



FACULTAD DE DERECHO

# **LA ECONOMÍA COLABORATIVA Y EL RÉGIMEN JURÍDICO DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS**

Autor: Alejandro Recatalá Montoliu

4º E1 – BL

Derecho Administrativo

Tutor: Rocío Tarlea Jiménez

Madrid

Abril, 2017



## RESUMEN - ABSTRACT

Las nuevas formas de prestar servicios que aparecen con la era tecnológica provocan un claro desequilibrio a la hora de interpretar la actividad de las empresas que los prestan. Estas empresas, cuya función principal es servir de enlace entre el cliente y el prestador de servicios, desarrollan una actividad semejante a la de los prestadores tradicionales pero a través de trabajadores autónomos, lo que hace difícil determinar la sujeción a un marco normativo u otro. Se trata de encontrar un nuevo cauce que permita regular esta realidad tan diferente a la imperante en el momento en que se promulgaron las leyes. En este trabajo se pretende ofrecer un análisis, desde el punto de vista jurídico, de las carencias presentes y proponer un modelo regulatorio alternativo al actual.

*The new ways of providing services that appear with the digital era, has caused an evident imbalance in the interpretation of their activity. These companies, whose main function is to serve as a connection between the client and the service provider, perform an activity similar to traditional providers but through self-employed workers, which makes it difficult to determine the subjection to a regulatory framework or another. It is a question of finding a new channel to regulate this reality so different from the moment our laws were enacted. This paper intends to prove an analysis, from the legal point of view, of the present deficiencies and propose an alternative regulatory model to the current one.*



# ÍNDICE

<b>1. INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>9</b>
<b>2. REGULACIÓN ACTUAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA .....</b>	<b>13</b>
<b>2.1. REGULACIÓN EN ESPAÑA .....</b>	<b>13</b>
2.1.1. <i>Marco constitucional general de los transportes terrestres.....</i>	14
2.1.2. <i>Ley 16/87, de Ordenación de los Transportes Terrestres .....</i>	16
2.1.3. <i>Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable .....</i>	21
2.1.4. <i>Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.....</i>	22
2.1.5. <i>Regulación del sector del taxi.....</i>	24
<b>3. LA INCIDENCIA DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN EL TRANSPORTE DE VIAJEROS .....</b>	<b>28</b>
<b>3.1. LA APARICIÓN DE FÓRMULAS DE ECONOMÍA COLABORATIVA EN EL TRANSPORTE DE VIAJEROS EN EUROPA Y ESTADOS UNIDOS.....</b>	<b>28</b>
3.1.1. <i>Europa .....</i>	28
3.1.2. <i>Estados Unidos .....</i>	31
<b>3.2. ¿QUÉ OPINIONES EXISTEN AL RESPECTO?.....</b>	<b>33</b>
<b>3.3. EXISTEN DUDAS SOBRE UN VACÍO LEGAL EN CUANTO A CONTRIBUCIONES IMPOSITIVAS, COBERTURA DE SEGUROS Y RESPONSABILIDAD CIVIL.....</b>	<b>34</b>
<b>3.4. ¿CUÁNDO UNA PLATAFORMA ES INTERMEDIARIO DIGITAL Y CUÁNDO UNA PLATAFORMA SE CONSIDERA PRESTADOR DE SERVICIOS?.....</b>	<b>36</b>
<b>3.5. ¿ES NECESARIA UNA FIGURA LABORAL? .....</b>	<b>38</b>
<b>4. PRINCIPALES CONFLICTOS EN LA ACTUALIDAD.....</b>	<b>40</b>
4.1. <b>UBER VS. TAXIS.....</b>	<b>41</b>
4.2. <b>BLABLACAR VS. AUTOBUSES .....</b>	<b>45</b>
<b>5. CONCLUSIONES.....</b>	<b>47</b>
5.1. <b>¿QUÉ SOLUCIONES CABRÍAN ADOPTAR? .....</b>	<b>47</b>
<b>6. BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>49</b>



## ABREVIATURAS

<b>Art.</b>	Artículo
<b>BOE</b>	Boletín Oficial del Estado
<b>CE</b>	Constitución Española
<b>CNMC</b>	Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia
<b>JM</b>	Juzgado de lo Mercantil
<b>RD</b>	Real Decreto
<b>SJM</b>	Sentencia del Juzgado de lo Mercantil
<b>SSTC</b>	Sentencia Tribunal Constitucional
<b>LOTT</b>	Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres
<b>ROTT</b>	Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres
<b>ATM</b>	Asociación Madrileña del Taxi
<b>CONFEBUS</b>	Confederación Española de Transporte en Autobús



# 1. INTRODUCCIÓN

## I

La existencia de un modelo de transporte ordenado y adecuado a las necesidades existentes en cada momento, es y ha sido constantemente uno de los principales objetivos de los gobiernos de nuestro país a lo largo de la historia. Esta importancia tanto social como económica ha justificado la constante intervención del Derecho Administrativo en el transporte por carretera, así como su incorporación dentro de las políticas de los gobiernos con el objetivo de promover un sistema de transporte adecuado y eficiente en las ciudades.

El transporte por carretera es un elemento fundamental en el funcionamiento de las economías modernas y, por tanto, un sector que presenta una constante evolución normativa debido a los numerosos cambios tecnológicos que se producen en la sociedad y que dan lugar a la aparición de nuevas figuras no contempladas por la normativa reguladora del momento. En la práctica, este dinamismo ha impedido la consagración de unos principios permanentes y uniformes por lo que ha sido necesaria una regulación reglamentaria paralela para complementar las carencias legales.

Desde un punto de vista comparado cabe observar que países como España, Portugal, Italia o Francia están a la cabeza tanto en impedimentos para la entrada al mercado como en la fijación de tarifas, y otros como Irlanda, Países Bajos, Austria o Japón, se caracterizan por una gran libertad.

En cuanto a España, es primordial mencionar la normativa constitucional que en materia de transporte de pasajeros existe en España y que garantiza, de forma permanente y continua, las necesidades básicas y diarias de desplazamiento de los ciudadanos. Es obligación de las autoridades públicas el cumplimiento de unos objetivos económicos que han sido definidos tanto por la doctrina como por la jurisprudencia del Tribunal Constitucional como necesarias garantizar la idea de Estado social y democrático de Derecho que la Constitución recoge en su artículo primero.

En desarrollo del marco constitucional, la regulación del transporte por carretera se encuentra actualmente recogida en la Ley 16/1987 de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante, LOTT), Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas (LODTE) en relación con los transportes por carretera y por cables y en el Real Decreto 1211/90, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante, ROTT). Mediante la aprobación del referido grupo normativo, se ha conseguido innegablemente un mayor aumamiento de la regulación con el objetivo conseguir la modernización del régimen jurídico del transporte, puesto que supuso la derogación de los 182 Decretos y 576 Órdenes que plasmaban la gran incertidumbre jurídica y la dificultad existente para conocer sobre esta materia<sup>1</sup>. Sin embargo, la normativa actual precisa de una adaptación tanto a las nuevas figuras surgidas en el ámbito del transporte como a las exigencias europeas en materia de política común de transporte.

## II

En el contexto social en que nos encontramos, donde la digitalización está cada vez más arraigada o implantada en la sociedad, donde existe una creciente e inacabable subida de precios y donde la actual regulación no ha sabido adaptarse a las nuevas tecnologías y formas de pensamiento, ha tenido lugar la aparición de lo que comúnmente se conoce como economía colaborativa, una manera de aprovechar las facilidades que aportan dichas tecnologías y que suponen una separación entre quien tiene la propiedad y quien disfruta de la cosa en cuestión. Un caballo de Troya dentro de una sociedad hecha para que exista una inmensa variedad de objetos valorados en millones de euros que no se usen.

La realidad que nos rodea donde la constante evolución hace que nos enfrentemos a situaciones no planteadas hasta el momento, ha dado lugar a que no existan definiciones comúnmente aceptadas, bien por la falta de acuerdo o por las diferentes formas de referirse

---

<sup>1</sup> RD 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE núm. 241, de 8 de octubre de 1990).

a un concepto que abarca tantas y tantas situaciones. Esto es lo que concretamente sucede con la economía o consumo colaborativo.

Lo primero que uno piensa al escuchar economía colaborativa es “colaboración, compartir”, en definitiva, disminuir costes para ambas partes bien sea recuperando cierta cantidad del precio que le costó un bien o servicio y que ya no usas, o poder usar algo que necesitas sin tener que pagar la totalidad del mismo. Este sistema tan simple pero a la vez efectivo y coherente, surge principalmente por dos motivos: primero, la situación de dificultad económica que ha atravesado nuestra sociedad en los últimos años y segundo, el cambio de mentalidad de los jóvenes con el surgimiento de las redes sociales que se ha manifestado en una necesidad de socialización<sup>2</sup>. Como consecuencia, nos hemos encontrado con la necesidad de intentar buscar otros medios para poder disfrutar de determinados bienes y servicios a los que no era posible acceder de otro modo<sup>3</sup>. Ahora bien, este método de compartir, si bien es cierto que se ha ido acentuando en los últimos años, no es ni mucho menos novedad ya que compartir siempre ha estado en la naturaleza del ser humano.

En este contexto surge la economía colaborativa, como un cambio cultural que nos permite pasar de una economía de propiedad, donde adquiríamos y manteníamos en posesión cualquier objeto durante prácticamente toda la vida, aun sin usarlo, a una economía de acceso, que nos permite compartir con los demás.

Una sociedad que evoluciona y crece con tecnología nueva, es un claro indicio de que sus usuarios van a ir poco a poco familiarizándose más con ella y, por consiguiente, va a provocar un mayor uso de la misma. Todas las ciudades desarrolladas son caldo de cultivo

---

<sup>2</sup> DOMÉNECH PASCUAL, GABRIEL, *La eficiencia del transporte como objetivo de actuación de los poderes públicos: liberalización y responsabilidad*, Madrid, Marcial Pons, 2015, pp. 39

<sup>3</sup> En este sentido, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), “un organismo que promueve y defiende el buen funcionamiento de todos los mercados en interés de los consumidores y de las empresas”, define este modelo como un “intercambio entre particulares de bienes y servicios que permanecían ociosos o infrautilizados a cambio de una contraprestación pactada entre las partes”, no como actividad profesional remunerada, sino mas bien como una forma de compartir gastos o como una pequeña compensación por la prestación del servicio. Frente a las posiciones que han defendido los principales gobiernos europeos, llevar a cabo una nueva regulación que implantase unos marcos legales en defensa, principalmente, de las empresas tradicionales del sector, la CNMC, por el contrario, se ha posicionado como la gran defensora de la economía colaborativa y de sus beneficios que aportaría a la sociedad.

de las nuevas empresas relacionadas con la economía colaborativa, que ven en ellas una posibilidad de insertarse

### III

Mediante el presente trabajo no se pretende llevar a cabo un análisis al completo de la economía colaborativa y el régimen jurídico del transporte, ya que, en ocasiones, se requiere un análisis más específico y profundo dado la amplitud de la materia.

Los objetivos iniciales abarcaban un estudio más amplio, pero a medida que el trabajo iba adquiriendo forma, nos íbamos dando cuenta de que los objetivos marcados en un índice provisional, devenían imposibles debido a la limitación de espacio. Ello supuso la reducción de apartados, y finalmente, de palabras. A pesar de ello, el resultado final es bastante positivo y satisfactorio.

El trabajo comienza con un análisis de la regulación del régimen jurídico del transporte a nivel nacional, seguido de las directrices que promueve el Derecho Comunitario Europeo y finalizando con una breve referencia a las tendencias del Derecho Comparado en materia de Transportes por carretera.

A continuación, se tratan algunas de las cuestiones que dan lugar a los conflictos más conocidos a nivel mundial, para acabar con con una opinión personal sobre las posibles soluciones al respecto.

## **2. REGULACIÓN ACTUAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA**

### **2.1. REGULACIÓN EN ESPAÑA**

Dentro del transporte terrestre, la normativa estatal vigente aborda la regulación de diversas materias: transporte de mercancías, transporte de mercancías peligrosos y perecederas, transporte de viajeros, transporte escolar, capacitación profesional, contratación de transporte de mercancías y arrendamiento de vehículos<sup>4</sup>. De acuerdo con el objeto de este trabajo, “La economía colaborativa y el régimen jurídico del transporte por carretera”, nos centraremos únicamente en el transporte de viajeros y en el arrendamiento de vehículos con conductor.

Con el transcurso de los años hemos podido ver como el sector del transporte, de gran dinamismo y sujeto a grandes avances tecnológicos, ha evolucionado paralelamente a la era de la globalización. Este cambio tecnológico y social implicaba también un cambio en la regulación del transporte, que quedó plasmado con la Ley 16/1987 de 30 de junio, de Ordenación de Transportes Terrestres, sujeta a numerosas modificaciones, siendo la última de ellas la Ley 9/2013 de 4 de julio; la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable, modificada por la Ley Orgánica 5/2013, de 4 de julio, y el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y cuya última modificación fue el 21 de noviembre de 2015.

---

<sup>4</sup>Normativa Transporte Terrestre, Ministerio de Fomento, Gobierno de España, [http://www.fomento.es/mfom/lang\\_castellano/direcciones\\_generales/transporte\\_terrestre/\\_informacion/normativa/](http://www.fomento.es/mfom/lang_castellano/direcciones_generales/transporte_terrestre/_informacion/normativa/); Última consulta 3/2017

### **2.1.1. Marco constitucional general de los transportes terrestres**

En relación con las normas constitucionales relativas a los transportes terrestres, en España el artículo 1 de la Constitución prevé lo siguiente: “España se constituye un Estado social y democrático de Derecho, que propugna como valores superiores de su ordenamiento jurídico, la libertad, la justicia, la igualdad y el pluralismo político...”, por tanto, un Estado Social de Derecho que supone unos principios constitucionales que permiten encauzar el modelo económico que nuestra Constitución defiende<sup>5</sup>. Existiendo con ello la obligación, por parte de todas las autoridades públicas, de respetar y aplicar dichos principios en sus políticas para evitar situaciones arbitrarias.

En este contexto entendemos la existencia y aplicación del principio de libertad de empresa en el marco de la economía de mercado que queda recogido en el artículo 38 CE y dice lo siguiente: “Se reconoce la libertad económica de empresa en el marco de la economía de mercado. Los poderes públicos garantizan y protegen su ejercicio y la defensa de la productividad, de acuerdo con las exigencias de la economía general y, en su caso, de la planificación”<sup>6</sup>. Apreciamos el concepto de libertad de empresa como el límite donde necesariamente han de moverse los poderes públicos, respetando siempre los preceptos constitucionales de naturaleza económica que persiguen un mercado abierto no sometido a modelos económicos fijos y el respeto del reparto competencial al que se refiere los artículos 148 y 149 CE, en aras a la defensa del interés nacional y regional. El mantenimiento, por tanto, de estos límites está garantizado con el principio de reserva de ley<sup>7</sup> y con invulnerabilidad de unos derechos básicos de los ciudadanos<sup>8</sup>.

Por todo ello, dentro del sistema económico recogido por la Constitución podemos destacar, entre otros, los siguientes artículos que promueven tales derechos y libertades individuales, así como los principios generales de la actividad empresarial: el artículo 33.1

---

<sup>5</sup> RAZQUÍN LIZARRAGA, JOSÉ ANTONIO, *Derecho Público del transporte por carretera*, Aranzadi, Madrid, 1995, pp. 201.

<sup>6</sup> Vid. ARROYO JIMÉNEZ, LUIS, *Libertad de empresa y títulos habilitantes*, Madrid, CEPC, 2004, pp. 135 y ss.

<sup>7</sup> GARCÍA VITORIA, IGNACIO, *La libertad de empresa: ¿Un terrible derecho?*, Madrid, CEPC, 2008, pp. 208 y ss.

<sup>8</sup> Vid. SSTC de 18 de noviembre de 1981 (SSTC 37/1981) y SSTC de 1 de julio de 2003 (SSTC 109/2003).

CE, “Se reconoce el derecho a la propiedad privada y a la herencia”; el artículo 35.1 CE, “Todos los españoles tienen el deber de trabajar y el derecho al trabajo, a la libre elección de profesión y oficio, a la promoción, a través del trabajo y a una remuneración suficiente para satisfacer sus necesidades y las de su familia, sin que en ningún caso pueda hacerse la discriminación por sexo; el artículo 37 CE, sobre el derecho a la negociación colectiva; el artículo 38 CE, “Se reconoce la libertad de empresa en el marco de la economía de mercado”<sup>9</sup>; el artículo 40 CE, sobre la obligación de los poderes públicos de promover las condiciones favorables para el progreso económico y el 148 y 149 CE relativos a la distribución de competencias entre el Estado y las Comunidades Autónomas en materia de ordenación económica

Estos dos últimos artículos junto con el 150 CE, delimitan el reparto competencial entre el Estado y las Comunidades Autónomas. Así pues, el artículo 149 CE establece las competencias exclusivas del Estado y el 148 CE las relativas a las Comunidades Autónomas. Las demás competencias, en cuanto la "facultad" o la "materia" no mencionada expresamente como exclusiva del Estado, podrán ser asumidas por las Comunidades Autónomas, en virtud de la cláusula residual del art 149.3 CE, al disponer que las materias no atribuidas expresamente al Estado por la Constitución Española podrán corresponder a las Comunidades Autónomas, si así lo establecen sus propios Estatutos.

En lo que a nosotros nos concierne, si acudimos al artículo 148.1.5 CE nos encontramos con lo siguiente, “Las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias en las siguientes materias: (...) 5. Los ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma y, en los mismo términos, el transporte desarrollado por estos medios o por cable”; mientras que el artículo 149.1.21 CE dicta, “El Estado tiene competencia exclusiva sobre las siguientes materias: (...) 21. Ferrocarriles y transportes que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma; régimen general de comunicaciones; tráfico y circulación de vehículos a motor; correos y telecomunicaciones; cables aéreos, submarinos y radiocomunicación”. Por lo que, si atentemos a lo expuesto sobre el artículo 148.1 CE y a ello le añadimos el principio de autonomía consagrado en el artículo 137 CE, “El Estado se organiza territorialmente en

---

<sup>9</sup> Vid. Sentencia 37/1987, de 26 de marzo, por la que se garantiza el ejercicio de la libre empresa.

municipios, en provincias y en Comunidades Autónomas que se constituyan. Todas estas entidades gozan de autonomía para la gestión de sus respectivos intereses”, podemos entender que en materia de transportes serán competentes las Comunidades Autónomas siempre y cuando se encuentren dentro de su territorio, siendo, por tanto, esta la regla general del reparto competencial<sup>10</sup>.

### **2.1.2. Ley 16/87, de Ordenación de los Transportes Terrestres**

El preámbulo de la LOTT contextualiza cuál venía siendo la situación del transporte terrestre en España, afirmando “que el sector del transporte, lejos de caracterizarse por la existencia de unos principios permanentes que postulen la prolongada continuidad de las normas”, se ha caracterizado por la variabilidad de las normas que lo regulan. “Ello ha hecho que, en la práctica, hayan proliferado en la regulación del transporte las normas de carácter reglamentario, que, con cobertura de legalidad, muchas veces dudosa, han tratado, de forma asistemática y dispersa, de hacer frente a las nuevas necesidades surgidas”. Por tanto, el principal objeto de la ley vigente fue fijar “un punto cero en la regulación de transporte terrestre (...), estableciendo normas de general aplicación, y así, los títulos preliminar y primero, se aplican, de forma global, a la totalidad de los modos de transporte terrestre, regulándose en los títulos sucesivos, de forma específica, el transporte por carretera y por ferrocarril”. Dicho esto, es importante remarcar que la unificación que supuso la LOTT no implica que hoy en día no se necesiten de nuevas modificaciones que se adapten a los nuevos cambios que surgen en el sector<sup>11</sup>.

En lo que respecta a la competencia para su regulación, hemos visto que en aplicación del artículo 148.1 CE relacionado con el 137 CE, que recoge el principio de autonomía, tanto de los municipios, provincias y como de las Comunidades Autónomas, establece que estas “gozan de autonomía para la gestión de sus respectivos intereses”, siempre y cuando se encuentre dentro de su territorio. La propia LOTT así lo especifica puesto que pretende “su

---

<sup>10</sup> CEDIEL CHARRIS, EDITH C, *Presente y futuro de la regulación de los transportes regulares permanentes de viajeros de uso general en las grandes ciudades de España y Colombia*, Madrid, 2013, Universidad Complutense de Madrid, pp. 15-17.

<sup>11</sup> Vid. Reglamento CE 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002 (DOL 001, de 4 de enero de 2003) relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 101 y 112 del TFUE.

aplicación por vía directa o supletoria (...) partiendo de la idea de que el mantenimiento de un sistema común de transporte resulta absolutamente imprescindible para la vigencia efectiva de una serie de principios constitucionales”. Para ello se intentó con la LOTT crear un sistema lo más flexible posible que permitiese que las propias Comunidades se adaptasen al mismo sin la necesidad de que cada una promulgue su propia regulación ordenadora del transporte. En resumen, la LOTT tendrá aplicación directa cuando el transporte tenga el origen y el fin en una Comunidad Autónoma distinta (artículo 149.1.21 CE), y competencia supletoria cuando transcurra dentro de una misma Comunidad Autónoma.

Con este objetivo, la LOTT pretendía establecer un sistema general de normas aplicable a todo el territorio nacional lo suficientemente permisivo para adaptarse a las necesidades territoriales diferentes. La coordinación de todos los entes públicos para lograr un sistema de transporte único acorde con el concepto de mercado que pretende consagrar nuestra Constitución, implica que dicho sistema tenga un margen abierto que permita la colaboración entre el Estado y las Comunidades Autónomas para la aprobación de la política común de transportes.

Esto quedó plasmando con la promulgación de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades de Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable, por el que se les delegó la potestad normativa para la elaboración de normas que desarrollen la regulación estatal, intentando lograr una mayor eficiencia del sector. Así queda establecido en el preámbulo de dicha ley: “Con la presente Ley Orgánica se completa la nueva regulación dispuesta en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, realizándose en la misma la delegación de funciones de titularidad estatal en dicha materia, a las Comunidades Autónomas”<sup>12</sup>.

Por otra parte debemos hacer mención, de acuerdo con el artículo 7.f) LOTT por el que otorga a los poderes públicos la competencia para “ejercer las funciones de inspección y sanción en relación con los servicios y actividades de transportes terrestres”, a la existencia de un control de dicha actuación delegada por parte del Estado, puesto que se prevé la posibilidad de revocar la delegación cuando la actuación de las Comunidades Autónomas

---

<sup>12</sup> La STC 118/96 de 27 de junio, declaró inconstitucionales los artículos 22, 113, 118 y DT 10 LOTT y 20 de la Ley orgánica 5/87.

sobre dicho sector vulnera tales normas generales aplicables a todo el territorio nacional.

El ámbito de aplicación de la LOTT queda recogido en su artículo primero: “1. Se regirán por lo dispuesto en esta Ley: 1. Los transportes por carretera, considerándose como tales aquellos que se realicen en vehículos de motor o conjuntos de vehículos que circulen sin camino de rodadura fijo, y sin medios fijos de captación de energía, por toda clase de vías terrestres, urbanas o interurbanas, de carácter público y, asimismo, por las de carácter privado cuando el transporte sea público. 2. Los transportes por ferrocarril, considerándose como tales aquellos que se realicen mediante vehículos que circulen por un camino de rodadura fijo que les sirva de sustentación y de guiado”, las actividades de transporte por trolebús y teleféricos, así como actividades complementarias de transporte recogidas en su apartado tercero y definidas como “las desarrolladas por las agencias de transportes, los transitarios, los operadores logísticos, los almacenistas-distribuidores y las estaciones de transporte de viajeros y centros de transporte y logística de mercancías por carretera o multimodales”. En este sentido, es necesario aclarar la clasificación que recoge la LOTT en su artículo 62 para los servicios y actividades del transporte por carretera: “1. Los transportes por carretera se clasifican, según su naturaleza, en públicos y privados. 2. Son transportes públicos aquellos que se llevan a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica. 3. Son transportes privados aquellos que se llevan a cabo por cuenta propia, bien sea para satisfacer necesidades particulares, bien como complemento de otras actividades principales realizadas por empresas o establecimientos del mismo sujeto, y directamente vinculados al adecuado desarrollo de dichas actividades”. A su vez, el artículo 100 indica que los transportes privados pueden ser particulares o complementario; mientras que el artículo 101 recoge los dos requisitos necesarios que debe cumplir los transportes privados por carretera: “a) Estar dedicados a satisfacer las necesidades de desplazamiento de carácter personal o doméstico del titular del vehículo y sus allegados. 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; b) Realizarse en vehículos cuyo número de plazas, o capacidad de carga, no exceda de los límites que reglamentariamente se establezcan”. Su apartado segundo, recoge expresamente que el “transporte privado particular” no está sometido a autorización administrativa.

Es importante mencionar como requisito necesario para el ejercicio profesional, de acuerdo con el artículo 42.1 LOTT, la posesión de “una autorización que le habilite para ello, expedida por el órgano competente de la Administración General del Estado o, en su caso, por el de aquella Comunidad Autónoma en que se domicilie dicha autorización, cuando esta facultad le haya sido delegada por el Estado”. Del mismo modo queda expresado en el artículo 22.2 de la citada Ley, que establece como requisito indispensable tener licencia o autorización de transporte, para contratar y facturar tanto por parte de la empresa como por parte de los conductores. Junto con esto, también es necesaria la inscripción en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte “de las empresas y personas que obtengan alguno de los títulos que habilitan para el ejercicio de las actividades y profesiones reguladas en esta ley o en las normas dictadas para su desarrollo”. El artículo 91 de la Ley habilita aquellos autorizados para prestar servicios de transporte de viajeros en todo el territorio nacional<sup>13</sup>.

Por tanto, en relación con este trabajo, tenemos que tener en cuenta aquellos transportes públicos de viajeros (autobuses y taxis) que requerirán la posesión de una licencia o autorización que les habilite para llevar a cabo su actividad, siendo necesario el cumplimiento de los requisitos que recoge el artículo 43 LOTT, y los transportes privados particulares que no estarán sometidos a autorización administrativa (artículo 101.2 LOTT)

El artículo 3 LOTT establece una serie de principios que sirven de base para la organización y funcionamiento del sistema de transportes, estos son: a) Establecimiento y mantenimiento de un sistema común de transporte en todo el Estado, mediante la coordinación e interconexión de las redes, servicios o actividades que los integran, y de las actuaciones de los distintos órganos y Administraciones Públicas competentes; b) Satisfacción de las necesidades de la comunidad con el máximo grado de eficacia y con el mínimo coste social; c) Mantenimiento de la unidad de mercado en todo el territorio español, conforme al artículo 139.2 CE.

---

<sup>13</sup> GIRÓN TOMÁS, CARMEN, *Legislación española en materia de transporte por carretera. Ley de Ordenación de Transporte Terrestre y Reglamentos que la desarrollan. Las autorizaciones para el transporte. Competencia sancionadora por infracciones a la normativa de los transportes por carretera, su tramitación y recursos*, Tema 8, 2011, pp. 2 y ss.

El artículo 4 LOTT se eleva como medio por el cual los poderes públicos se ven obligados a garantizar el cumplimiento adecuado de los principios y fines mencionados anteriormente en el artículo 3 LOTT, de manera que “promuevan la adecuada satisfacción de las necesidades de transporte de los ciudadanos, en el conjunto del territorio español, en condiciones idóneas de seguridad, con atención especial a las categorías sociales desfavorecidas”; asegurar la eficacia del sistema de transporte “mediante la adecuada utilización de los recursos disponibles, que posibiliten la obtención del máximo rendimiento”; la armonización de las condiciones de competencia entre los diferentes modos y empresas de transporte; evitar las situaciones de competencia desleal y proteger el derecho de elección del usuario y la libertad de gestión empresarial “que únicamente podrá ser limitada por razones inherentes a la necesidad de promover el máximo aprovechamiento de los recursos y la eficaz prestación de los servicios”

Por último, tenemos que hacer mención a los cambios que introdujo la Ley 9/2013, de 4 de julio, en relación con el arrendamiento de vehículos con conductor. Esta modificación supuso una liberalización para este tipo de actividad, puesto que llevó a cabo una profunda transformación en el Capítulo VI (“Arrendamiento de vehículos”) del Título IV. El arrendamiento de vehículos con conductor se asemejó al transporte discrecional de viajeros en lo que respecta a requisitos necesarios para poder llevar a cabo dicha actividad. Así pues, tal y como dicta el artículo 99.4 LOTT, “el arrendamiento de vehículos de turismo con conductor constituye una modalidad de transporte de viajeros y su ejercicio estará condicionado a la obtención de la correspondiente autorización” (licencias VTC), esto es, sometido de igual forma a los artículos 42 y 43 antes mencionados.

### ***2.1.3. Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable***

Tal y como hemos venido apuntando, la autonomía en la gestión en materia de transporte terrestre por parte de las Comunidades Autónomas<sup>14</sup> queda plasmada en tres frentes diferentes. El primero de ellos podemos localizarlo en la Constitución Española, en concreto en los artículos 148.1.5 “Las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias en las siguientes materias: (...) 5. Los ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma y, en los mismo términos, el transporte desarrollado por estos medios o por cable” y 137 CE que recoge el principio de autonomía de las Comunidades Autónomas en la gestión de sus respectivos intereses; la segunda mención la encontramos en el propio preámbulo de la LOTT, que recoge la aplicación de una serie de normas de carácter general en todo el territorio para garantizar una cierta unificación, pero lo suficientemente flexible para que las propias Comunidades se adaptasen al mismo sin la necesidad de que cada una promulgue su propia regulación ordenadora del transporte, así lo encontramos en el propio preámbulo de la ley, “las competencias delegadas deberán ser, en todo caso, ejercitadas con sujeción a las normas e instrucciones dictadas por el Estado”; y, finalmente, la Ley Orgánica 5/1987, modificada por última vez el 21 de noviembre de 2015<sup>15</sup>.

Por tanto, la finalidad de la presente Ley Orgánica no es otra que “clarificar jurídicamente y completar la ya existente, realizada en su día en favor de los Entes preautonómicos y ejercida en la actualidad por las Comunidades Autónomas, amparando la misma bajo la cobertura formal, constitucionalmente exigida, de una Ley Orgánica y efectuando una obligada adaptación de su contenido al régimen de ordenación sustantiva

---

<sup>14</sup> Por citar algún ejemplo, la Ley 2/2000, de 29 de junio, de Transporte Público Urbano e Interurbano de Viajeros en Automóviles de Turismo del País Vasco; la Ley 2/2003, de 2 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos Y Metropolitanos de Viajeros de Andalucía o la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.

<sup>15</sup> COSCULLUELA MONTANER, LUIS MANUEL, *La determinación constitucional de las competencias de las Comunidades Autónomas*, en RAP, núm. 89, 1989, pp. 7 y s.s, y José Luis Carro Fernández Valmayor, *Contenido y alcance de la competencia del Estado definida en el artículo 149.1.1 de la Constitución*, REDC, Vol.1, núm. 1, 1981, pp. 319 y s.s.

previsto en la nueva Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres”. Mientras que el contenido de la presente delegación estaría formado por “totalidad de las competencias estatales que por su naturaleza deban ser realizadas a nivel autonómico o local y está referida, no solamente a actuaciones gestoras, sino también normativas cuando éstas estén previstas en la legislación estatal”, que, de acuerdo con lo regulado en el artículo primero, engloba las materias de “transporte por carretera y por cable.

#### ***2.1.4. Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres***

Como ya explicamos más arriba, la regulación del sector del transporte terrestre en España no era acorde con los nuevos sistemas que se iban implantando en el sector. Con el fin de dotar de una nueva imagen para poder lograr un mayor ajuste a estas innovaciones, se llevó a cabo la promulgación de la LOTT para aunar y clarificar todas las normas que existían sobre la materia. Pero esta regulación rápidamente volvió a ser insuficiente, por lo que tal y como se recoge en el preámbulo de la LOTT, proliferaron “en la regulación del transporte las normas de carácter reglamentario”. En este contexto se publicó el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante, ROTT), con el objetivo de llevar a cabo una “concreción de los principios y reglas contenidas en la LOTT, realizándose una masiva derogación (que afecta a 182 Decretos y a 576 Órdenes) de las anteriores normas reglamentarias”. Este Reglamento también fue objeto de modificaciones, siendo la última de ellas del 21 de noviembre del 2015.

A pesar del carácter ejecutivo del ROTT, su preámbulo afirma que éste tiene una “sustantividad propia, realizando el tratamiento de las distintas cuestiones de forma completa y comprensible por sí misma”.

En relación con el Título 1 del ROTT, relativo a las “disposiciones comunes a los distintos modos de transporte”, el artículo 1.1 establece que el Reglamento será “de aplicación en relación con los transportes terrestres y con las actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera” regulados en la LOTT, mientras que el artículo 1.2, respecto al régimen competencial establece que “serán ejercidas por las Comunidades

Autónomas en las cuales se hallen delegadas por la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, por los órganos de la Administración del Estado a los que específicamente les estén atribuidas o se les atribuyan y, en su defecto, por la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera”.

Nuestra regulación actual en materia de transporte recoge dos tipos de licencias para el transporte profesional de pasajeros en vehículos de menos de 9 plazas: las licencias de taxi (licencias VT) y las licencias VTC que permiten el arrendamiento de vehículos con conductor. El ROTT, tras la reforma sufrida en 2015, aborda su regulación cuando establece en el artículo 180.2 que “será precisa la obtención, para cada vehículo que se pretenda dedicar a la misma, de la correspondiente autorización administrativa que habilite al efecto”. En cuanto a los requisitos necesarios para la obtención de las mismas, el artículo 181.1 ROTT establece la obligación de que el solicitante cumpla “todos los requisitos exigidos en el artículo 43.1 de la LOTT”, matizando expresamente que “habrán de disponer en todo momento, en propiedad o arrendamiento financiero, de al menos siete vehículos dedicados a esa actividad”, en contraposición de la cantidad que establece el artículo 43.1 d) de la LOTT. Otro matiz de vital importancia a tener en cuenta es que, tal y como dispone el artículo 181.3 ROTT, “cuando la oferta de transporte público de viajeros en vehículos de turismo se encuentre sujeta a limitaciones cuantitativas en una comunidad autónoma o en alguno de los municipios que la integran, el órgano competente podrá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor a fin de mantener el adecuado equilibrio entre la oferta de ambas modalidades de transporte en su territorio”<sup>16</sup>. En el caso concreto de la Comunidad de Madrid, en la actualidad nos encontraríamos ante dicha “situación de desequilibrio”<sup>17</sup> entre el número de estas licencias de arrendamiento de vehículos con conductor y las de transporte público de viajeros en vehículos de turismo<sup>18</sup>. Si

---

<sup>16</sup> Vid., por ejemplo, el artículo 6.2 de la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

<sup>17</sup> La Orden FOM/36/2008 establece en su artículo 14 que esta desproporción es manifestada “cuando la relación entre el número de autorizaciones de esta clase domiciliadas en la comunidad autónoma de que se trate y el de autorizaciones de transporte discrecional interurbano de viajero en vehículo de turismo domiciliadas en la misma sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas”

<sup>18</sup> *Autorización de arrendamientos de vehículos con motor*, Comunidad de Madrid, [http://www.madrid.org/cs/Satellite?c=CM\\_Tramite\\_FA&cid=1109168967756&definicion=Autorizacion%20Licencia%20Permiso%20Carne&pagename=ComunidadMadrid/Estructura&tipoServicio=CM\\_Tramite\\_FA/](http://www.madrid.org/cs/Satellite?c=CM_Tramite_FA&cid=1109168967756&definicion=Autorizacion%20Licencia%20Permiso%20Carne&pagename=ComunidadMadrid/Estructura&tipoServicio=CM_Tramite_FA/); Última consulta 3/2017.

bien es cierto, el propio Reglamento recoge la posibilidad de que la propia Comunidad modifique esa proporción y establezca la que considere más adecuada. Respecto a esta limitación cuantitativa, existen varias sentencias tanto del Tribunal Superior de Justicia de Madrid<sup>19</sup>, como del Tribunal Supremo<sup>20</sup>, que han resuelto a favor de otorgar licencias VTC a los solicitantes, por considerar estas limitaciones de cantidad carentes de fundamento legal.

A diferencia de los servicios de taxi, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 182.1 ROTT, los vehículos con licencias VTC “no podrán, en ningún caso, circular por las vías públicas en busca de clientes ni propiciar la captación de viajeros que no hubiesen contratado previamente el servicio permaneciendo estacionados a tal efecto”. Por último, es importante señalar que cuando estos vehículos sean conducidos “por personas ajenas a la empresa titular de la autorización, únicamente podrán circular si se justifica que están prestando un servicio previamente contratado”.

#### **2.1.5. Regulación del sector del taxi**

El primer texto normativo que regulaba el taxi lo encontramos en el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos de Transporte en Automóviles Ligeros del 11 de abril de 1964, cuyo preámbulo ya determinaba la dificultad de este sector y la necesidad de una “publicación de las adecuadas normas que con carácter general regulen esta materia y marquen el criterio a seguir por los Ayuntamientos para elaborar sus propios Reglamentos y Ordenanzas de los servicios de dicho carácter que se presten dentro de los respectivos términos municipales”. Posteriormente se regula el Real Decreto 763/1983, de 16 de marzo, por el que se aprueba el reglamento nacional de los servicios urbanos e interurbanos de transporte en automóviles ligeros (en adelante, Reglamento Nacional del Taxi), quedando derogado el anterior Reglamento. Su artículo primero recoge como objeto del presente texto la regulación “del servicio de transporte urbano de viajeros en automóviles ligeros con conductor”. Del mismo modo, establece que “las entidades locales podrán aprobar la

---

<sup>19</sup> Sentencias de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad de Madrid de 5 de octubre de 2014, RJ 2014/2476.

<sup>20</sup> Sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 3ª del Tribunal Supremo, RJ 2015/914.

ordenanza reguladora de este servicio al público, teniendo en cuenta las circunstancias y peculiaridades de los núcleos urbanizados de su territorio jurisdiccional”. Al igual que ocurre con el resto de normativas, con el paso del tiempo se quedaron anticuadas lo que supuso que dicho Real Decreto fuese parcialmente modificado por los Reales Decretos 236/1983, de 9 de febrero, y 1080/1989, de 1 de septiembre. Posteriormente la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Por tanto, como hemos apuntado, serán los Ayuntamientos quienes determinen la cantidad máxima de licencias de taxi en cada uno de los distintos municipios en función de diferentes aspectos tales como el volumen de población, para garantizar un adecuado funcionamiento.

En el caso concreto de la Comunidad de Madrid, tal y como mencionábamos en el apartado sobre el “Marco constitucional de los transportes”, de acuerdo con el artículo 148.1.5 CE, las Comunidades Autónomas son competentes para la regulación en materia de transportes siempre y cuando se encuentren dentro de su territorio. En ejercicio de este derecho se aprobó la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, que fue posteriormente modificado por el Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo.

En este último Reglamento, “se pretende actualizar el régimen de esta clase de servicios, adecuando su regulación a la nueva realidad jurídico-sociológica, guiados por criterios de claro contenido social y por el respeto, en último término, al interés general. Se busca, en definitiva, conseguir una mejora efectiva en las condiciones de prestación del servicio que, por un lado, favorezca a los profesionales del sector y, por otro, consiga mantener y aun incrementar los niveles de calidad en la atención dispensada a los usuarios”. En cuanto al ámbito de aplicación, vemos como en su artículo primero, en relación con el artículo 9.3 de la Ley de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, dispone que estos artículos serán de general aplicación en toda la Comunidad de Madrid, debiendo “las normas dictadas al efecto por el correspondiente municipio u órgano

supramunicipal” ajustarse al presente texto.

El criterio común a todas estos textos normativos que regulan el sector del taxi en las diferentes Comunidades Autónomas, tal y como vemos en el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo de la Comunidad de Madrid en el artículo 2, es la obligación de la obtención de una licencia municipal “para la realización de servicios de transporte público urbano de viajeros en automóviles de turismo”, previo cumplimiento de una serie de requisitos varios encaminados a garantizar una cierta seguridad a los clientes, y que vienen desarrollados a lo largo del Reglamento. Por tanto, será el propio municipio el competente tanto para el otorgamiento de la licencia<sup>21</sup>, como para restringir determinadas veces el número concreto de las mismas de acuerdo a “la necesidad y conveniencia del servicio a prestar al público y calidad del servicio” (artículo 7). En ciertas Comunidades Autónomas “se ha llegado a establecer la regla de una licencia, un vehículo, un conductor”

En relación con esta materia, no podemos dejar de mencionar la investigación llevada a cabo por el profesor Don Rafael Entrena Cuesta titulada “El servicio de taxis”<sup>22</sup>, donde analiza uno de los problemas que surgió en el Derecho Administrativo. Nos referimos concretamente a la posibilidad de considerar el servicio de taxis como un “servicio de interés público” o como un “servicio público impropio o virtual”, con las diferencias existentes entre cada uno.

Pues bien, a la hora de exponer ambos términos comienza explicando un error que existe en la concepción del “servicio público impropio “ y el “servicio público virtual”. Mientras que los primeros los define como aquellos que “desde el punto de vista subjetivo constituyen actividades privadas y reciben el nombre, no la cualidad, de públicos, por la tradición y por el uso común en razón de su función, pero que, sin embargo, como actividad privada están sujetos a un régimen especial de Derecho público, porque pueden estar regulados, por esta rama del Derecho muchas de las relaciones entre sus titulares y los entes públicos de una

---

<sup>21</sup> Art. 5: “La competencia para el otorgamiento de las licencias de autotaxi corresponderá al municipio en cuyo término se pretenda desarrollar la actividad de transporte urbano”.

<sup>22</sup> ENTRENA CUESTA, RAFAEL, *El servicios de taxis*, *Revista de Administración Pública*, número 27, 1958, pp. 29-40.

parte, y con los particulares destinatarios del servicio, de otra”; los segundos los define como aquellas actividades privadas con un interés general “subordinada a una autorización administrativa porque se ejerce sobre dominio público”. Por tanto, la principal diferencia entre ambos conceptos será la “titularidad del dominio público” en los servicios virtuales, algo que no comparte puesto que “pretender basar la posibilidad de regular una actividad en la circunstancia de que se ejerce sobre los bienes que a un ente público corresponden” lo considera como “absurdo”. Tal es así que lo compara con la situación en la que “un casero pretendiese reglamentar las actividades de los inquilinos por la simple circunstancia de que habitan en una casa que a él le pertenece”.

Tras plantear y explicar sus razones por la que no considera el servicio de taxis como un “servicio público impropio o virtual”, puesto que él entiende que tales servicios, al estar sujetos a una “autorización que faculta a particulares para el ejercicio de la misma”, constituyen medidas típicas de “la actividad de policía administrativa”, justifica que el servicio de taxis sería un “servicio de interés público”, esto es, un “servicio privado, pero que, por ser de utilidad general, está sometido a una intensa regulación a través de medidas de policía”.

### **3. LA INCIDENCIA DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN EL TRANSPORTE DE VIAJEROS**

#### **3.1.LA APARICIÓN DE FÓRMULAS DE ECONOMÍA COLABORATIVA EN EL TRANSPORTE DE VIAJEROS EN EUROPA Y ESTADOS UNIDOS**

##### **3.1.1. *Europa***

Desde el origen de la Comunidad Europea (1957), se estableció como uno de los objetivos prioritarios llevar a cabo una política común de transportes que permitiese tanto impulsar el comercio como consolidar una mejor accesibilidad de personas y mercancías, en definitiva, intentar garantizar una prosperidad económica. En el propio Tratado de Roma se demostró la importancia de esta cuestión mediante la regulación en él de la libertad de circulación de personas, servicios y mercancías.

La razón fundamental de que exista esta política común de transportes es la creación de un mercado interior de libre circulación que permita la eliminación de todos obstáculos entre los Estados miembros, dando lugar con ello a una mayor apertura de los mercados nacionales. Cuestión que hoy en día se puede decir que se ha alcanzado ampliamente.

Como bien se ha ido explicando a lo largo de este trabajo, las nuevas formas surgidas de economía colaborativa han supuesto un gran examen tanto a nivel nacional como europeo. En este último plano, la Comisión Europea publicó el 2 de junio de 2016 “Una Agenda Europea para la economía colaborativa”, con el objetivo de concienciar a los consumidores, empresas y autoridades públicos de los beneficios que otorga la economía colaborativa si se emplea de manera responsable. Como bien nos indica la propia introducción del citado texto, “la presente comunicación tiene por objeto ayudar a recoger estos beneficios y abordar las preocupaciones sobre la incertidumbre acerca de los derechos y obligaciones de las personas que participan en la economía colaborativa”, en definitiva, “ofrecer orientación jurídica y política”, y por tanto, no vinculante, a todos aquellos interesados en el funcionamiento y orientación en la aplicación de la “legislación vigente de la UE a la economía colaborativa”.

A raíz de este auge, este comunicado nos advierte que el gran inconveniente de todo esto es la inadecuada regulación presente en los países, puesto que “existe el riesgo de que se aprovechen las zonas grises reglamentarias para eludir las normas diseñadas para proteger el interés público”. Es por ello que se aconseja e invita a los Estados miembros de la UE a que adecúen su legislación tomando como base las recomendaciones que en él se recogen.

La Comisión Europea pretende concienciar a las personas, y en concreto a los Estados, sobre los grandes beneficios que puede aportar al conjunto de Europa la economía colaborativa “al permitir a los ciudadanos ofrecer servicios para fomentar también nuevas oportunidades de empleo, modalidades de trabajo flexible y nuevas fuentes de ingreso”.

En materia de transporte existen una serie de directivas a nivel europeo que han ocasionado discrepancias en cuanto a su interpretación a nivel nacional. Son numerosos los conflictos que existen en España relacionadas con el sector del transporte, caso Uber o BlaBlaCar, en los que cada uno se ampara o sitúa su actividad dentro de una directiva u otra para defender su legalidad. Más tarde tendremos ocasión de analizarlo.

En este sentido mencionamos, por ejemplo, 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, en particular el comercio electrónico en el mercado interior, que se incorporó al ordenamiento jurídico español mediante la Ley 34/2002. La empresa BlaBlaCar, para quedar excluida de cualquier tipo de responsabilidad en la relación de los usuarios que usan su plataforma, demostró que su actividad estaba amparada dentro de dichas normativas, y por tanto ajena a la LOTT, para poder así defenderse de las denuncias por competencia desleal que planteaban las empresas de autobuses.

También es el caso de las Directivas 98/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas y de las reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información, incorporada parcialmente por medio de la Ley 34/2002; y la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior. En ambas directivas se amparó la empresa Uber Systems Spain S.L. para legalizar la actividad que realiza en España y defenderse de las denuncias

por parte de la Asociación Profesional Élite Taxi, en definitiva, se consideraba como un servicio propio de la sociedad de la información y no como un servicio de transporte.

La situación de la empresa Uber en algunos países de nuestro entorno es, sin lugar a dudas, bastante problemática. Por ejemplo, en Francia<sup>23</sup> el problema es muy similar al de España, que posteriormente analizaremos. La empresa perdió su particular batalla legal tras ser condenada por “operar un negocio de transporte ilegal”. Ante tal situación, y después de una serie de huelgas de los sindicatos de taxis, provocó el cierre de la plataforma UberPop por no cumplir con las normas de transporte urbano, mismo resultado que en España. Actualmente la compañía si que lleva a cabo sus servicios de transporte de bajo coste mediante la plataforma UberX, la cual incorpora conductores con licencias VTC.

En Reino Unido<sup>24</sup> un tribunal laboral ha reconocido a los conductores de la empresa de transporte como empleados y no como autónomos, implicando que tienen derecho a recibir un salario, descansos vacacionales retribuidos y días festivos. Pero esto no es lo único, ya que considerar a los conductores como dependientes de la compañía, implica que esta tiene la responsabilidad legal en caso de accidente, algo que Uber siempre intenta evitar. La denuncia fue presentada por dos trabajadores que reclamaban unos derechos laborales básico que no tenían. Caso este es similar al que sucedió en Nueva York, y que analizaremos en el apartado siguiente, donde para evitar precisamente esto, la laboralidad de los empleados, Uber se vio obligada a desembolsar 100 millones de dólares para conseguir que los demandantes retirasen sus demandas.

---

<sup>23</sup> Décision n° 2015-484 QPC du 22 septembre 2015, Conseil Constitutionnel.

<sup>24</sup> Case Nos: 2202550/2015 & Others, Employment Tribunal on 28 october 2016.

### 3.1.2. *Estados Unidos*

Al igual que sucede en Europa, la economía colaborativa del transporte y en especial Uber, han dado que hablar en los últimos años. Como sucede en casi todos los sectores, cuando una nuevo negocio con ideas revolucionarias en cuanto a precios, servicios y comodidad aparece en el mercado, quien hasta ahora venía prestando dicho servicio saca a la luz las ineficiencias de la regulación.

Entre los 50 estados que tiene Estados Unidos, vamos a ver qué soluciones han planteado Illinois, California, Nueva York o Massachusetts a dicho conflicto. Como suele ocurrir en estas situaciones, donde por un lado tenemos una empresa que plantea nuevas ideas y siendo estas más que beneficiosas para la sociedad, y donde en el otro extremos tenemos a un grupo social tan numeroso como es el caso de los taxistas, se intenta llegar a una solución que no perjudique a ninguno. En definitiva, una lucha entre los que quieren mantener los viejos privilegios y normas de antaño frente a los que defienden la competencia y la supervivencia del mejor. Ante tal situación se intentó compensar a quienes venían prestando tradicionalmente este servicio ya sea vía impuestos o con alguna exención fiscal.

En el supuesto concreto de Massachusetts<sup>25</sup>, un grupo de taxistas entabló un demanda contra la ciudad de Boston, por considerar estos que se les estaban violando sus derechos al permitir que empresas como Uber llevaran a cabo el mismo servicio pero sin someterse a las mismas reglas. La solución adoptada fue la de promulgar “An Act regulating transportation network companies” por la que se regula la necesidad cobrar una comisión de veinte centavos de dólar por cada viaje realizado por estas empresas colaborativas, siendo esta cantidad dividida entre la industria del taxi, a quienes se les otorgarán 5 centavos por las pérdidas que sufran en su sector, las ciudades recibirán 10 centavos y un fondo de transporte del Estado que se quedará los 5 centavos restantes<sup>26</sup>. Tal medida se instaure con la intención de que todos compitan en igualdad de condiciones y sujetos a una misma regulación.

---

<sup>25</sup> Bill H.4570 – Massachusetts Legislature, *An Act regulating transportation network companies*, Journal of the House of Representatives of The Commonwealth of Massachusetts for the 189th General Court.

<sup>26</sup> Avendaño, Orlando, *EE.UU.: Massachusetts impone impuestos a Uber para subsidiar a taxistas*, Panam Post, <https://es.panampost.com/orlando-avendano/2016/08/22/ee-uu-massachusetts-impone-impuestos-a-uber-para-subsidiar-a-taxistas/>; Última consulta 3/2017.

En Nueva York se reguló definitivamente esta actividad a principios de 2015. Para dar solución a tal medida, se impuso la obligación a los choferes de Uber de poseer un licencia de conducción expedida por la Taxis and Limousines Commission, una “agencia encargada de licenciar y regular los taxis de amarillo de la ciudad de Nueva York y los vehículos de alquiler”<sup>27</sup>. Al mismo tiempo, los automóviles necesitan contar con un seguro profesional, idéntico al utilizado por los taxis, y necesitan asociarse a una “base de operaciones” como requisito que iguala, en cierta medida, a este tipo de transporte con los taxis en materia de seguridad para el pasajero y el resto de los conductores<sup>28</sup>. Entre los casos más recientes en que se ha visto involucrado Uber, hablamos del que le obligó a desembolsar 100 millones de dólares repartidos entre varios choferes de su empresa en los Estados de Nueva York y Connecticut, para que estos retiraren las demandas en las intentaban demostrar que eran empleados de la compañía y no autónomos. Lo que pretendía Uber con esto era que sus conductores siguiesen admitiendo que eran autónomos, para que la responsabilidad legal en caso de accidente recaiga sobre ellos y así no tener que pagarles seguro médico.

En California<sup>29</sup>, sin embargo, el Departamento para el Desarrollo de Empleo de California determinó que los conductores que trabajan para Uber son empleados y no empresarios autónomos. Pese a las intenciones de la compañía de demostrar la independencia de sus conductores sin licencia, finalmente el juez falló en su contra debido al gran control que esta ejercía en la actividad que desarrollaban<sup>30</sup>. Esta fue la primera resolución que se dictaba en Estados Unidos, reconociendo la laboralidad de los conductores de Uber.

Para acabar hablaremos del estado de Illinois<sup>31</sup> y sus medidas para regular a la empresa Uber. Destacamos la obligación que se les impone a los choferes de someter sus vehículos a examen de evaluación de calidad para la obtención de un certificado que, junto con una licencia de conducir, les permitiría llevar a cabo su servicio. Mencionar también la obligación

---

<sup>27</sup> NYC Taxi & Limousine Commission, <http://www.nyc.gov/html/tlc/html/about/about.shtml/>; Última consulta 3/2017.

<sup>28</sup> Requirements, Uber, <http://driveubernyc.com/tlc-overview/>; Última consulta 3/2017.

<sup>29</sup> Case number: CGC-15-546378, Labor Commission Appeal on 16 June 2015.

<sup>30</sup> O’connor v. Uber Technologies, Inc., No C-13-3826 EMC, 2015. Del mismo modo, en esta sentencia un Tribunal en EE.UU declara que Uber, debido al gran control que ejerce sobre la prestación de servicios, no puede ser considerada como una “empresa tecnológica”.

<sup>31</sup> Drive with Uber Chicago, Uber, <https://www.uber.com/es-US/drive/chicago/>; Última consulta 3/2017.

de poseer un seguro comercial frente a terceros con cobertura como mínimo de un millón de dólares, y de cincuenta millones de dólares para el caso de colisión o accidente. Un permiso municipal necesario para poder conducir y placas identificativas del servicio que prestan, situadas estratégicamente para ser vistas por los consumidores.

### **3.2. ¿QUÉ OPINIONES EXISTEN AL RESPECTO?**

La Comisión Europea presentó en junio de 2016 un comunicado titulado “Una Agencia Europea para la economía colaborativa”, para que sirviese como orientación a los consumidores, a las empresas y a las autoridades públicas en ese objetivo de regularizar correctamente esta cuestión. A nivel europeo siempre se ha defendido la ventajas que ofrece esta economía colaborativa a toda la sociedad, por lo que se ha presionado a los Estados para que lleven a cabo una regulación encaminada a un mercado único. El problema con el que se encuentran los diferentes Estados miembros, es que la normativa existente al respecto no es uniforme ni mucho menos, es decir, las posiciones que ocupan los perjudicados son diferentes. Esto da lugar a que a la hora de intentar regularizar la situación sea muy difícil convencer o contentar a ambas partes. Como bien se expresa en el comunicado “a medida que se afianza en la UE, las autoridades nacionales y locales abordan la situación con un mosaico de diferentes medidas reglamentarias”, lo que da lugar a una gran incertidumbre entre los sujetos implicados: “los operadores tradicionales, los nuevos proveedores de servicios y los consumidores”.

Tal y como indicamos anteriormente, esta posición de favorecer su regulación así como eliminar cualquier impedimento que impida su consolidación, no es solo defendida, como hemos visto, por la Comisión Europea, sino que la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, en su comunicado titulado la “Economía colaborativa y su regulación” también era proclive a su mantenimiento mediante una ausencia de regulación, tildándola como la “solución óptima”.

Dicho esto, parece lógico pensar que la economía colaborativa, en concreto el transporte colaborativo, sea medio adecuado que posibilite a los consumidores una nueva forma de

transporte alejada de las tradicionales, en definitiva, una mayor carta de elección a la hora de bienes y servicios.

### **3.3. EXISTEN DUDAS SOBRE UN VACÍO LEGAL EN CUANTO A CONTRIBUCIONES IMPOSITIVAS, COBERTURA DE SEGUROS Y RESPONSABILIDAD CIVIL**

Dentro del régimen jurídico del transporte terrestre, los supuestos de economía colaborativa más relevantes son los casos de las empresas de Uber, BlaBlaCar y Cabify. Los principales problemas a los que se enfrentan dichas compañías es la posible competencia desleal que llevan a cabo con sus actividades<sup>32</sup>. Las principales cuestiones que defienden los sectores de transporte que tradicionalmente han llevado a cabo la actividad en cuestión, es la falta de cumplimiento de las normas que regula la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres y su reglamento que lo desarrolla. Mientras que el principal argumento de las empresas demandadas es la sujeción de sus actividades a la Directiva 2000/31/CE, que se incorporó al ordenamiento jurídico español mediante la Ley 34/2002, anteriormente mencionado.

Esta consideración, y al hilo de lo ya comentado, es relevante a los efectos de estar sometidos a la responsabilidad de la LOTT<sup>33</sup> o bien entender que los usuarios que prestan determinados servicios mediante las plataformas que facilitan las empresas, sean autónomos y no tengan carácter laboral.

La Directiva 2000/123/CE regula como causa de exoneración de la responsabilidad, si la plataforma digital posee un nivel bajo de conocimiento y manipulación de los datos que almacena. Este control se tiene que basar en una mera puesta a disposición de la información entre el usuario y el proveedor del servicio en concreto, permitiendo una fácil comunicación entre ambos. La información se tiene que almacenar de manera temporal y no con el objetivo

---

<sup>32</sup> Vid. el art. 15 de la Ley 3/1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal.

<sup>33</sup> Art. 138 LOTT: “1. La responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes terrestres y de sus actividades auxiliares y complementarias corresponderá: a) En las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetos a concesión o autorización administrativa, a la persona física o jurídica titular de la concesión o de la autorización”.

de adquirir un conocimiento real de la misma. En resumidas cuentas, la empresa intermediaria puede ver aumentado su grado de responsabilidad cuanto mayor sea su control de la actividad de sus usuarios.

La cuestión objeto que provoca estas situaciones, al igual que los demás problemas mencionados, es la falta de regulación en materia de responsabilidad de estas empresas colaborativas<sup>34</sup>. Los clientes normalmente se encuentran desprotegidos ante cualquier problema debido a la facilidad de la que disponen estas compañías de esquivar la ley para no tener que hacer frente a ninguna responsabilidad. Estas plataformas ofrecen, además de su actividad principal, otras de carácter complementario, como es el caso de las valoraciones o puntuaciones<sup>35</sup> a quienes van a prestar el servicio, siendo esta la única manera en que la empresa otorga seguridad al usuario. En definitiva, no se puede exigir responsabilidad a una plataforma que actúa simplemente como intermediario digital poniendo en contacto a determinadas personas, por ejemplo en el caso de BlaBlacar<sup>36</sup>.

Respecto de la fiscalidad, en el comunicado de la Comisión Europea, “Una Agenda Europea para la economía colaborativa”<sup>37</sup>, deja claro que todos los operadores económicos estarán sujetos a la normativa fiscal. Este proceso de contribución por parte de las empresas se tiene que llevar a cabo, dada la dificultad de control, con la ayuda tanto de los Estados como de las compañías. En relación con los primeros, tendrán que simplificar y aclarar la normativa fiscal para garantizar cierta claridad y transparencia, aplicando “obligaciones fiscales similares desde el punto de vista funcional a las empresas que practiquen servicios comparables”. Mientras que por parte de los segundos, llevar a cabo una mayor rastreabilidad de sus usuarios de tal manera que las transacciones sean “registradas por la plataforma

---

<sup>34</sup> El JM núm. 3 de Barcelona, presentó en junio de 2015 una cuestión prejudicial ante el Tribunal de Justicia de la UE, para preguntar sobre como solventar determinadas cuestiones en el caso Uber.

<sup>35</sup> ASHER-SCHAPIRO, AVI, *Against Sharing, 19 de septiembre de 2014*, <https://www.jacobinmag.com/2014/09/against-sharing/>; Última consulta 3/2017.

<sup>36</sup> SJM núm.2 de Madrid, de 2 de febrero de 2017: “queda probado al criterio de este Tribunal que BlaBlaCar realiza una actividad ajena a la regulada por la LOTT, pues poner en contacto a particulares con más o menos requisitos [...], no es una actividad sujeta a la ley de ordenación del transporte terrestre”.

<sup>37</sup> *Una Agencia europea para la economía colaborativa*, Comisión Europea, Bruselas, 2 de junio de 2016, pp. 15.

colaborativa, que después envía solo los datos pertinentes a efectos fiscales a las autoridades”.

La tributación se tiene que llevar a cabo de manera diferente en función del contribuyente que seas: por un lado, la empresa que aporta la plataforma digital a la cual acceden los usuarios, tendrá que tributar por el impuesto de sociedades y demás tributos aplicables; mientras que los que se benefician del servicio estarán sujetos a las normas sobre la renta de las personas físicas, IVA, tasas, etc. dependiendo de la actividad que lleven a cabo. Todos los Estados de la UE tienen que garantizar que la tributación sea similar a la que llevan a cabo los que prestan los servicios comparables. Aquí radica uno de los grandes problemas en relación con el incumplimiento de la fiscalidad, ya que al ser consideradas las empresas como meros intermediarios digitales, no les es exigible ninguna responsabilidad si los usuarios no cumplen con sus obligaciones tributarias.

### **3.4.¿CUÁNDO UNA PLATAFORMA ES INTERMEDIARIO DIGITAL Y CUÁNDO UNA PLATAFORMA SE CONSIDERA PRESTADOR DE SERVICIOS?**

En este sentido, la Comisión Europea ofrece también una serie de aclaraciones para poder diferenciar de la mejor manera posible si estaríamos ante un intermediario digital o un proveedor de servicios. El principal objetivo que tiene diferenciar estos dos conceptos es regirse bajo la Directiva 2000/31/CE, incorporada al ordenamiento jurídico español mediante la Ley 34/2002, de servicios de la sociedad de la información y del comercio electrónico, en el caso de los intermediarios digitales, o someterse a la LOTT en el caso de ser un proveedor de servicios.

En el caso de la Directiva 2000/31/CE, es decir, para aquellos que son considerados como una plataforma colaborativa, la necesidad de autorización o licencia dependerá de la naturaleza de su actividad, esto es, “si proporcionan un servicio prestado normalmente a cambio de una remuneración, a distancia, por vía electrónica y a petición individual de un prestador de servicios, ofrecen un servicio de la sociedad de la información”, y por tanto, no necesitan requisito alguno. Ahora bien, distinto es el caso en que dicha plataforma sea

considerada como un proveedor de servicios subyacente, es decir, que lleve a cabo una actividad mayor que la mera puesta en contacto entre los usuarios. Como bien vimos cuando hablamos de la responsabilidad de estas compañías, su grado podía verse aumentado cuanto mayor sea su control de la actividad de sus clientes. Pues bien, en el comunicado de la Comisión Europea, “Una Agenda Europea para la economía colaborativa”, deja claro cuáles pueden ser los criterios claves para ser considerado como un proveedor de servicio subyacente, estos son<sup>38</sup>:

- Precio: el hecho de que el que presta el servicio subyacente sea libre o no de decidir el precio independientemente de la recomendación de la plataforma colaborativa.
- Otras condiciones contractuales clave: el hecho de que la plataforma colaborativa establezca una serie de “instrucciones obligatorias sobre la prestación de servicios subyacente, incluida cualquier obligación de prestar el servicio”.
- Propiedad de activos clave: en el caso de que la plataforma posea “activos clave para prestar el servicio subyacente” (Por ejemplo, en BlablaCar los coches con de los usuarios, mientras que en Cabify estos son de la empresa)

Estos requisitos serán indispensables para situarnos ante una mera plataforma colaborativa o por el contrario, una plataforma colaborativa que “ejerce una influencia o control significativo sobre el prestador de servicio subyacente”. Por lo que cuanto mayor sea el control de estas plataformas en la forma de gestión de los que última instancia prestan el servicio, mayor será su responsabilidad para con el cliente.

Si por el contrario no situamos bajo la normativa de la LOTT, dichas plataformas serían consideradas como prestadoras de servicios siendo sólo necesario la obtención de autorización o licencia cuando sea “necesario para alcanzar los objetivos de interés público pertinente”, así lo especificó en sus recomendaciones no vinculantes la Comisión Europea. Ahora bien, el mayor problema radica en qué entender por “interés público”, puesto que a nivel europeo este siempre ha sido promover el libre mercado dejando en un plano secundario

---

<sup>38</sup> *Una Agencia europea para la economía colaborativa*, op. cit., pp. 6 y 7.

los intereses de los consumidores. En tal caso, estas plataformas colaborativas tendrían que estar sujetas a la normativa sectorial específica, que en caso de España como hemos dicho la sería la LOTT y ROTT, siendo necesaria la obtención de dichas licencias. Es necesario de los Estados miembros “garantizar que las condiciones para obtenerlas sean, entre otras cosas, claras, proporcionadas y objetivas, y que las autorizaciones se concedan en principio sin límite de tiempo”.

Es también cuestión relevante hacer mención a la prestación de servicios entre pares, es decir, que la prestación se lleve a cabo de manera ocasional. Tal y como se indica en “Una Agenda Europea para la economía colaborativa”, “una característica específica de la economía colaborativa es que los prestadores de servicios son a menudo particulares que ofrecen activos o servicios entre pares de manera ocasional”. Pero claro, ahora el problema radica en saber cuándo es “ocasional” y cuándo no. Para dar respuesta a tal cuestión los Estados miembros suelen establecer una serie de umbrales, que empleados de manera razonable, nos indican si estaríamos ante una situación ocasional o no.

Como se puede apreciar no estamos ante una situación que se pueda resolver fácilmente ni mucho menos. A nivel europeo se intenta facilitar lo máximo posible para que los Estados regulen esta situación acertadamente. Se les exige a las autoridades nacionales que “revisen la legislación nacional existente para garantizar que los requisitos de acceso al mercado sigan estando justificados”. Hay infinitud de elementos que generan cierta inseguridad en todos los niveles, por lo que se tiene que tratar de reducir la misma para proteger en última instancia a quienes disfrutan de estos servicios, los consumidores.

### **3.5. ¿ES NECESARIA UNA FIGURA LABORAL?**

La cuestión de considerar a quienes prestan el servicio como una figura laboral o no, guarda relación con lo mencionado en la pregunta anterior. Si situamos a una plataforma colaborativa como un mero intermediario entre dos personas, cuya función es únicamente esa, sin llegar a establecer, por ejemplo, horarios o tarifas mínimas, no existiría ninguna relación entre la persona que presta el servicio y la empresa, por lo que esta estaría exenta de cualquier tipo de responsabilidad (amparándose en la normativa de sociedad de la

información y comercio electrónico). En definitiva, la persona opera por cuenta propia, a su riesgo y ventura<sup>39</sup>. Ahora bien, si por el contrario dicha empresa sí que regula cuestiones como una asistencia regular a un lugar designado por el empresario, estar sujeto a un horario, a un periodo de vacaciones o llevar uniforme, sí que existiría un mayor control, una relación de dependencia por parte de la persona para con la compañía, es decir, una relación laboral. Por tanto, en relación con el consumidor final, sería la plataforma colaborativa en cuestión quien responda ante cualquier imprevisto (esto es, sujetos a la LOTT).

En el caso concreto de España, además tendríamos la figura del TRADE<sup>40</sup>, trabajador autónomo económicamente dependiente, para referirnos a aquel trabajador que realiza una actividad económica o profesional de forma habitual y directa, también lucrativa, para un cliente del que depende económicamente al recibir de él, al menos un 75% de sus ingresos. Por tanto, una situación a tener en cuenta por la relación de las personas con estas plataformas colaborativas.

En el comunicado de la Comisión Europea, “Una Agenda Europea para la economía colaborativa”, para determinar si existe o no una relación de empleo ofrece tres criterios acumulativos esenciales: la subordinación, la naturaleza del trabajo y una remuneración<sup>41</sup>.

En cuanto a la primera, tiene que existir una relación de dependencia entre el prestador del servicio y la plataforma colaborativa, de tal manera que esta “determina la elección de la actividad, la remuneración y las condiciones laborales”. Cuestión importante es el hecho de que el acto por el cuál la plataforma colaborativa recibe el pago del usuario y lo transmite directamente a quien presta el servicio “no implica que la plataforma colaborativa está determinando la remuneración”.

La segunda cuestión, la naturaleza del trabajo, “el prestador del servicio subyacente debe llevar a cabo una actividad de valor económico, que sea real y efectiva, exceptuando las actividades que se lleven a cabo a una escala tan pequeña que puedan considerarse meramente marginales y accesorias”. Pero, ¿cómo determinamos si es accesorio o no?, pues

---

<sup>39</sup> MARTÍNEZ BARROSO, MARÍA DE LOS REYES., “Trabajo autónomo y trabajo subordinado. Delimitación, Análisis y Propuestas de Reforma”, Base de datos ISOC, 2005, pp. 106.

<sup>40</sup> MARTÍNEZ BARROSO, M.R., “Trabajo autónomo y trabajo subordinado...”, op. cit., pp. 139.

<sup>41</sup> *Una Agencia europea para la economía colaborativa*, op. cit., pp. 13 y 14

bien, como indicamos anteriormente, son los Estados miembros quienes dictan unos umbrales de manera razonable, para indicarnos si estamos ante una situación ocasional o no. Por lo que, aplicado al transporte colaborativo, cuando “las personas prestan efectivamente servicios meramente marginales y accesorios a través de plataformas colaborativas, esto es un indicio de que dichas personas no reúnen las condiciones para ser consideradas trabajadores, aunque la breve duración, la escasez de horas de trabajo, el trabajo discontinuo o la baja productividad no pueden excluir por sí mismos una relación de empleo”.

Por último, en relación con la remuneración, es quizás un claro indicativo de cuando una persona es dependiente de otra o no. Si existe una remuneración por parte de la plataforma colaborativa, estaríamos claramente ante una relación laboral.

#### **4. PRINCIPALES CONFLICTOS EN LA ACTUALIDAD**

Como se ha venido mencionando en reiteradas ocasiones a lo largo de este trabajo, el transporte colaborativo ha supuesto un gran quebradero de cabeza en el régimen jurídico del transporte. La escasez regulatoria de la materia, junto con el repentino auge de la economía colaborativa ha ocasionado un malestar social entre los afectados dando lugar a numerosos litigios con, en ocasiones, fallos contradictorios.

Antes de ponernos a analizar cuáles han sido los conflictos principales, es conveniente hacer una breve introducción de los motivos que principalmente se discute. En primer lugar, nos encontramos con los prestadores de servicios que tradicionalmente venían desarrollando esta actividad, nos referimos concretamente a los taxistas y autobuseros, están sometidos a la LOTT, ROTT y normativa autonómica, por tanto, una intensa regulación. En el otro extremo estarían las empresas creadoras de este servicio tan similar al que prestaban los anteriores (nos referimos a Uber y BlaBlaCar), pero que no estarían bajo la regulación de las normas antes citadas por no prever estas su concreta actividad, o al menos no es su totalidad. En segundo lugar, y como consecuencia del anterior punto, el hecho de no someterse a la misma regulación que los primeros ocasiona una inversión económica, tanto inicial como sucesiva, mucho menor, teniendo en cuenta la semejanza de la actividad. Por último,

mencionar el importante impacto que ha tenido en el sector del transporte que ha ocasionado una reducción significativa de los clientes al sector tradicional.

La razón principal que defienden estas compañías colaborativas, y que por tanto impide que queden sometidas a la misma regulación, es que no estarían prestando directamente el servicio, sino que actuarían como intermediarios entre quien realmente lo prestan y el usuario, con el objetivo, entre otros, de ahorrar costes. Dicho esto, ellos se defienden como sujetos regidos por la Ley 34/2002, de 11 de julio, de servicios de la sociedad de la información y del comercio electrónico.

#### **4.1.UBER VS. TAXIS**

Una de las empresas que más controversias ha ocasionado en este sector del transporte<sup>42</sup>, debido principalmente a lo que hemos venido comentando, es Uber<sup>43</sup>, una “startup” cuyo objetivo principal es poner en contacto a personas y conductores para realizar un determinado trayecto. El funcionamiento consiste en reservar, mediante una aplicación en tu móvil, a un chófer para que te lleve a un destino. Su primera entrada en el mercado español fue el 11 de abril de 2014 en Barcelona, si bien es cierto no destacó por su sencillez puesto que los taxistas reclamaron que llevaba a cabo una actividad ilegal. A pesar de estos conflictos, Uber comienza a prestar servicios en Madrid y Valencia, el 23 de septiembre y 29 de octubre, respectivamente.

Ante tal situación, el primer juzgado a nivel nacional en tomar medidas al respecto fue el Juzgado de lo Mercantil nº2 de Madrid, que dictó auto, no susceptible de recurso, admitiendo la demanda presentada por la Asociación Madrileña del Taxi (en adelante, ATM) frente a Uber.

---

<sup>42</sup> *Cronología. Las idas y venidas de Uber*, El País de 9 de diciembre de 2014, [http://economia.elpais.com/economia/2014/12/09/actualidad/1418136524\\_381930.html/](http://economia.elpais.com/economia/2014/12/09/actualidad/1418136524_381930.html/); Última consulta 3/2017.

<sup>43</sup> Uber, <https://www.uber.com/es-ES/>; Última consulta 3/2017

ATM solicitó mediante escrito ante el Juez “la adopción de la medida cautelas relacionada es el suplico de la demanda en relación con la posterior demanda ordinaria que se proponen promover frente a UBER TECHNOLOGIES INC”. Estas medidas consistían en: primero, la cesación y prohibición de la prestación de servicios por parte de Uber en toda España, de su página web, así como “de cualquier otro soporte o sistema tecnológico o informático para prestar servicio de transporte de viajeros”; segundo, solicitaban que se garantizaran esas medidas con suficiente “efectividad” y, por último, condenar en costas a la demandada. Requiere además que las principales operadoras de telecomunicaciones “suspendan la transmisión, el alojamiento de datos, el acceso a las redes o la prestación de cualquier otro servicio equivalente”.

ATM basó la solicitud de estas medidas cautelares en la ausencia de “las perceptivas autorizaciones administrativas” otorgadas bien por el Estado o por la Comunidad Autónoma correspondientes, necesarias en este sector de acuerdo con el artículo 42 LOTT. Ello se concreta en el art. 22,2 de dicha Ley, que exige la obligatoriedad de tener licencia o autorización de transporte, para contratar y facturar tanto por parte de la empresa como por parte de los conductores. El artículo 53.3 LOTT prevé la inscripción obligatoria en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte a aquellas “empresas y personas que obtengan alguno de los títulos que habilitan para el ejercicio de las actividades y profesiones reguladas en esta ley o en las normas dictadas para su desarrollo”, no estando inscrita la compañía Uber, mientras que el artículo 91 de la Ley habilita a quienes sean poseedores de dichas autorizaciones a “realizar servicios en todo el territorio nacional, sin limitación alguna por razón del origen o destino del servicio”. ATM alega no sólo el incumpliendo de estos preceptos , sino también de los relativos a la Comunidad de Madrid anteriormente señalados.

Tales carencias quebrantarían lo dispuesto en el artículo 15 de la Ley 3/1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal que dice así: “1. Se considera desleal prevalerse en el mercado de una ventaja competitiva adquirida mediante la infracción de las leyes. La ventaja ha de ser significativa. 2. Tendrá también la consideración de desleal la simple infracción de normas jurídicas que tengan por objeto la regulación de la actividad concurrencial”. A su vez, la justificación radicaría en que “el peligro por la tardanza es más inmediato que en caso de presentarse coetáneamente con la demanda o en la imposibilidad de recabar la

documentación necesaria para poder presentar la demanda principal”. Por tanto, sí que existirían motivos que aconsejen la aplicación de las medidas cautelares solicitadas en la “mayor brevedad posible” y dado que no podían presentar “demanda principal por el momento”. La parte demandante se sirve de esta situación de urgencia para argumentar la imposibilidad de llevar a cabo la “previa audiencia de la parte demandada”, tal y como recoge el artículo 733 de la Ley 1/2000, de Enjuiciamiento Civil.

En cuanto a los requisitos necesarios que debe reunir toda solicitud de medidas cautelares, de acuerdo con el artículo 738 de la LEC, ATM los razona de la siguiente manera: primero, el “fumus bonis iuris” o apariencia de buen derecho, una mera apariencia es suficiente para “prever que la resolución principal declarará el derecho en sentido favorable al que solicita la medida cautelar”; segundo, el requisito de “periculum in mora” o daño jurídico urgente y marginal derivado de la resolución definitiva, en nuestro caso, el gran impacto económico que provoca a los taxistas, y en último lugar, la caución, esto es, “el solicitante deberá prestar caución suficiente para responder, de manera rápida y efectiva, de los daños y perjuicios que la adopción de la medida cautelar pudiera causar al patrimonio del demandado”, siendo esta de 10.000 euros.

Por tanto, dicho auto sí que entiende justificadas las medidas cautelares solicitadas por ATM, y todo ello sin haber escuchado a la empresa, argumentado que “la fluidez del mercado por Internet, la velocidad de comunicación del sistema de Uber, empresa participada por el gigante Google, la ubicación en el paraíso fiscal señalado” aumentan el riesgo de competencia desleal.

En esta cronología de sucesos, el siguiente paso lo encontramos con la desestimación del Juzgado de los Mercantil número 2 de Madrid del recurso que presentó Uber contra dicho auto judicial. En esta nueva resolución el Juez mantuvo una gran parte de las medidas cautelares que había establecido mediante auto, pero modificó las relativas al bloqueo de los servicios de telecomunicaciones. Tal actuación la justifica por “entender que en este punto Uber es una empresa de servicios de la Sociedad de la Información” y, por tanto, “habría que aplicar la Ley 34/2002 y su artículo 11.2”. Es por ello que este auto entiende como desproporcionadas las medidas cautelares anteriormente dictadas, siendo únicamente correctas las relativas “al servicio denominado Uber Pop o a aquel en el que se posibilita un

servicio de transporte”. Contra dicha resolución se planteó recurso de apelación ante la Audiencia Provincial de Madrid.

Antes de explicar el fallo de la resolución de la Audiencia Provincial de Madrid, y continuando con el orden cronológico antes mencionado, el siguiente suceso en el calendario fue la cuestión prejudicial planteada por el Juzgado de lo Mercantil número 3 de Barcelona ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. En tal escrito, la cuestión que se planteaba era si la empresa Uber Systems Spain S.L. “debe catalogarse como un servicio de transporte o como un servicio propio de la sociedad de la información”. El motivo de esta cuestión prejudicial, al igual que sucedió en la ciudad de Madrid, es debido a que una asociación de taxistas de la ciudad de Barcelona demandó a la empresa Uber Systems Spain S.L. alegando los mismos motivos que se plantearon en Madrid. Ante tal situación, y debido a que la plataforma carecía “de las licencias y permisos referidos en el Reglamento Metropolitano del Taxi, aprobado por el Consell Metropolità de l’Entitat Metropolitana de Transport de Barcelona, Juzgado de lo Mercantil número 3 decidió preguntar si efectivamente se trataba de una sociedad de la información, tal y como defendía la parte demandada, y por tanto sometida a la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior, que no exige ninguna “restricción o licencia administrativa” a los servicios en el ámbito del transporte. O por el contrario, como ya se ha explicado en reiteradas ocasiones, una plataforma que presta servicios de transporte sometida a la LOTT, ROTT y normativa autonómica.

Si bien es cierto que la sentencia final del Tribunal de Justicia se estima que no esté hasta verano de 2017, en la vista oral que se celebró con antelación parece que el dictamen de Bruselas ofrece una victoria de los taxistas frente a Uber. La razón principal es que la Comisión ha entendido que Uber basaría su actividad en un negocio mixto, esto es, posee cualidades tanto de plataforma digital como de empresa de transporte.

Como bien he indicado antes, Uber Technologies Inc. presentó recurso de apelación ante la Audiencia Provincial Civil de Madrid contra la desestimación del recurso por parte del Juzgado de lo Mercantil número 2 de Madrid que presentó Uber contra el auto judicial que implementó las medidas cautelares. Pues bien, dicha Audiencia volvió a ratificar ese auto pero considerando a la compañía UberPop como una empresa de transporte: “La actividad

de UberPop es la de una empresa de transporte que emplea su propia plataforma, fija los precios y dispone de multitud de conductores previamente seleccionados, sin que sea preciso en este caso determinar la relación que une a Uber con dichos conductores”, del mismo modo recoge que “no es un operador neutral, ni un mero operador tecnológico; no puede acogerse a la exención de responsabilidad prevista para los servicios de la Sociedad de la Información”.

En cuanto a la situación actual en la que se encuentra esta empresa, UberPop, como acabamos de explicar, está pendiente del pronunciamiento del Tribunal de Justicia de la UE. En marzo de 2016 esta compañía volvió a España bajo la denominación de UberX, pero con la diferencia de que sus conductores cuentan con licencias VTC, lo que sí les permite ejercer el transporte de pasajeros (ROTT).

#### **4.2. BLA BLA CAR VS. AUTOBUSES**

En el presente conflicto no encontramos con que la parte demandante es la Confederación Española de Transporte en Autobús (en adelante, CONFEBUS), mientras que el demandado es la compañía BlaBlaCar<sup>44</sup>, una empresa que, tal y como define su página web, “conecta conductores con pasajeros que quieran realizar el mismo viaje”. En cuanto a su funcionamiento, “los conductores publican las plazas disponibles en su coche y los pasajeros que estén interesados pueden reservar sus plazas”.

Al igual que en el caso de Uber, en un primer momento CONFEBUS solicitó ante el juez<sup>45</sup> la aplicación de medidas cautelares consistentes “en el cese en España de la actividad de transporte que realizan las demandadas, incluyendo la prestación de transporte por particulares”. Su justificación residía en la aplicación del artículo 728 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, por el que la no aplicación de las mismas “podría desembocar en una situación que impidiere o dificultase la efectividad de la tutela derivada de una eventual

---

<sup>44</sup> BlaBlaCar, <https://www.blablacar.es/>; Última consulta 3/2017

<sup>45</sup> Auto del JM núm. 2 de Madrid, de 26 de enero de 2016, por el que no da lugar a la adopción de las medidas cautelares solicitadas por CONFEBUS.

sentencia estimatoria”. Pese a sus argumentos, el juez desestimó la adopción de dichas medidas cautelares.

CONFEBUS recurrió la decisión del auto<sup>46</sup> alegando como fundamentos que BlaBlaCar no podría considerarse dentro de los transportes privados particulares que viene recogido en el artículo 101 LOTT, puesto que no encajaría con la definición de “satisfacer las necesidades de desplazamiento de carácter personal o doméstico del titular del vehículo y sus allegados”. Es por ello que la compañía estaría actuando “como empresa de transporte sin las autorizaciones correspondientes”. Estas actuaciones implicarían una clara infracción de los artículos 15.1 y 15.2 de la Ley de Competencia Desleal: “1. Se considera desleal prevalerse en el mercado de una ventaja competitiva adquirida mediante la infracción de las leyes. La ventaja ha de ser significativa. 2. Tendrá también la consideración de desleal la simple infracción de normas jurídicas que tengan por objeto la regulación de la actividad concurrencial”.

BlaBlaCar, en cambio, declaró que “no infringen las normas de transporte ya que se define como una plataforma online que presta servicios de transmisión e intercambio de información en redes electrónicas”. Tal actividad no les situaría dentro de la regulación de la LOTT, sino de la Ley 34/2002, de 11 de julio, de servicios de la sociedad de la información y del comercio electrónico.

El juez falló a favor del demandado, ”debo absolver y absuelvo a las demandadas de las pretensiones contra ellas deducidas, sin expreso pronunciamiento sobre las costas” pues, tal y como se recoge en la sentencia, “BlaBlaCar ha generado una plataforma no para organizar el transporte, sino para poner en contacto a particulares que quieren realizar un viaje juntos, y compartir determinados gastos del trayecto, y para dar calidad al servicio de contacto ha puesto unos márgenes y unos límites y un formato de actuación, que en modo alguno es obligatorio para quienes lo usan o para quienes prestan una plaza en su coche para realizar el trayecto. Estos no están contratados por BLABLACAR, ni pertenecen a una empresa o a una industria dedicada a este fin. Son particulares que a su cuenta y riesgo se ofrecen a la plataforma buscando a personas que tengan interés en realizar ese mismo viaje y pagar, no

---

<sup>46</sup> Sentencia del JM núm. 2 de Madrid, de 2 de febrero de 2017.

en el sentido de pagar un canon o un servicio, sino de pagar, -en el fondo es el concepto del pago el que define la cuestión-, el coste de un viaje”. Esta actividad estaría ajena a lo regulado por la LOTT. El juez además especifica que la falta de una legislación acorde con la actividad de BlaBlaCar, no da lugar a que sea “objeto de demanda ni de auxilio judicial”.

## 5. CONCLUSIONES

### 5.1.¿QUÉ SOLUCIONES CABRÍAN ADOPTAR?

En nuestro país, a diferencia de otros de nuestro entorno, los prestadores del servicio del taxi y los que arriendan vehículos con conductor, están sometidos a restricciones por parte de la administración pública tanto para acceder dicha actividad como para ejercerla. Mientras que los primero están sometidos a un marco normativo bastante exigente, en los segundos, por el contrario, estas exigencias son menores. Esto da lugar a que ambos operen en un mismo mercado pero en condiciones diferentes.

Fijar un número máximo de operadores que puedan prestar estos servicios constituye una restricción a la libre competencia, ya que impide a aquellos que cumplan con los requisitos establecidos llevar a cabo la actividad. Esto se traduce en que limitando el número de autorizaciones de taxis, se limite también a la actividad sujeta de las licencias VTC, porque el número de éstas depende del número de licencias de las primeras<sup>47</sup>. Traducido esto a la vida diaria, supone por un lado que se tenga que desembolsar una gran cantidad de dinero para poder adquirir estas licencias, dificultando aún más el acceso al mercado, y por otro, que los consumidores tengan que pagar más por el servicio, dispongan de menos libertad de elección y acaben por utilizar otro medio.

Una de la medidas que se podría intentar llevar acabo es la liberalización de este sector mediante un proceso gradual que elimine este control cuantitativo, pero manteniendo algún

---

<sup>47</sup> Se ha venido subordinando el número de licencias VTC al de licencias VT, de acuerdo con la regla 1/30 prevista en el artículo 14 de la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la Sección segunda del Capítulo IV del Título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del ROTT.

control sobre la regulación tarifaria, que permita eliminar cualquier tipo de abuso sobre el consumidor, y que garantice una cantidad decente de ingresos al trabajador. Por tanto, de este modo, y estableciendo unos estándares de calidad, se permitiría la entrada de todos aquellos que cumplan dichos requisitos, aumentando claramente la oferta global del servicio, provocando que se vuelva más competitivo en cuanto a la profesionalización de los trabajadores, seguridad de los vehículos y reducción del tiempo de espera. Así mismo, esto podría ser trampolín para la aparición de nuevos modelos laborales como los taxistas a tiempo parcial, que complementen un trabajo principal, con el ejercicio de este durante ciertas horas.

Una nueva regulación que abarque esta flexibilidad necesaria, que se adapte más al entorno para satisfacer mejor las necesidades actuales, permitiría también una mayor distinción entre las diferentes formas en que se quiere prestar este servicios, y con ello, una regulación más acorde con cada modelo. Mantener, como ya se ha explicado antes, el actual límite a las licencias VTC no parece lo más acorde con el principio de libertad de empresa que esta recogido en nuestra Constitución, porque, en cierto modo, estas con ello protegiendo al sector del taxi frente a las nuevas compañías. Este nuevo modelo podría eliminar el *numerus clausus* actual, recogiendo esas exigencias mínimas antes mencionadas e identificando las características particulares de cada actividad que permitan un mercado perfectamente competitivo.

## 6. BIBLIOGRAFÍA

### i. FUENTES DOCUMENTALES

- ARROYO JIMÉNEZ, LUIS, *Libertad de empresa y títulos habilitantes*, Madrid, CEPC, 2004.
- CARRO FERNÁNDEZ VALMAYOR, JOSÉ LUIS, *Contenido y alcance de la competencia del Estado definida en el artículo 149.1.1 de la Constitución*, REDC, Vol.1, núm. 1, 1981.
- CEDIEL CHARRIS, EDITH C, *Presente y futuro de la regulación de los transportes regulares permanentes de viajeros de uso general en las grandes ciudades de España y Colombia*, Madrid, 2013, Universidad Complutense de Madrid.
- COSCULLUELA MONTANER, LUIS MANUEL, *La determinación constitucional de las competencias de las Comunidades Autónomas*, en RAP, núm. 89, 1989.
- DOMÉNECH PASCUAL, GABRIEL, *La eficiencia del transporte como objetivo de actuación de los poderes públicos: liberalización y responsabilidad*, Madrid, Marcial Pons, 2015.
- ENTRENA CUESTA, RAFAEL, *El servicio de taxis*, *Revista de Administración Pública*, número 27, 1958.
- GARCÍA VITORIA, IGNACIO, *La libertad de empresa: ¿Un terrible derecho?*, Madrid, CEPC, 2008.
- GIRÓN TOMÁS, CARMEN, *Legislación española en materia de transporte por carretera. Ley de Ordenación de Transporte Terrestre y Reglamentos que la desarrollan. Las autorizaciones para el transporte. Competencia sancionadora por infracciones a la normativa de los transportes por carretera, su tramitación y recursos*, Tema 8, 2011.
- MARTÍNEZ BARROSO, MARÍA DE LOS REYES., “Trabajo autónomo y trabajo subordinado. Delimitación, Análisis y Propuestas de Reforma ”, Base de datos ISOC, 2005.
- RAZQUÍN LIZARRAGA, JOSEÉ ANTONIO, *Derecho Público del transporte por carretera*, Aranzadi, Madrid, 1995.

- *Una Agencia europea para la economía colaborativa*, Comisión Europea, Bruselas, 2 de junio de 2016.

## ii. FUENTES ELECTRÓNICAS

- ASHER-SCHAPIRO, AVI, *Against Sharing*, 19 de septiembre de 2014, <https://www.jacobinmag.com/2014/09/against-sharing/>
- Autorización de arrendamientos de vehículos con motor, Comunidad de Madrid, [http://www.madrid.org/cs/Satellite?c=CM\\_Tramite\\_FA&cid=1109168967756&definicion=Autorizacion%20Licencia%20Permiso%20Carne&pagenome=ComunidadMadrid/Estructura&tipoServicio=CM\\_Tramite\\_FA/](http://www.madrid.org/cs/Satellite?c=CM_Tramite_FA&cid=1109168967756&definicion=Autorizacion%20Licencia%20Permiso%20Carne&pagenome=ComunidadMadrid/Estructura&tipoServicio=CM_Tramite_FA/)
- Avendaño, Orlando, EE.UU.: Massachusetts impone impuestos a Uber para subsidiar a taxistas, *Panam Post*, <https://es.panampost.com/orlando-avendano/2016/08/22/ee-uu-massachusetts-impone-impuestos-a-uber-para-subsidiar-a-taxistas/>.
- BlaBlaCar, <https://www.blablacar.es/>
- Cronología. Las idas y venidas de Uber, *El País* de 9 de diciembre de 2014, [http://economia.elpais.com/economia/2014/12/09/actualidad/1418136524\\_381930.html](http://economia.elpais.com/economia/2014/12/09/actualidad/1418136524_381930.html)
- Drive with Uber Chicago, Uber, <https://www.uber.com/es-US/drive/chicago/>
- Normativa Transporte Terrestre, Ministerio de Fomento, Gobierno de España, [http://www.fomento.es/mfom/lang\\_castellano/direcciones\\_generales/transporte\\_terrestre/\\_informacion/normativa/](http://www.fomento.es/mfom/lang_castellano/direcciones_generales/transporte_terrestre/_informacion/normativa/)
- NYC Taxi & Limousine Commission, <http://www.nyc.gov/html/tlc/html/about/about.shtml>
- Requirements, Uber, <http://driveubernyc.com/tlc-overview/>
- Uber, <https://www.uber.com/es-ES/>

### **iii. FUENTES JURISPRUDENCIALES**

- Auto del JM núm. 2 de Madrid de 9 de diciembre de 2014, por el que se ordena de manera cautelar la cesación y la prohibición en España de la actividad de Uber.
- Auto del JM núm. 2 de Madrid, de 26 de enero de 2016, por el que no da lugar a la adopción de las medidas cautelares solicitadas por CONFEBUS.
- Bill H.4570 – Massachusetts Legislature, An Act regulating transportation network companies, Journal of the House of Representatives of The Commonwealth of Massachusetts for the 189th General Court.
- Case Nos: 2202550/2015 & Others, Employment Tribunal on 28 october 2016.
- Case number: CGC-15-546378, Labor Comission Appeal on 16 june 2015.
- Décision n° 2015-484 QPC du 22 septembre 2015, Conseil Constitutionnel.
- O’connor v. Uber Technologies, Inc., No C-13-3826 EMC, 2015.
- SJM núm.2 de Madrid de 2 de febrero de 2017, por la que se desestima la demanda presentada por CONFEBUS a mediados de 2015 contra BlaBlaCar.
- STC 118/96 de 27 de junio, declaró inconstitucionales los artículos 22, 113, 118 y DT 10 LOTT y 20 de la Ley orgánica 5/87.
- SSTC de 18 de noviembre de 1981 (SSTC 37/1981) y SSTC de 1 de julio de 2003 (SSTC 109/2003).
- Sentencia 37/1987, de 26 de marzo, por la que se garantiza el ejercicio de la libre empresa.
- Sentencia del JM núm. 2 de Madrid, de 2 de febrero de 2017.
- Sentencias de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad de Madrid de 5 de octubre de 2014, RJ 2014/2476.
- Sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 3ª del Tribunal Supremo, RJ 2015/914.

#### **iv. FUENTES NORMATIVAS**

- Ley 3/1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal.
- Ley 10/2014, de 27 de noviembre, reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.
- 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 núm. 241, de 8 de octubre de 1990).
- Reglamento CE 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002 (DOL 001, de 4 de enero de 2003) relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 101 y 112 del TFUE.