un mero servicio de intermediación. “Lo primero porque no existe un acuerdo entre dos personas para ir al mismo sitio, sino que el conductor transporta al usuario donde éste decide. Pero, además, el precio que se paga excede de los gastos del transporte, así que se genera un beneficio y, por tanto, constituye una clara actividad económica”.

Por su parte, Alejandro Touriño, socio director de Ecija, muestra su contrariedad ante el dictamen del abogado general de la UE y asegura que si la sentencia del TJUE siguiese la misma línea, se abriría un amplio abanico de interpretaciones ante el resto de plataformas de economía colaborativa que comparten la filosofía con la que operaba Uber Pop. “Esta causa enjuiciaba la actividad de la plataforma respecto a los usuarios. Sin embargo, las conclusiones parecen provenir y centrarse más en un convencimiento moral que

una opinión puramente jurídica. Desde ese punto de vista, no estoy de acuerdo con la interpretación que el abogado hace del Derecho europeo”.

A pesar de este desacuerdo, ambos letrados opinan que las conclusiones aportan una certeza jurídica respecto a este tipo de plataformas. Algo en lo que insiste Javier F. Samaniego, socio de Samaniego Law. “Lo más importante es que, en el marco de la economía digital en el que la *uberización* de los servicios es imparable, los operadores cuenten con criterios mediante los que poder discernir dónde acaba la intermediación y dónde empieza la prestación. En tal sentido, bienvenida sea la decisión que se adopte, siempre y cuando clarifique esta cuestión jurídica fundamental sin frenar la innovación, incentivando la libre competencia y aplicando unas mismas reglas del juego a todos”.

¿Distinción o no?

Este último aspecto es, quizá, el que preocupa por igual a los tres expertos. Para Touriño, estas conclusiones afectan no sólo al sector del taxi sino a la economía colaborativa en general. Para el experto en nuevas tecnologías, las conclusiones del abogado general hacen una distinción evidente entre las plataformas que alojan usuarios que obtienen un lucro económico y las que simplemente cuentan con usuarios que comparten gastos, de manera que las primeras parecen estar obligadas a cumplir con la normativa sectorial que corresponda y las segundas no.

“Sin embargo, lo que dispone la directiva europea de la sociedad de la información no es eso, sino que exige valorar cuál es el grado de neutralidad de la plataforma respecto de los usuarios –sean éstos profesionales o no– a efectos de determinar si le resulta de aplicación la normativa sectorial”, concluye el letrado.

La posición de la Unión Europea

La Comisión intervino en la vista oral del juicio, celebrada el año pasado. Entonces, aunque aseguró que no tomaba partido, sí defendió la tesis de que Uber era algo más que una plataforma digital. “Ante el TJUE dijimos que la oferta de Uber en España no sólo era un servicio de la sociedad de la información”, afirmó entonces la portavoz Lucía Caudet. Con ello, el Ejecutivo comunitario reconocía implícitamente que Uber era también una compañía de transporte. Según el criterio de la Comisión, para determinar si una plataforma debe considerarse un proveedor del servicio que ofrece, hay que tener en cuenta tres aspectos: si fija los precios; si determina las condiciones y términos de la relación con los que ofrecen el servicio; y si es la propietaria de los activos que usan esos proveedores.

Por su parte, Javier F. Samaniego explica que la sentencia que dicte finalmente el TJUE se convertirá en una referencia ineludible para el futuro de los servicios de la economía digital. “Cuanto más *colaborativa* sea la plataforma, en el sentido de que actúe como mera intermediaria entre usuarios pero no imponga condiciones, más claro será identificar un mero servicio de la sociedad de la información al que no pueden imponerse requisitos administrativos propios de las actividades reguladas, que son la excepción más que la norma”.

Para Prenafeta, este dictamen es una suerte de “voz de alarma que deben tener en cuenta los prestadores de estos servicios, ya que deberán optar entre mantenerse al margen, asumiendo los riesgos para la imagen y continuidad de sus plataformas en caso de problemas entre usuarios, o decidir si ejercen un mayor control para mejorar la calidad y funcionamiento del servicio, aunque, eso sí, a costa de tener que sujetarse a las reglas que el mercado establezca para sectores concretos”.

Reacciones de las partes implicadas

La asociación de taxistas Elite Barcelona aseguró ayer haber ganado una “batalla crucial para el desenlace de lo que es toda una guerra”. En un comunicado, la asociación destacó que las conclusiones del abogado general del TJUE son esenciales para el sector del taxi europeo a la espera de que llegue la sentencia

definitiva, al considerar sus abogados probada la “competencia desleal”. Elite señaló que la lucha no se detendrá aquí y apuntó que pronto iniciará nuevas acciones legales. Por su parte, el director de Uber para el Sur de Europa, Carles Lloret, se mostró muy tranquilo ante las consideraciones del abogado general, puesto

que sólo aborda el caso de la desaparecida UberPop. Lloret afirmó que Uber “cumple con la recomendación del abogado general del TJUE, puesto que opera con transportistas que poseen licencia VTC (vehículos con conductor con licencia)”. Según el director para el Sur de Europa, Uber “es legal en España”.

En www.expansion.com/juridico, los expertos **A. Veiga** (Araoz) y **P. Callol** (Callol, Coca) analizan el ‘caso Uber’.