



FACULTADE DE DEREITO

# **ECONOMÍA COLABORATIVA Y COMPETENCIA DESLEAL**

**TFG presentado por Manuel Martínez Rey**

Curso académico 2017-2018

Tutor Prof. Dr. Ángel García Vidal

## **PALABRAS CLAVE**

Economía colaborativa

Transporte colaborativo

Uber

BlaBlacar

Cabify

Airbnb

Competencia desleal

## **PALABRAS CHAVE**

Economía colaborativa

Transporte colaborativo

Uber

BlaBlacar

Cabify

Airbnb

Competencia desleal

## **KEY WORDS**

Collaborative economy

Collaborative transport

Uber

BlaBlacar

Cabify

Airbnb

Competition law

Antitrust law

## **RESUMEN**

A través del presente trabajo se busca llevar a cabo un análisis acerca de la posibilidad de existencia de actos de competencia desleal en la actuación de las grandes plataformas que se han erigido como buques insignia de la economía colaborativa en los últimos años, como por ejemplo las archiconocidas Uber, Blablacar, Cabify o Airbnb. Este análisis lo realizaremos tomando como base la jurisprudencia existente al respecto, con especial atención a la reciente sentencia del TJUE C-434/15 de 20 de diciembre de 2017.

Asimismo, se intentará llevar a cabo un estudio de la normativa que les es aplicable a día de hoy, así como de las distintas propuestas que han surgido para la regulación de un sector de la economía tremendamente novedoso y actual que está llamado a ser un actor destacado de la economía española y europea en los próximos años.

## **RESUMO**

A través do presente traballo búscase levar a cabo unha análise sobre a posibilidade de existencia de actos de competencia desleal na actuación das grandes plataformas que nos últimos anos téñense erixido como buques insignia da economía colaborativa, como por exemplo as coñecidas Uber, Blablacar, Cabify ou Airbnb. Esta análise a levaremos a cabo tomando como base a xurisprudencia existente ao respecto, con especial atención á recente sentenza do TXUE C-434/15 de 20 de decembro de 2017.

Así mesmo intentarase levar a cabo un estudo da normativa que é aplicábel a día de hoxe, así como das distintas propostas que xurdiron para a regulación dun sector da economía tremendamente novo e actual que está chamado a ser un actor destacado da economía española e europea nos próximos anos.

## **ABSTRACT**

Through this thesis we will try to analyze the existence of acts of unfair competition in the business activity of some companies that have become the flagships of the collaborative economy, for example, well-known companies like Uber, Blablacar, Cabify or Airbnb. We will carry out this analysis taking into account the latest case law, with special attention to the Court of Justice of the European Union decision C-434/15 of 20 December 2017.

We will also try to carry out a study of the nowadays applicable regulation and also of the proposals that have appeared in the last years in order to regulate this new economic sector that is supposed to play an important role in the Spanish and European economy in the years to come.

## **RELACIÓN DE ABREVIATURAS**

BOE: Boletín Oficial del Estado.

BOJA: Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

CCAA: Comunidades Autónomas.

CE: Constitución Española.

CNMC: Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

DOUE: Diario Oficial de la Unión Europea.

LCD: Ley de Competencia Desleal.

LOTT: Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

TFUE: Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

TJUE: Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

UE: Unión Europea.

VTC: Vehículos turismo con conductor.

# ÍNDICE

## ECONOMÍA COLABORATIVA Y COMPETENCIA DESLEAL

1. INTRODUCCIÓN: LA ECONOMÍA COLABORATIVA .....	1
1.1 Concepto y presupuesto generales .....	1
1.2 Regulación y perspectivas de futuro .....	3
1.3 Principales manifestaciones en nuestro país.....	6
1.3.1 El transporte colaborativo .....	6
1.3.2 Las plataformas de alojamiento turístico .....	7
1.3.3 Otras manifestaciones.....	7
2. ANÁLISIS DE LA POSIBILIDAD DE COMPETENCIA DESLEAL .....	8
2.1 Preliminar, el marco normativo .....	8
a) La regulación básica de la competencia desleal:.....	8
b) El artículo 15 de la Ley de Competencia Desleal:.....	9
2.2 La competencia desleal en el sector del transporte colaborativo .....	14
2.2.1 El caso Cabify .....	14
2.2.2 El caso BlaBlacar.....	17
2.2.3 El caso Uber .....	20
A) La situación a nivel internacional: .....	20
B) El caso Uber en España: .....	21
2.2.4 Comparación con el supuesto Uberpop.....	26
2.3 La competencia desleal en el sector del alojamiento turístico. El caso Airbnb .....	33
3. CONCLUSIONES .....	36
BIBLIOGRAFÍA.....	38

# **1. INTRODUCCIÓN: LA ECONOMÍA COLABORATIVA**

## **1.1 Concepto y presupuesto generales**

La economía colaborativa, también denominada *sharing economy*, *peer to peer economy* (*peer2peer*), *collaborative economy* o *collaborative consumption*, es el término acuñado para referirnos a un nuevo sistema económico que poco a poco ha ido consolidándose desde comienzos del siglo XXI.

Este sistema consiste en aprovechar las nuevas tecnologías para facilitar el acceso a diversos bienes o servicios infrautilizados económicamente a un coste mucho menor que el que se correspondería de la utilización del sistema tradicional.

Puede resultar útil poner un ejemplo. En España a día de hoy tenemos aproximadamente unos 30 millones de coches, que pasan más de un 95% de tiempo estacionados de media, y que cada día suponen unos 100 millones de asientos vacíos circulando por nuestras carreteras<sup>1</sup>. Es en situaciones como esta donde emerge este fenómeno, que en este caso en concreto actúa poniendo en contacto a potenciales viajeros con propietarios de automóviles a través de las nuevas tecnologías.

La economía colaborativa así pues permite reducir en gran medida los costes de transacción y las asimetrías de la información, al utilizar nuevas vías de comunicación, como internet o las redes sociales, junto con el avance de otras tecnologías como el GPS (*Global Positioning System*), los *smartphones* o teléfonos inteligentes, las plataformas de pago telemáticas o la banca online.

Vemos así cómo economía colaborativa y tecnología parecen ser dos conceptos que van de la mano. Sin embargo, a día de hoy podemos realizar una pequeña distinción, por un lado, cabe distinguir la economía colaborativa *offline*, es decir aquella en la que las nuevas tecnologías no juegan un papel importante, por ejemplo, grupos de consumo, huertos urbanos o el *coworking* y por otro lado la economía colaborativa *online*, donde las nuevas tecnologías cobran un peso realmente importante, como sería el caso de plataformas como Uber o Airbnb.

Podemos distinguir también actividades que buscan un ánimo de lucro y otras que sin embargo no tienen este objetivo, *Wikipedia*, por ejemplo.

---

<sup>1</sup>TOURIÑO, A., "La economía colaborativa desde la óptica de la competencia desleal. Análisis de los autos de medidas cautelares dictados en los casos de Uber BlaBlaCar y Cabify", *Actualidad Civil*, núm. 4, 2016, págs. 1-16.

Sin embargo, en el presente trabajo centraremos nuestro análisis en el estudio de las que tienen un mayor impacto en nuestra sociedad y por tanto también en el derecho, que son las que sí utilizan las nuevas tecnologías y que además tienen ánimo de lucro.

Como causas de este avance de la economía colaborativa, se halla sin duda el ya mencionado avance tecnológico, pero en el fondo subyace también otro importante factor, como bien señala gran parte de la doctrina<sup>2</sup>, la fuerte crisis económica mundial que ha azotado a la práctica totalidad de globo desde el año 2008 ha sido también clave para la aparición de este fenómeno. La recesión económica ha hecho que se busquen soluciones que permitan mantener un nivel alto de consumo a un coste mucho menor, aún en tiempos de fuerte incertidumbre económica.

Además de estas dos principales causas también han podido tener su papel en el surgimiento de la economía colaborativa otros factores como por ejemplo la preocupación por el medio ambiente, ya que a través de estas prácticas colaborativas se protege también esta esfera. Sin ir más lejos compartiendo un vehículo 5 personas para ir a trabajar reducimos costes, pero también reducimos a una cuarta parte nuestras emisiones.

Para apreciar la importancia de este cambio económico podemos echar mano también de cifras y números. Según recientes estudios, la economía colaborativa en el año 2016 ha superado un flujo de ingresos de 3,5 billones de dólares y empresas como Airbnb han alcanzado una valoración de 10 billones de dólares en el mercado, algo impensable no hace tantos años ya que ha alcanzado un volumen de negocio equiparable a firmas hoteleras de la talla de Hilton. Además, a nivel europeo el servicio de información del Parlamento europeo ha llegado a estimar que la economía colaborativa puede llegar a aportar en los próximos años entre 160 y 572 billones de euros en el marco de la UE.<sup>3 4</sup>

Por último debemos recalcar que la economía colaborativa es un fenómeno esencialmente cotidiano, presente en muchos más ámbitos de nuestra vida de los que nos imaginamos, por ejemplo en materia de transporte, a través del ya mencionado uso compartido de vehículos, en materia energética a través del uso compartido de equipos; en la cultura por ejemplo a través del *bookcrossing* o en las finanzas a través de la financiación colectiva o *crowdfunding*.

---

<sup>2</sup>DOMÉNECH PASCUAL, G., “La regulación de la economía colaborativa (El caso << Uber contra el taxi>>”, *Revista CEFLEGAL. CEF*, núms. 175-176, 2015, págs. 61-104.

<sup>3</sup>GÓRRIZ LÓPEZ, C., “Propuesta de la comisión para la economía colaborativa”, *Actualidad de derecho mercantil*, 17.6.2016, <http://blogs.uab.cat/dretmercantil/2016/06/17/propuesta-de-la-comision-para-la-economia-colaborativa/> (consultada por última vez 07.02.2018)

<sup>4</sup>GOUDIN, P., European Parliamentary Research Service “The Cost of Non Europe in the Sharing Economy Economic, Social and Legal Challenges and Opportunities”, Enero 2016 [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/558777/EPRS\\_STU\(2016\)558777\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/558777/EPRS_STU(2016)558777_EN.pdf) (consultado por última vez el 24/01/2018)

## **1.2 Regulación y perspectivas de futuro**

Partiendo de esta delimitación conceptual debemos ahora enfrentarnos a nuevas cuestiones ¿Qué soluciones da el derecho a este fenómeno? ¿Ha sabido adaptarse?

Lo cierto es que la economía colaborativa necesita sin lugar a dudas una regulación específica, pero también es cierto que lo novedoso siempre viene acompañado de cierta incertidumbre y esto también afecta al derecho, al legislador.

Lo normal es que el legislador vaya en cierto modo por detrás de la realidad y en este caso también ha sido así, con todo lo que esto conlleva. Hasta que se crea una regulación jurídica adecuada a las nuevas realidades, suelen aparecer diversos problemas, y de hecho estamos sufriendo algunos de los más típicos en la actualidad.

Por ejemplo, la existencia de numerosas lagunas legales, las discusiones acerca de la idoneidad de la aplicación de normativa preexistente al supuesto novedoso en cuestión, a pesar de que estas normas no hayan sido creadas pensando en estas situaciones, problemas interpretativos o decisiones judiciales y administrativas contradictorias.

Partiendo de esta situación, poco a poco el legislador tanto europeo como nacional ha empezado a ver la importancia de crear una regulación, y así han empezado tímidamente algunos intentos.

En el año 2016 destaca que la Comisión europea publica un informe titulado “Agenda europea para la economía colaborativa”<sup>5</sup>, donde da a los países miembros una serie de consejos acerca de cómo afrontar la nueva regulación de la economía colaborativa, centrándose en una serie de problemas que considera esenciales como son el acceso al mercado, el régimen de responsabilidad, la protección y la condición de consumidores, la condición de trabajador autónomo y la tributación.<sup>6</sup>

Partiendo de estas líneas que sienta la Comisión muchos países europeos han empezado lentamente a reformar sus legislaciones, pero de una forma demasiado tímida que deja a la economía colaborativa aún hoy en un pernicioso limbo legal.

Por ejemplo, en Italia ha aparecido un proyecto de ley interesante en relación a la economía colaborativa denominado, *“Disciplina delle piattaforme digitali per la condivisione di beni e servizi e disposizioni per la promozione dell’economía della*

---

<sup>5</sup> COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES “Una Agenda Europea para la economía colaborativa”, 2.6.2016 [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-16-2001\\_es.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-2001_es.htm) (consultada por última vez el 24.01.2018)

<sup>6</sup>LÓPEZ-ROMÁN, E., “Economía colaborativa, competencia y el mercado único digital”, *Diario La Ley*, núm. 8691, Sección Tribuna, 2016, págs. 1-4.



*condivisione*<sup>7</sup>. Destaca también el caso de Francia y la denominada “*Loi Thévenoud*”<sup>8</sup>, ligada al transporte colaborativo, que prohíbe la circulación por la vía pública de coches con servicio de chófer que utilicen navegación GPS a través de aplicaciones móviles con el objetivo de encontrar pasajeros, así como la reserva de viajes sin antelación (con excepción de los taxistas). Además, se estableció que estas acciones serían castigadas con sanciones penales.<sup>9</sup>

A nivel tributario también se han creado diversas normas, países como Bélgica o la propia Francia han introducido disposiciones en su legislación fiscal que gravan ciertos actos englobados en la economía colaborativa y también Italia ha incluido en un decreto ley publicado el 24 de abril de 2017<sup>10</sup> un artículo para regular los alquileres con una duración inferior a 30 días estableciendo una tasa del 21% sobre los ingresos que obtengan los particulares o las plataformas que comercializan esos pisos.

En España, sin embargo, no encontramos grandes modificaciones o avances en este terreno, aunque sin lugar a dudas no tardarán demasiado en ir surgiendo y de momento contamos con tímidas muestras sobre todo en el ámbito del turismo colaborativo, que analizaremos más adelante.

No obstante, sí es importante recalcar para ver cómo será esta futura regulación que la Comisión, a grandes rasgos, sí considera beneficiosa la economía colaborativa y por tanto anima a que se lleve a cabo una regulación adecuada que sepa sacar partido de los beneficios que reporta este nuevo sistema de una forma responsable y sostenible.

De hecho, la Comisión destaca que la economía colaborativa puede reportar grandes beneficios a los consumidores y a la sociedad en general como la ampliación de la oferta y la consecuente reducción de precios, un mayor reparto de los activos, un uso más eficaz de los recursos, y allana el camino hacia la llamada economía circular que deberá ir poco a poco implementándose en aras de la sostenibilidad.

---

<sup>7</sup>PROPOSTA DI LEGGE N.3564 "Disciplina delle piattaforme digitali per la condivisione di beni e servizi e disposizioni per la promozione dell' economia della condivisione", 27.01.2016 [http://www.camera.it/\\_dati/leg17/lavori/stampati/pdf/17PDL0039770.pdf](http://www.camera.it/_dati/leg17/lavori/stampati/pdf/17PDL0039770.pdf) (consultada por última vez el 24.01.2018)

<sup>8</sup>Décret n° 2014-1725 du 30 décembre 2014 relatif au transport public particulier de personnes, <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2014/12/30/INTS1426417D/jo/texte> (consultada por última vez el 05.04.2018)

<sup>9</sup> Vid, al respecto, Informe del grupo de trabajo de transporte y movilidad. comisión interdepartamental para el desarrollo de la economía colaborativa. Generalitat de Catalunya. Departament de Territori i Sostenibilitat. Direcció General de Transports i Mobilitat. Marzo de 2017.

<sup>10</sup>DECRETO-LEGGE 24 aprile 2017, n. 50 “Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da evento sismici e misure per lo sviluppo.”, Gazzeta Ufficiale Serie Generale n. 95 del 24.04.2017 Suppl. Ordinario n. 20

El mismo punto de vista se desprende también del Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre consumo colaborativo o participativo: un modelo de sostenibilidad para el siglo XXI del año 2014.<sup>11</sup>

A nivel nacional también hay pronunciamientos similares. Por ejemplo la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante CNMC) se ha manifestado en la misma línea por ejemplo en un documento denominado “Conclusiones preliminares sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa” de marzo de 2016<sup>12</sup>, en el que la CNMC defiende la misma postura que manifestaba la Comisión Europea y anima a llevar a cabo una regulación moderna y eficiente de este sector que posibilite su desarrollo de una forma proporcionada, eliminando los obstáculos que hoy en día pueden encontrarse, en forma de restricciones desproporcionadas o innecesarias en la normativa existente.

Otras entidades como la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU), también se ha posicionado en la misma línea, eso sí reclamando una protección efectiva de los consumidores tanto a nivel europeo como nacional a través de una normativa clara y concisa que aporte claridad por ejemplo a la responsabilidad cuando se producen problemas o conflictos en el marco de estas plataformas.<sup>13</sup>

Para finalizar puede resultar interesante mencionar que a día de hoy contamos en nuestro país con una asociación de empresas que realizan sus actividades en el marco de la economía colaborativa, denominada “*Sharing* España” que agrupa alrededor de una treintena.

El objetivo principal de esta asociación es familiarizar a la sociedad con la nueva economía colaborativa, a través de la organización de eventos y la realización de estudios y publicaciones. Resulta especialmente interesante destacar que esta organización se rige por lo que ellos denominan el “código de principios y buenas prácticas de plataformas colaborativas”, que vincula a todos los miembros de la asociación, erigiéndose como una especie de autorregulación.

---

<sup>11</sup> COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO, “Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre «Consumo colaborativo o participativo: un modelo de sostenibilidad para el siglo XXI»”, 21.01.2014, <https://publications.europa.eu/es/publication-detail/-/publication/bd1614a7-f12d-11e3-8cd4-01aa75ed71a1/language-es>(Consultado por última vez el 24.01.2018)

<sup>12</sup> CNMC, “Conclusiones preliminares sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa” 4.03.2016 <https://docs.google.com/document/d/1n65MjUaTmRLuZCqTllqyWvobVqreR-iApsz1mhxy2y0/edit> (Consultado por última vez el 24.01.2018)

<sup>13</sup> OCU, “¿Colaboración o negocio? Consumo colaborativo: del valor para los usuarios a una sociedad con valores”, 18.02.2016 <https://www.ocu.org/consumo-familia/viajes-vacaciones/noticias/informe-consumocolaborativo> (Consultado por última vez el 24.01.2018)

## **1.3 Principales manifestaciones en nuestro país**

Para acotar un poco más este fenómeno a escala mundial realizaremos algunas precisiones acerca de las manifestaciones más importantes que tiene la economía colaborativa en nuestro país. En concreto vamos a mencionar una serie de sectores, que posteriormente analizaremos en el cuerpo del trabajo, donde trataremos de clarificar si se puede considerar que en su funcionamiento puedan estar cometiendo actos de competencia desleal.

### **1.3.1 El transporte colaborativo**

Dentro de este sector podemos distinguir dos formas de utilización de vehículos de forma alternativa, por un lado, nos encontramos con el llamado *car sharing* que consiste en que el propietario de un vehículo lo alquila por periodos u horas en que no hace uso del mismo. Algunos ejemplos de *car sharing* en nuestro país son plataformas como Avancar, Bluemove o Zipcar.

Por otro lado, tenemos el llamado *carpooling*, que en cambio consiste en que un conductor sube a una aplicación telemática los trayectos que va a realizar, tanto urbanos como interurbanos y cobra a los viajeros que quieran realizar con el dicho trayecto una cuota pactada de forma previa. Dentro del *carpooling* destaca BlaBlaCar.

Existe una tercera posibilidad, la que consiste en poner en contacto a usuarios que demandan en el acto un transporte y conductores disponibles en el marco urbano. Sería este el caso de las archiconocidas Uber y Cabify.

Llegados a este punto conviene diferenciar de forma clara las actividades que prestan Uber, BlaBlaCar y Cabify.

En relación con Uber, su actividad se basaba en poner en contacto a conductores no profesionales y en un primer momento sin licencia, con personas que deseaban realizar diversos trayectos urbanos a través de su aplicación informática, más concretamente a través del servicio UberPop.

No obstante, esta forma de actuación se vio modificada tras el auto del Juzgado de lo Mercantil nº 2 de Madrid, núm. 707/2014 de 9 de diciembre de 2014<sup>14</sup> por el que suspendió la actividad de la plataforma.

Uber cesó desde este momento su actividad temporalmente en España y no será hasta marzo de 2016 cuando vuelva a operar, esta vez con chóferes profesionales provistos de licencias de vehículos turismo con conductor (en adelante VTC), por lo que su forma de prestación del servicio acaba siendo casi análoga a la de Cabify.

---

<sup>14</sup> Id. Cendoj: 28079470022014200001

En relación con Cabify, estamos ante un servicio consistente en la reserva de vehículos con conductor profesional poseedores de licencias VTC a través de la ya mencionada aplicación, por lo que su funcionamiento es muy similar al prestado a día de hoy por Uber, tal y como hemos señalado.

Por último, nos encontramos con Blablacar, la diferencia principal con respecto a las dos anteriores reside en que a través de esta aplicación un conductor sube a la mencionada aplicación las plazas libres de las que dispone en su vehículo para la realización de un viaje determinado que éste ya iba a realizar de antemano, con el objetivo de repartir costes, no de obtener un beneficio.

### **1.3.2 Las plataformas de alojamiento turístico**

Bajo esta denominación hacemos referencia a una serie de modelos basados esencialmente en el intercambio de alojamiento.

Debemos diferenciar por un lado el llamado “*coachsurfing*”. Este sistema consiste en una plataforma donde aparecen registrados una serie de propietarios de viviendas que ceden de forma gratuita un espacio de su vivienda a otra persona de la comunidad esperando reciprocidad de otro miembro cuando sea él el desplazado. En este ramo destacan empresas como *Couchsurfing International Inc.* que da nombre a esta modalidad o *Hospitality Club*.

En segundo lugar, tenemos la segunda rama que comparte el mecanismo anterior, pero con la diferencia del ánimo de lucro, aquí entramos en el alquiler turístico de viviendas a través de diversas plataformas, aunque a día de hoy el buque estrella es sin lugar a dudas *Airbnb*.

### **1.3.3 Otras manifestaciones**

Destaca el *coworking* que busca la creación y alquiler de espacios de trabajo compartidos en los que conviven profesionales de distintos sectores sacando provecho de sus conocimientos y experiencias. Como ejemplos destacan las gallegas *The Room* o *Wekco*.

Por otro lado, tenemos el *crowdfunding* puede considerarse como un sistema de mecenazgo del siglo XXI que permite que particulares financien proyectos de su interés.

## **2. ANÁLISIS DE LA POSIBILIDAD DE COMPETENCIA DESLEAL**

### **2.1 Preliminar, el marco normativo**

#### **a) La regulación básica de la competencia desleal:**

Como hemos visto la economía colaborativa es ya una realidad, y tiene multitud de facetas positivas, no obstante, se ha apuntado a que muchas de estas entidades, realizan sus actividades económicas bajo la sospecha de estar incurriendo en competencia desleal con respecto a otros sectores preexistentes en la economía.

A la hora de analizar esta “acusación”, debemos partir de unos presupuestos básicos, el primero de ellos es que los empresarios tanto en España como en la UE desarrollan su actividad en un marco de libertad de empresa, tal y como consagra el art. 38 de la Constitución Española (CE) y por ende en un marco de libre competencia.

No obstante, el ordenamiento jurídico establece una serie de normas que buscan proteger esos principios de toda práctica desleal, siendo aquí donde se inserta la regulación de la competencia desleal.

En relación con el marco jurídico en el que llevaremos a cabo nuestro estudio, debemos movernos alrededor de dos textos fundamentales, la Ley 3/1991 de 10 de enero, de competencia desleal (en adelante LCD)<sup>15</sup> con todas sus modificaciones posteriores y la Ley 34/1988, de 11 de noviembre, General de Publicidad<sup>16</sup> aunque esta, a nosotros nos interesará en menor medida.

De forma esquemática y a modo de contextualización debemos recordar que la Ley de Competencia Desleal establece una serie de requisitos para poder hablar de actos de competencia desleal.

En primer lugar, en el art. 2.1 se establece que debemos estar ante una actuación que se realice en el mercado, es decir con una transcendencia de cara al exterior y con finalidad concurrencial. Y como indica el propio artículo, se presume dicha finalidad cuando dicho acto sea idóneo para promover o asegurar en el mercado las prestaciones propias o de un tercero.

En segundo lugar, la LCD fija en el art. 3 el requisito de que la ley es de aplicación a empresarios, profesionales y personas físicas o jurídicas que participen en el mercado y además la aplicación de la Ley no podrá supeditarse a la existencia de una relación de competencia entre el sujeto activo y el sujeto pasivo del acto de competencia desleal.

---

<sup>15</sup> BOE núm. 10 de 11.01.1991

<sup>16</sup> BOE núm. 274 de 15.11.1988

A continuación, el art. 4 recoge la cláusula general de prohibición de competencia desleal, para adentrarnos en los artículos siguientes con la tipificación de toda una serie de conductas que se reputan como desleales, siendo especialmente relevante para nuestro análisis el art. 15.

## **b) El artículo 15 de la Ley de Competencia Desleal:**

El art. 15 se ocupa del ilícito conocido como violación de normas. En el apartado 1 se dispone que se considera desleal prevalerse en el mercado de una ventaja competitiva adquirida mediante la infracción de las leyes, siempre que la ventaja sea significativa.

El apartado segundo concluye además que tendrá también la consideración de desleal la simple infracción de normas jurídicas que tengan por objeto la regulación de la actividad concurrencial.<sup>17</sup>

Podemos distinguir tres tipos de ilícitos independientes, en concreto los mencionados en los apartados 1 y 2 pueden considerarse de carácter general que son los que a nosotros más nos interesan.

Estos dos apartados están relacionados entre sí tanto por el supuesto de hecho que plantean, que simplificando sería la infracción de una norma, como por los fines últimos que ambos preceptos parecen buscar.

En relación con el supuesto de hecho, parte de la doctrina<sup>18</sup> señala que *“debemos entender violación de normas jurídicas, en un sentido amplio referida tanto a la infracción o incumplimiento de obligaciones normativas como a su defraudación bajo el amparo de otra norma.”*

Se plantea además en el supuesto de hecho un problema que podríamos calificar como conceptual, mientras que el apartado primero habla de “leyes”, el apartado segundo habla de “normas jurídicas”, lo que puede llevarnos a dudar si el legislador quiso hacer algún tipo de diferenciación entre ambos apartados.

La doctrina más autorizada<sup>19</sup> señala que quizás por razones de coherencia sistemática lo mejor es realizar una interpretación unitaria de estos conceptos.

---

<sup>17</sup> El art. 15 en su apartado tercero, recoge un supuesto más concreto que sería la violación de normativa en materia de contratación de extranjeros sin permiso de trabajo pero que para nosotros no es relevante.

<sup>18</sup> CARBAJO CASCÓN, F., “Artículo 15, Violación de normas”, en BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, A., *Comentarios a la ley de competencia desleal*, Aranzadi, Thomson Reuters, 2011, págs. 405 y ss. (407-408)

<sup>19</sup> MASSAGUER, J. Y SOLER, P., “Artículo 15, Violación de normas”, en MASSAGUER, J., *Comentario a la Ley de Competencia Desleal*, Civitas, 1999, págs. 430 y ss. (434-435)

Señalándose además que la deslealtad en normas como este art. 15, represoras de la competencia desleal, no se basan en criterios formales, sino que lo que hay que observar es un presupuesto material, la infracción de una norma con el fin de obtener y beneficiarse de una ventaja en el mercado, por lo que no tiene mucho sentido dejar fuera de este supuesto de hecho una norma en función de su rango.

Por lo que parece que para saber si estamos ante una norma jurídica debemos limitarnos a observar si esta tiene los caracteres que toda norma jurídica debe reunir, que no son otros que la imperatividad, la generalidad y la coercibilidad.

En este sentido se pronuncia la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo civil, sección 1ª) núm. 500/2012, de 24 de julio de 2012<sup>20</sup> que establece que:

*“Para que una conducta pueda considerarse acto de competencia desleal al amparo del art. 15.1 LCD, en primer lugar, es necesario que se haya infringido una norma jurídica que, si bien no necesariamente debe gozar de rango legal, sí que debe reunir los caracteres de imperatividad, generalidad y coercibilidad.”*

Así en principio en estos artículos entraría tanto la infracción de una ley en sentido formal como de un convenio colectivo, de normativa autonómica o local o incluso de normativa de la UE.

Esto, sin embargo, parece puesto en cuestión por la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo civil, sección 1ª) núm. 271/2000, de 13 de marzo del 2000<sup>21</sup> que afirma que el art. 15.1 *“es de naturaleza extensiva, pues no atiende al contenido de la norma sino a su forma”*, mientras que del art. 15.2 manifiesta que *“es por el contrario intensivo ya que lo importante es el contenido de la norma y no su forma”*.

Sin embargo, esta interpretación puede ser en cierto modo peligrosa, ya que permitiría infringir normas de rango inferior a las leyes sin consecuencia, pese a producir los mismos efectos que la infracción de estas.

En relación con los fines de esta regulación parece que el legislador quiere impedir que se dé una situación de desigualdad en el mercado entre sujetos que cumplen las normas jurídicas y sujetos que no las cumplen y se benefician injustamente de ello, produciendo una ruptura de la *par conditio concurrentium* o en el caso del apartado segundo, violando las normas concurrenciales que son las que regulan el mercado en sus diversos aspectos.

Los sujetos que lleven a cabo esta vulneración normativa tienen que enfrentarse así pues a una doble consecuencia, por un lado, la derivada de incurrir en

---

<sup>20</sup> Id Cendoj: 28079110012012100503

<sup>21</sup> Id Cendoj: 28079110012000101377

competencia desleal vía art. 15 y por otro lado la sanción que prevea la propia norma que están incumpliendo.

Tal y como afirma el Prof. Massaguer<sup>22</sup> *“La calificación como desleal de la infracción de una norma no es, por lo tanto, una suerte de sanción general añadida a la prevista por la norma vulnerada, sino que supone un ilícito distinto”*.

Además, para que podamos hablar de este ilícito del art. 15.1 parece que no es necesario que el sujeto infractor actúe con dolo o culpa ni tampoco hace falta un resultado, llega con que se infrinja la norma y aparezca una posibilidad de afectación al mercado, tanto si esta se acaba produciendo como si no.

Eso sí, lo que debe quedar siempre acreditado es que se ha producido un incumplimiento de la norma, es decir, que nuestro comportamiento encaja en el supuesto de hecho de la norma y que además esta era aplicable y tenía vigencia con respecto a nuestro caso.

#### **El artículo 15.1:**

Como ya hemos dicho, este recoge el supuesto de violación de normas jurídicas no concurrenciales. Tanto doctrina como jurisprudencia afirman que este art. 15.1 exige que se cumplan una serie de requisitos para poder declarar la deslealtad del acto.

En concreto resulta interesante la Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, sección 15ª, de 1 de septiembre de 1995<sup>23</sup>, en la que ya se fijan estos presupuestos, al afirmarse que se requiere, en primer lugar, que exista una infracción de leyes, en segundo lugar, que el infractor obtenga una ventaja competitiva, que la ventaja sea significativa y por último que el infractor se prevalega en el mercado de dicha ventaja significativa.

Es relevante también al respecto la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo civil, sección 1ª) núm. 512/2005 de 24 de junio de 2005<sup>24</sup>, en la que se declara que:

*“La mera infracción normativa no constituye por sí sola conducta desleal, ya que se exige que la ventaja competitiva represente efectiva ventaja significativa y al utilizar el artículo el término “prevalerse”, se está refiriendo a que ha de tratarse de ventaja real y no potencial, debiendo darse el necesario nexo causal entre la infracción y la ventaja alcanzada.”*

*“La deslealtad se integra cuando el infractor obtiene provecho efectivo del ahorro de costes que por razones legales ha de satisfacer y a efectos de*

---

<sup>22</sup> MASSAGUER, J. y SOLER, P., “Artículo 15, Violación de normas”, cit., pág. 432.

<sup>23</sup> AC 1995, 1718

<sup>24</sup> Id Cendoj: 28079110012005100480



*diferenciarse y hacer frente de esta manera y con ventaja a la competencia, presentándose significativa cuando se produce desviación acreditada de la clientela de los competidores a su favor con tal práctica que la Ley sanciona”.*

No obstante parte de la doctrina critica que pueda fijarse como requisito que se haya producido una “desviación acreditada de la clientela”, ya que parece no ser compatible con la visión de competencia desleal como comportamiento contrario a la buena fe objetiva, sin que sea requisito *sine qua non* que se haya producido de forma previa un daño o perjuicio contrastable y de hecho sentencias como la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo civil, sección 1ª) núm. 38/2011 de 16 de febrero de 2011<sup>25</sup>, se han pronunciado en contrario.

De forma más reciente la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo civil, sección 1ª) núm. 500/2012, de 24 de julio de 2012<sup>26</sup> establece acerca del art. 15.1 lo siguiente:

*“Para que una conducta pueda considerarse acto de competencia desleal al amparo del art. 15.1 LCD, en primer lugar, es necesario que se haya infringido una norma jurídica que, si bien no necesariamente debe gozar de rango legal, sí que debe reunir los caracteres de imperatividad, generalidad y coercibilidad. Además, no basta con la infracción de la norma, sino que es preciso que esta infracción normativa haya reportado al infractor una ventaja”.*

Además, entre el primero de los requisitos, la infracción de normas, y la ventaja alcanzada debe existir un nexo causal, tal y como se afirma en la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo civil, sección 1ª) núm. 512/2005 de 24 de junio de 2005<sup>27</sup>.

Como ya hemos señalado la ventaja competitiva, es decir, la mejora de la posición en el mercado de un infractor o de un tercero con respecto a los que sí cumplen las normas, debe ser significativa, es decir, tener un carácter relevante en el mercado, por ejemplo, si provoca un aumento de clientela con la correlativa pérdida por parte de sus competidores o bien obliga a estos a disminuir sus márgenes de ganancia o modificar su actividad.

El último requisito debe también estar presente, el infractor o un tercero debe aprovecharse de esa ventaja ya que de no ser así no se ve alterada la posición de igualdad en el mercado, por ejemplo, si de la infracción solo se desprenden más beneficios y no alteramos para nada el mercado, no podemos considerar que estemos ante una práctica desleal.

---

<sup>25</sup> Id Cendoj: 28079110012011100046

<sup>26</sup> Id Cendoj: 28079110012012100503

<sup>27</sup> Id Cendoj: 28079110012005100480

Debe tratarse además de una ventaja real y no potencial, que normalmente permitirá al infractor participar en el mercado de una forma más atractiva para los consumidores que las de sus competidores.

Fuera de estos requisitos debemos mencionar que hemos afirmado que de la ventaja o incumplimiento puede beneficiarse tanto el infractor como un tercero, en este último caso es el tercero que se prevale el que debería ser demandado, aunque la infracción el haya cometido otro sujeto.

Pero no debemos olvidar que este infractor también puede ser demandado con base en el art. 34 de la LCD, donde se establece que las acciones contra actos de competencia desleal podrán ejercitarse no sólo contra quien haya realizado un acto de competencia desleal sino también contra quienes hayan ordenado la conducta desleal (inductores) y contra quienes hayan cooperado en su realización.

Por último cabe destacar que parte de la doctrina<sup>28</sup> afirma que parece que cuando se creó la norma en 1991, el legislador pensó principalmente en normas tributarias y de la seguridad social, pero la forma en que la ley se expresa en este artículo, que es especialmente amplia, permite extender la consideración de desleal a la violación de cualquier norma no concurrencial, como serían por ejemplo las normas administrativas sobre licencias de desarrollo actividades, que es lo que a nosotros nos ocupa.

### **El artículo 15.2:**

Este se ocupa de la violación de normas jurídicas concurrenciales, es decir aquellas que de forma directa regulan la estructura y funcionamiento del mercado.

En este supuesto, la doctrina señala que la infracción de normas no va acompañada de los requisitos que si se establecen para el art. 15.1, ya que el legislador entiende que la simple infracción de estas normas ya de por sí otorga al infractor una ventaja significativa basada en una alteración en el mercado y que se prevale de ella.

Esta presunción no obstante tiene carácter iuris tantum, ya que el demandado puede alegar que determinada infracción no le reportó ventaja alguna, por ejemplo, si hay un incumplimiento generalizado de todos los competidores.

No obstante la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil, sección 1ª) núm. 304/2017 de 17 de mayo de 2017<sup>29</sup>, en la cual se analiza el art. 15.2 de la LCD afirma que aunque en el apartado segundo no se realiza una alusión expresa a la obtención de una ventaja competitiva significativa, como si se hace en el art. 15.1, debemos entender que ambos preceptos parten de idéntico fundamento, por lo que el

---

<sup>28</sup> CARBAJO CASCÓN, F., "Artículo 15, Violación de normas", cit., pág. 419.

<sup>29</sup> Id Cendoj: 28079110012017100303

incumplimiento de normas debe traer consigo también en este segundo apartado la obtención de una ventaja competitiva significativa.

Otro problema que plantea este apartado es saber con certeza que normas son concurrenciales, es decir, se encargan de regular el mercado, en el plano formal las normas concurrenciales pueden ser de naturaleza civil o administrativa y pueden ser normas comunitarias, estatales, autonómicas o locales.

Desde el punto de vista del contenido deben ser normas que tengan como objeto la regulación directa el mercado, tanto normas que regulen la libre competencia en el mercado, por ejemplo, una norma que fija una barrera de entrada, como normas que regulen el comportamiento concurrencial de los competidores en el desarrollo de su actividad, por ejemplo, una norma que impone requisitos para el ejercicio de una actividad empresarial.

### **Relevancia del art. 15 en nuestro análisis:**

Es interesante observar un supuesto concreto que se halla dentro de las infracciones normativas que abarca este artículo, este es la infracción de normas que regulan el acceso a la profesión o el ejercicio de una actividad económica.

Esta infracción consiste en el incumplimiento de normas que establecen la exigencia de una particular licencia, titulación o autorización administrativa que actúan como una especie de barreras de entrada al mercado. El incumplimiento de estas normas, constituye un acto de competencia desleal, salvo que pueda demostrarse que en el caso particular no se obtiene una ventaja competitiva en los términos vistos anteriormente.

Debemos ser conscientes que es en este artículo donde se sitúa la piedra angular y caballo de batalla de muchos de los supuestos específicos que procederemos a analizar, donde normalmente se alega que las empresas del mundo de la economía colaborativa están operando sin las necesarias licencias administrativas obteniendo una enorme ventaja competitiva vía infracción legal frente a sus competidores directos reglados.

## **2.2 La competencia desleal en el sector del transporte colaborativo**

### **2.2.1 El caso Cabify**

En este primer supuesto estamos ante una modalidad de servicio de transporte terrestre de pasajeros desarrollada a través de la empresa Maxi Mobility Spain S.L a través de su aplicación informática de nombre “Cabify”, a través de la misma se presta un servicio consistente en la reserva de vehículos con conductor profesional poseedores de licencias VTC.

Para tratar de comprender mejor el funcionamiento de este sistema debemos observar la existencia de dos planos, como afirma Chamorro Domínguez<sup>30</sup>, por un lado, tenemos la relación externa con el viajero, en esta relación debemos recalcar que Cabify actúa como un mero intermediario en la prestación del servicio de transporte, así el servicio en si es responsabilidad del transportista, quedando Cabify exonerado de cualquier posible reclamación.

Debemos tener en cuenta además que es necesario el registro tanto de conductor como viajero para poder ponerse en contacto a través de la aplicación, exigiéndosele al conductor diversos requisitos como la tenencia en propiedad del vehículo, estar en posesión de licencia VTC y llevar a cabo el servicio de conformidad a ciertos estándares de calidad.

En cuanto a las tarifas, estas aparecen fijadas en la web de Cabify, que es el sujeto que procede al cobro del servicio vía la tarjeta de crédito facilitada por el cliente cuando se produce la llegada a destino del viajero.

Es aquí cuando debemos observar el segundo plano que es el relativo a la relación entre la aplicación y el transportista. Es en este segundo momento cuando Cabify procederá a pagar la cuantía del transporte descontando un porcentaje, con base en la existencia de un contrato mercantil de prestación de servicios, que es el que une a Cabify y a los transportistas.

En este marco de actuación la Federación profesional del Taxi de Madrid demanda en el año de 2015 a Max Mobility Spain S.L ante el Juzgado de lo Mercantil nº 12 de Madrid, por competencia desleal y vulneración de las normas de transporte en materia de contratación de servicios mediante vehículos de arrendamiento con conductor. Se solicitaba además como medidas cautelares el cese y prohibición del servicio y la retirada de todo tipo de publicidad por parte de susodicha compañía.

Sin embargo, la jueza en el Auto del Juzgado de lo Mercantil nº 12 de Madrid de 23 de noviembre de 2015 desestima la adopción de cualquiera de las mencionadas medidas cautelares considerando que Cabify venía desarrollando dicha actividad de forma habitual y consentida en los últimos años dando lugar a una situación de hecho prolongada en el tiempo que la parte demandante no había puesto en cuestión hasta aquel momento<sup>31</sup>.

---

<sup>30</sup>CHAMORRO DOMÍNGUEZ, M<sup>º</sup> DE LA C., “Las nuevas modalidades de prestación de servicios de transporte urbano desde la óptica del derecho de la competencia”, *LA LEY mercantil*, núm. 38, Sección competencia y distribución, 2017, págs. 1-22.

<sup>31</sup> Vid, al respecto, TOURIÑO, A., “La economía colaborativa desde la óptica de la competencia desleal. Análisis de los autos de medidas cautelares dictados en los casos de Uber, BlaBlaCar y Cabify”, *Actualidad Civil*, núm. 4, 2016, págs. 1-16.

La Federación del Taxi denunciaba la violación del art. 15 de la LCD, ya que a su entender nos encontramos ante distintos incumplimientos de la legislación vigente, en particular en relación con las licencias VTC y los arts. 180 a 182 del Reglamento de ordenación de los transportes terrestres<sup>32</sup>.

Este asunto derivó en la Sentencia del Juzgado de lo Mercantil nº 12 de Madrid núm. 159/2017 de 13 de junio de 2017, en esta aun cuando nos encontramos con la desestimación de la demanda, se alude en su fundamentación a la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil, sección 1ª) núm. 304/2017 de 17 de mayo de 2017<sup>33</sup>, en la cual se analiza el art. 15.2 de la LCD.

Resulta importante observar como el alto tribunal afirma que, aunque en el apartado segundo no se realiza una alusión expresa a la obtención de una ventaja competitiva significativa, como si se hace en el art. 15.1, debemos entender que ambos preceptos parten de idéntico fundamento, por lo que el incumplimiento de normas debe traer consigo también en este segundo apartado la obtención de una ventaja competitiva significativa.

Así pues, no podemos limitarnos a comprobar la existencia de una determinada infracción de las normas existentes, sino que debemos observar las circunstancias del mercado y su efecto en especial en demandantes y demandados.

Teniendo en cuenta todo lo expuesto, de la sentencia debemos extraer tres conclusiones principales, en que basa el juzgador la desestimación:

a) las normas supuestamente infringidas en que se funda el reproche de deslealtad no imponen obligaciones a la empresa demandada, sino a los titulares de licencias VTC, con los que dicha demandada no puede confundirse, por lo que técnicamente no han podido ser conculcadas por actos imputables a MAXI MOBILITY SPAIN, S.L.

---

<sup>32</sup>“1. Cuando los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor estén ocupados por personas ajenas a la empresa titular de la autorización, únicamente podrán circular si se justifica que están prestando un servicio previamente contratado.

*A tal efecto, el contrato de arrendamiento de vehículos con conductor deberá haber sido cumplimentado previamente a que se inicie la prestación del servicio contratado, debiendo llevarse a bordo del vehículo la documentación acreditativa de dicha contratación, conforme a lo que se determine por el Ministro de Fomento.*

*Los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor 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.*

*2. Las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor habilitarán para la realización de servicios tanto urbanos como interurbanos en todo el territorio nacional, siempre que el vehículo haya sido previamente contratado de conformidad con lo dispuesto en el punto anterior.”*

<sup>33</sup> Id Cendoj: 28079110012017100303

En consecuencia, no puede imputarse al funcionamiento de la aplicación gestionada por la demandante ninguna responsabilidad por el hecho de que los conductores titulares de esas licencias puedan infringir las normas administrativas invocadas, del mismo modo que no se le podría imputar ninguna responsabilidad por la comisión de otras infracciones administrativas, como puedan ser las de tráfico o seguridad vial.

Queda claro como en los contratos de arrendamiento de vehículo con conductor entre Cabify y los transportistas se impone a estos la obligación de respetar la normativa que rige la actividad que desarrollan.

Además, aunque se quisiera, como regula el art. 34 LCD, responsabilizarse del acto de competencia desleal al inductor, tampoco queda probado que Cabify haya llevado a cabo ningún tipo de inducción a los transportistas para que realicen su actividad de forma irregular.

b) La única prueba que se aporta de la comisión de los hechos sustentadores de la demanda (que según se acaba de decir, no serían imputables a la demandada, sino a los conductores titulares de licencia VTC), son informes de detectives privados que intentan probar la infracción de las mencionadas normas, no resulta en modo alguno concluyente sobre la efectiva realidad de ninguna infracción

c) En caso de que los conductores de licencias VTC hubieran incurrido en alguna infracción administrativa, no ha resultado acreditado que MAXI MOBILITY SPAIN, S.L. haya obtenido con ello ninguna ventaja frente a sus posibles competidores, tal y como exige la STS núm. 304/2017, de 17.05.2017, y lo que es más, aún en dicho supuesto los competidores no serían obviamente los titulares de licencias de autotaxi, sino en su caso las aplicaciones que telemáticamente actúan como intermediarias en el transporte discrecional de viajeros.

Finalmente, la sentencia acaba admitiendo la existencia de ciertas lagunas en el marco de la regulación de la economía colaborativa y esto es en lo que justifica la no imposición de costas a la parte demandante.

A pesar de ser esta la situación existente a día de hoy es sin duda fundamental observar la ya mencionada sentencia del TJUE en relación con UberPop y los efectos que puede tener en la consideración de Cabify en futuras sentencias, tal y como analizaremos en un apartado subsiguiente.

### **2.2.2 El caso BlaBlacar**

Recordemos en primer lugar cómo actúa esta aplicación, su funcionamiento básicamente consiste en que un conductor sube a la mencionada aplicación las plazas libres de las que dispone en su vehículo para la realización de un viaje determinado

que éste ya iba a realizar de antemano, con el objetivo de repartir costes, no de obtener un beneficio.

En este caso vamos a realizar un breve análisis de la Sentencia del Juzgado de lo Mercantil nº 2 de Madrid núm. 30/2017, de 2 de febrero de 2017<sup>34</sup>, en este supuesto la controversia<sup>35</sup> tiene lugar entre CONFEBUS, la confederación española de transporte en autobús y COMUTO IBERIA S.L y COMUTO IBERIA S.A como propietarias de la aplicación BlaBlacar en España.

La parte demandante basa de nuevo su acusación de competencia desleal en el ya mencionado art. 15 de la Ley de Competencia Desleal al considerar que BlaBlacar incumple toda una serie de normas de transporte terrestre de viajeros, más en concreto las que dispone la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre 16/1987 de 30 de junio<sup>36</sup> (LOTT) y su reglamento.

La defensa, sin embargo, alega que la actividad de BlaBlacar consiste en facilitar intercambio de información, y recalca que no hay ni remuneración ni lucro ni para pasajeros ni para conductores, y señala que estos no son empleados de BlaBlacar.

De la sentencia se desprende en primer lugar que queda suficientemente acreditado que BlaBlacar realiza una actividad ajena a la regulada por la LOTT, ya que poner en contacto a particulares con más o menos requisitos, con un control de pagos, con una crítica de las personas intervinientes sobre retrasos o sobre la calidad del servicio prestado no es una actividad sujeta dicha ley.

La sentencia admite la carencia de regulación ante una materia tan novedosa como las plataformas de transporte colaborativo, pero recalca que dicha ausencia normativa no puede ser objeto de demanda. Se considera además que no es de aplicación la LOTT con base en los arts. 156.1 y 101 que sientan los supuestos excluidos de esta regulación, encontrándose entre ellos los transportes realizados en aras de una relación de amistad o equivalente, y aunque es un término un tanto ambiguo e inconcreto entiende el juzgador que pueden entenderse amparados en esta excepción los transportes realizados por BlaBlacar.

La sentencia descarta también que el control de los datos facilitados por el usuario de la plataforma constituya una actividad integrada y regulada por la LOTT, llegando a considerar incluso que es lógico que una plataforma virtual controle a quienes utilizan sus contactos y servicios.

---

<sup>34</sup> Id Cendoj:28079470022017100001

<sup>35</sup> Vid, al respecto, GUILLÉN NAVARRO, N. "Vía libre a BlaBlaCar", *Actualidad Jurídica Aranzadi*, núm. 928/2017 parte artículo, 2017, págs. 1-2.

<sup>36</sup> BOE núm. 182 de 31.07.1987

Que se identifique en la plataforma al conductor como persona idónea con quien contactar por el usuario tampoco es motivo para que se produzca inclusión alguna en el ámbito del transporte. La sentencia recalca de nuevo que no existe ninguna relación laboral, y que además todos los partícipes aceptan la falta de responsabilidad de la plataforma.

Tampoco el hecho de que la plataforma prohíba determinados comportamientos, como que no se pueda fumar o poner música en el viaje, hace que podamos incluir la actividad bajo las reglas de la normativa de transporte.

En relación con el precio se hace mención al hecho de que el precio que fija la web de BlaBlacar es de entre 0,06 y 0,09€/km lo que sí parece corresponderse con el precio de coste ya que diversas disposiciones administrativas fijan precios muy superiores de en torno a 0,2€/km.

Además, se considera que la aplicación no persigue ánimo de lucro, derivándose esta afirmación de que la propia plataforma recomienda no contactar con transportistas que intentan sacar un lucro económico de la actividad de transporte más allá de obtener una reducción de gastos.

El pago directo a BlaBlacar por parte del usuario tampoco es elemento significativo para incluir la actividad en las reguladas por la LOTT.

Además, considera el tribunal que queda suficientemente claro que a la vista de los arts. 101 y 156.1 LOTT estamos ante transporte privado particular por lo que no es de aplicación como ya hemos dicho la normativa de transporte y sus requisitos y por lo tanto no podemos entender que estamos ante ningún tipo de competencia desleal del art. 15 de la LCD ya que no se puede incumplir ninguna norma que no se tiene obligación de cumplir.

Por todo lo expuesto se descarta la posibilidad de encontrarnos ante un supuesto de competencia desleal e incluso se menciona la posibilidad de estar ante una sociedad de la información en los términos de la Ley 34/2002, de 11 de julio de servicios de la sociedad de la información y de comercio electrónico<sup>37</sup> (ley que desarrolla la Directiva 2000/31/CE).

En este caso BlaBlacar vería amparada su actuación en el principio de libre prestación de servicios (no sometido a las reglas del transporte y por lo tanto tampoco a la obtención de licencias) y si bien este principio puede tener diversas limitaciones, tal y como se desprende tanto del art. 56 TFUE como de la jurisprudencia del TJUE se considera que en nuestro supuesto no estamos ante ninguno de los casos que podrían llevar aparejada la fijación de limitaciones, que son los que se derivan del art. 3 de la Directiva 2000/31/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2000,

---

<sup>37</sup> BOE núm. 166, de 12.07.2002



relativa a determinados aspectos jurídicos de los servicios de la sociedad de la información, en particular el comercio electrónico en el mercado interior (Directiva sobre el comercio electrónico)<sup>38</sup> y del art. 8 de la ley 34/2002.

De hecho, el tribunal considera que no solo no se está vulnerando el interés público, sino que dicho interés se ve beneficiado por el desarrollo de estas nuevas tecnologías que permiten la proliferación de mercados más productivos y competitivos al permitir reducir el precio y garantizar una mayor elección y calidad de los servicios.

Esta posibilidad ha sido analizada por el TJUE en el caso Uber que veremos a continuación, lo que nos permitirá entender lo ahora comentado con mayor claridad.

### **2.2.3 El caso Uber**

#### **A) La situación a nivel internacional:**

Como ya hemos recalcado, Uber es hoy uno de los grandes ejemplos a la hora de hablar de economía colaborativa, en particular cabe destacar el servicio Uberpop que es el que ha sido objeto de mayor controversia.

Antes de entrar en el fondo de la cuestión a nivel nacional, puede resultar interesante observar cómo este sistema ha sido objeto de polémica a lo largo y ancho de todo el globo y con pronunciamientos muy dispares, al ser esta una compañía de alcance mundial con presencia en más de 500 ciudades.<sup>39</sup>

Por ejemplo, en el caso de India, la compañía de taxi Meru acudió ante la “*Competition Commission of India*” alegando que Uber presuntamente incurría en competencia desleal, considerando que esta abusaba de una posición dominante en el mercado. La comisión concluyó que la información aportada por Meru acerca de la posición dominante era errónea por lo que se procedió a inadmitir el asunto sin llegar a pronunciarse acerca de la existencia de competencia desleal. No obstante, en apelación se consiguió su reapertura y a día de hoy nos encontramos a la espera de resolución sobre el fondo del asunto.

En el caso de Sudáfrica, las compañías de taxis también acudieron ante la “*Competition Commission of South Africa*”. El asunto fue desestimado al entenderse que la conducta de Uber no encajaba en ninguno de los supuestos de competencia desleal fijados en la “*South African competition Act*”, considerando que tampoco existía abuso de posición dominante.

---

<sup>38</sup> DOUE L178 de 17.07.2000

<sup>39</sup> S. GHUMAN, P., “Analysis of competition cases against Uber across the globe”, *CUTS International*, 2017, [http://www.cutsccier.org/pdf/Analysis\\_of\\_Competition\\_Cases\\_Against\\_Uber\\_Across\\_the\\_Globe.pdf](http://www.cutsccier.org/pdf/Analysis_of_Competition_Cases_Against_Uber_Across_the_Globe.pdf) (consultada por última vez 07.02.2018)

En el caso de Estados Unidos (EEUU) debemos desglosar las decisiones, tenemos un caso planteado en Nueva York con la peculiaridad de que lo plantea un cliente contra Travis Kalanick, cofundador de Uber. Este alegaba que la compañía seguía una política de fijación de precios y de actuación en el mercado de forma desleal y el tribunal dio la razón a los demandantes, considerando la posibilidad de competencia desleal. Sin embargo, otro tribunal de los EEUU, en este caso de Pennsylvania ante similares alegaciones consideró que no existía competencia desleal.

En Alemania la cuestión tampoco ha sido ni mucho menos pacífica, ya en agosto del año 2014 un tribunal del distrito de *Frankfurt am Main* ante una demanda presentada por la organización de compañías de taxi de Alemania decretó una medida cautelar que supuso la suspensión de la actividad de Uberpop en el país. Sin embargo, tres semanas después, el mismo tribunal levantó la prohibición por considerar el procedimiento injustificado, ya que en la demanda se alegaban motivos de urgencia mientras que Uber existía allí desde 2013.

El 26 de septiembre de 2014 los tribunales de Hamburgo y Berlín ratificaron la decisión de Frankfurt y prohibieron la actividad de UberPop. En febrero de 2016, UberPop seguía siendo ilegal en Alemania, siendo la única solución que Uber pidiera una licencia como operador de taxis y cumpliera con la regulación del sector.

En este mismo año 2016 el caso llega hasta el Tribunal Supremo alemán y este decide interponer cuestión prejudicial ante el TJUE<sup>40</sup>.

En Italia sucedió algo similar, en abril de 2017 un tribunal de Roma anuló la prohibición de todos los servicios de Uber a nivel nacional por competencia desleal que había acordado un tribunal inferior en el año 2015 al considerar que Uber si incurría en competencia desleal<sup>41</sup>.

Así pues, como conclusión podemos extraer que a nivel internacional nos encontramos ante una cuestión tremendamente controvertida quizás por lo novedoso de la problemática.

## **B) El caso Uber en España:**

A nivel nacional debemos diferenciar dos situaciones, la previa al Auto del Juzgado de lo Mercantil nº 2 de Madrid, núm. 707/2014 de 9 de diciembre de 2014<sup>42</sup>, en la que Uber actuaba a través del servicio Uberpop consistente en poner en contacto a conductores no profesionales con personas que desean realizar diversos trayectos

---

<sup>40</sup> Informe del grupo de trabajo de transporte y movilidad. comisión interdepartamental para el desarrollo de la economía colaborativa. Generalitat de Catalunya. Departament de Territori i Sostenibilitat. Direcció General de Transports i Mobilitat. Marzo de 2017.

<sup>41</sup> LIÑÁN, P., OVIEDO, A. y SHISHKUNOVA, P., "Uber y Cabify: la disyuntiva entre más regulación y liberalización del sector del taxi", *Referencias Jurídicas CMS*, junio de 2017, págs. 5-7.

<sup>42</sup> Id. Cendoj: 28079470022014200001

urbanos a través de su aplicación telemática y la posterior a 2016, en la que como ya hemos señalado Uber actúa a través de conductores profesionales y con licencia VTC.

El relevante auto del Juzgado de lo Mercantil nº 2 de Madrid 707/2014<sup>43</sup>, se enmarca dentro de la demanda presentada por la Asociación Madrileña del Taxi contra *Uber Technologies Inc.* en el año 2014, en la cual solicitaba la adopción de diversas medidas cautelares consistentes en:

“1.- La cesación y prohibición en España, y subsidiariamente en la Comunidad de Madrid, de la prestación y adjudicación del servicio de transporte de viajeros en vehículos bajo la denominación "Uber pop", o cualquiera otra que pueda denominarse con idénticos fines por la demandada.

2.- La cesación y prohibición de contenido, acceso y prestación del indicado servicio de transporte de viajeros "Uber pop" en España y subsidiariamente en la Comunidad de Madrid, mediante la web [www.uber.com](http://www.uber.com), o cualquiera que pudiera utilizar en iguales términos.

3.- La cesación y prohibición de cualquier aplicación [app] o de cualquier otro soporte o sistema tecnológico o informático para prestar el servicio de transporte de viajeros indicado en España o subsidiariamente en la Comunidad de Madrid.”

Todo ello lo solicitaba con base en el art. 15.2 de la LCD, “tendrá también la consideración de desleal la simple infracción de normas jurídicas que tengan por objeto la regulación de la actividad concurrencial”.

En el auto, el juzgador entiende que para la prestación del servicio en cuestión sí resultaba necesario la tenencia de licencia o autorización habilitante, tal y como marca el art. 42 de la LOTT, toma en consideración otros preceptos del mismo texto legal como el art. 53, regulador de la actividad prestada por personas jurídicas y el 91 en relación al transporte de viajeros, complementando su argumentación con legislación autonómica madrileña.

Finalmente concluye que existe una actividad que infringe las normas de un sector regulado y que por tanto existe apariencia de buen derecho por parte de la solicitante, por lo que termina acordando las siguientes medidas cautelares:

“1.- La cesación y prohibición en España de la prestación y adjudicación del servicio de transporte de viajeros en vehículos bajo la denominación "Uber

---

<sup>43</sup>Vid, al respecto, TOURIÑO, A., “La economía colaborativa desde la óptica de la competencia desleal. Análisis de los autos de medidas cautelares dictados en los casos de Uber, BlaBlaCar y Cabify”, cit., pág. 8-13.

pop", o cualquier otra que pueda denominarse con idénticos fines por la demandada.

2.- La cesación y prohibición de contenido, acceso y prestación del indicado servicio de transporte de viajeros "Uber pop" en España mediante la página web (www.uber.com), o cualquiera que pudiera utilizar en iguales términos.

3.- La cesación y prohibición de cualquier aplicación ("app") o de cualquier otro soporte o sistema tecnológico o informático para prestar el servicio de transporte de viajeros indicado en España."

Esta resolución llevó a la ya mencionada inactividad de Uber durante casi un período de 2 años, pero este no es el único pronunciamiento judicial acerca de UberPop, ya que casi a la par se el sector del taxi, esta vez en Cataluña, lleva también a la plataforma de intermediación a los tribunales considerando de igual modo que comete una continua competencia desleal.

En concreto fue la asociación Élite Taxi la que interpuso su demanda ante el Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona. Sin embargo, este tribunal decide plantear una cuestión prejudicial ante el TJUE, acerca de la cual ya disponemos de respuesta.

Así pues, resulta relevante llevar a cabo un análisis pormenorizado de la Sentencia TJUE de 20 diciembre de 2017, As. C-434/15, *Asociación Profesional Elite Taxi contra Uber Systems Spain SL*<sup>44</sup>, que marca un precedente realmente importante.

El juzgado de Barcelona en la cuestión plantea que considera necesario para determinar si Uber incurrió en prácticas desleales, así como para saber si necesita autorización administrativa para prestar sus servicios, determinar si su actividad debe considerarse servicios de transporte o servicios propios de la sociedad de la información.

Es decir, según consta en el párrafo 18 de la mencionada sentencia, el juzgado barcelonés entiende que si se concluye que estamos ante una actividad de transporte, dicho servicio se entendería excluido del ámbito de aplicación de la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de diciembre de 2006<sup>45</sup>, relativa a los servicios en el mercado interior, según el art. 2.2 d).

Esto sería relevante porque si en cambio se considera que no es un servicio de transporte sino que es un servicio electrónico de intermediación o un servicio propio de la sociedad de la información (con base en el art. 1.2 de la Directiva 98/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de junio de 1998 por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones

---

<sup>44</sup> ECLI:EU:C:2017:981

<sup>45</sup> DOUE L376/36 de 27.12.2006

técnicas<sup>46</sup>), en principio le sería aplicable el principio de libertad de prestación de servicios en los términos que garantizan, el art. 56 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (en adelante TFUE), la Directiva mencionada y la ya también mencionada Directiva 2000/31 sobre el comercio electrónico.<sup>47</sup>

Así pues, si se encuadra la actividad de Uber fuera de una actividad de transporte parece que no necesitaría dichas licencias para operar, por lo que no estaría llevando a cabo violación alguna de normas y no podría considerarse su actuación como competencia desleal.

El TJUE empieza recalando en el apartado 35 que, en efecto, un servicio de intermediación permite el intercambio de información entre el pasajero y el conductor no profesional en relación con la reserva del servicio de transporte, y en este caso este servicio lo proporciona Uber a través de su aplicación móvil. Así pues, en principio podría calificarse como un servicio de la sociedad de la información de acuerdo con las directivas mencionadas. Frente a esta actividad, un transporte urbano no colectivo como el que realizan los taxis debe calificarse como servicio en el ámbito del transporte.

A pesar de esto el TJUE realiza una serie de consideraciones fundamentales en los apartados 37 y siguientes.

En primer lugar, considera que el servicio controvertido no se limita a un papel de mera intermediación ya que a la vez está creando una oferta de servicios de transporte urbano en la que la aplicación actúa como eje fundamental porque sin la misma ni los conductores podrían prestar dichos servicios de transporte ni los pasajeros contactar con ellos.

Además, se considera que Uber ejerce una influencia decisiva sobre las prestaciones de transporte ya que establece parámetros como el precio máximo del servicio, parámetros de calidad y diversas reglas en relación al comportamiento e idoneidad de los conductores.

Con base en todo lo mencionado el tribunal acaba concluyendo en el apartado 48 que debe considerarse a este servicio de intermediación como parte integrante de un servicio global que es en puridad un servicio de transporte por lo que no estamos ante un servicio de la sociedad de la información, así pues, ni la Directiva 2000/31 es aplicable ni tampoco la Directiva 2006/123 ya que este tipo de servicios estarían excluidos de su ámbito de aplicación por su art. 2.2 d).

Es importante afirmar de igual modo que el servicio prestado por Uber no encontraría cabida en el art. 56 TFUE, relativo a la libre prestación de servicios en

---

<sup>46</sup> DOUE L204 de 21.07.1998

<sup>47</sup> DOUE L178 de 17.07.2000

general, sino que tiene que ubicarse en el marco del art. 58 TFUE que señala que la libre prestación en materia de transportes se regirá por las disposiciones del título relativo a los transportes, debe seguirse así pues la aplicación de la política común de transportes.

La sentencia acaba señalando en el apartado 47 la falta de regulación en esta materia y realiza un llamamiento a los Estados miembros a regular las condiciones de prestación de servicios de intermediación como los que han dado origen a esta cuestión prejudicial.

Como conclusión debemos mencionar que efectivamente considerar a UberPop como servicio de transporte hace que deba cumplir toda una serie de requisitos ligados a la regulación sectorial de los servicios de transporte. En particular se hallaría sujeta a la autorización exigida en el art. 42.1 de la LOTT.

Así pues, debemos entender como necesaria la obtención de licencias para el desarrollo de su actividad. Se abre de igual modo a través de este pronunciamiento la posibilidad de considerar la actividad llevada a cabo por Uber como competencia desleal ya que sí estaría incumpliendo de forma sistemática todas las normas que sí tienen que cumplir sus competidores y de esta forma estaría consiguiendo una ventaja competitiva que se reputaría como desleal de acuerdo con el art. 15 LCD.

Así pues, nos encontramos con que poco a poco esta sentencia del TJUE mostrará su impacto en las sentencias que puedan dictar los distintos tribunales españoles al respecto y buena muestra de ello son las sentencias del Tribunal Supremo (Sala de lo contencioso-administrativo) núm. 81/2018<sup>48</sup> y 87/2018<sup>49</sup> de 24 y 25 de enero de 2018, respectivamente.

En ellas el alto tribunal revoca las sentencias de dos juzgados de lo Contencioso de Barcelona que dieron la razón a Uber y anularon dos multas de 4.001€ que le había impuesto la administración autonómica catalana por infracción muy grave de la LOTT, por “la contratación como transportista o la facturación en nombre propio de servicios de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de hasta 9 plazas sin ser previamente titular de autorización de transporte”, haciéndose ahora sí eco de que la actividad que desarrolla Uber ha de calificarse como servicio en el ámbito de los transportes.

No obstante, el cambio de forma de actuar de Uber en España desde 2016, hoy en día muy similar al de Cabify, hace que diversas voces consideren que el pronunciamiento del TJUE, no es aplicable a su situación actual, punto que

---

<sup>48</sup> LA LEY 308/2018

<sup>49</sup> LA LEY 309/2018

analizaremos de forma conjunta en el subsiguiente apartado cuando tratemos las principales diferencias entre UberPop y Cabify.

#### **2.2.4 Comparación con el supuesto Uberpop**

No deja de ser nítidamente observable que tanto en el caso BlaBlacar como en el caso Cabify el pronunciamiento del tribunal español difiere, al menos a primera vista, del fallo del TJUE en relación con Uberpop, sin embargo, si entramos en el fondo de la cuestión podemos llegar a considerar dichos fallos como compatibles.

La sentencia del TJUE en primer lugar se ciñe a una realidad muy concreta que es el servicio prestado por UberPop lo cual parece decisivo a la hora de extrapolar las consideraciones del tribunal a otras plataformas como el caso Blablacar o Cabify o incluso a los reformados servicios prestados a día de hoy por Uber.

Empezando por la primera plataforma, debemos señalar que Blablacar tiene un funcionamiento muy particular, estamos ante el denominado *carpooling*, que como ya hemos mencionado no puede identificarse de forma directa con el modo de operar de Uber, ya que en este caso la actividad consiste en que un conductor sube a una aplicación telemática los trayectos que va a realizar, tanto urbanos como interurbanos y cobra a los viajeros que quieran realizar con el dicho trayecto una cuota pactada de forma previa.

Así pues, debemos mencionar que el propio TJUE en su sentencia comienza realizando una diferenciación muy importante:

*“A este respecto, procede señalar que un servicio de intermediación consistente en conectar a un conductor no profesional que utiliza su propio vehículo con una persona que desea realizar un desplazamiento urbano constituye, en principio, un servicio distinto del servicio de transporte, que consiste en el acto físico de desplazamiento de personas o bienes de un lugar a otro mediante un vehículo.*

*Debe añadirse que cada uno de estos servicios, considerados aisladamente, puede estar vinculado a diferentes directivas o disposiciones del Tratado FUE relativas a la libre prestación de servicios, como considera el juzgado remitente.”*

Así pues, podemos considerar que el propio tribunal reconoce la existencia de plataformas de intermediación que realizan una actividad ajena al servicio de transporte y BlaBlacar podría llegar a entenderse integrada en este sector.

Además, el tribunal cuando considera que Uberpop si constituye un servicio de transporte señala que este crea una oferta de desplazamiento urbano, mientras que en el caso de BlaBlacar no se crea una oferta en el sentido señalado por el TJUE, sino

que ese transporte sí se realizará de forma efectiva existan o no existan pasajeros con los que repartir gastos.

El caso de Cabify por su lado, y cuyas consideraciones parece a día de hoy extrapolables a la nueva forma de actuar de Uber, reviste si cabe mayor complejidad a la hora de considerar si se está realizando un servicio de transporte ya que tampoco parece amoldarse a la prestación del servicio por parte de Blablacar, ya que en el caso de Cabify sí hablamos de conductores con licencias VTC y que por lo tanto ejercen su actividad con licencia administrativa.

No obstante parece que esta entidad sí cumple los parámetros que llevan al TJUE a considerar a Uber, a través de Uberpop, como una empresa prestadora de servicios de transporte ya que, podemos considerar que Cabify sí que crea una oferta de servicios de transporte urbano, y la aplicación si actúa como eje fundamental, requisito que señala el TJUE en el caso de Uberpop.

Lo que no podemos afirmar con rotundidad que sin la aplicación ni los conductores podrían prestar dichos servicios de transporte ni los pasajeros contactar con ellos, ya que estamos hablando de conductores con licencia VTC, que podrían utilizar muy diversos medios para ponerse en contacto con los clientes, desde páginas web, anuncios publicitarios, o incluso crear una aplicación móvil propia, ya que siempre y cuando cumplan su normativa nunca podría hablarse de competencia desleal.

Es aquí donde radica la principal cuestión abierta ya que el tribunal español acaba señalando que los competidores de Cabify son otras plataformas de intermediación pero esta apreciación cambiaría si la considerásemos prestadora de un servicio de transporte, habría que observar llegados a este caso si se cumple la normativa de prestación del servicio fijada para las licencias VTC en relación a la aplicación informática y no en relación a los propios conductores como defiende el juzgador español, lo que no entraría en juego sería el incumplimiento de la obligación de actuar con licencia administrativa ya que en este caso ya se viene realizando de este modo.

Así pues, debemos concluir que Cabify podría llegar a incurrir en competencia desleal siempre que se le llegue a considerar como prestadora de servicio de transportes y siempre que actúe de una forma contraria a la normativa interna de transportes, punto que no ha sido probado y que por tanto debería ir más allá de los informes de detectives privados presentados descartados por el juez.



Para finalizar con el análisis de este caso, resulta relevante analizar la Sentencia del Juzgado de lo Mercantil nº3 de Barcelona, de 10 de Abril de 2018<sup>50</sup>, pronunciada tras ser resuelta la cuestión prejudicial que planteó ante el TJUE.

Cabe recordar que la pretensión de la parte demandante era imputar a Uber Systems Spain actos de competencia desleal por infracción de normas (del ya mencionado art. 15 LCD), pero también por actos de engaño (art. 5 LCD) y por infracción de la buena fe (Art. 4 LCD).

Élite Taxi defiende que los servicios que presta Uber SS deben reputarse desleales por vulnerar normas sobre protección de la competencia, cooperando necesariamente para que terceros infrinjan la normativa que regula la prestación del servicio urbano e interurbano de transporte.

En la demanda se hace mención a la infracción de la Ley 9/2003, de 31 de julio, del Taxi en Cataluña<sup>51</sup> y el Reglamento Metropolitano del Taxi, de 22/07/2004. Esta normativa vincula la prestación de estos servicios de transporte a la necesidad de una licencia previa así como un régimen de tarifas unificado.

Uber SS contestó a la demanda y se opuso defendiendo que no presta servicios de transporte, y que su actividad debería considerarse incluida dentro de los servicios vinculados a la economía colaborativa; siendo los servicios que presta propios de la sociedad de la información. Aunque como ya hemos observado el TJUE se pronunció en contrario.

En segundo lugar, defiende que los usuarios no contratan con Uber SS, sino con los conductores en particular, siendo la aplicación sólo intermediadora entre ellos, por lo que Uber SS no asume responsabilidad alguna.

Además defiende que aunque se la considerase como realizadora de una actividad de transporte, esta no sería encuadrable dentro de los servicios de taxi y, por tanto, no debería invocarse la normativa sectorial específica.

Es interesante observar como el tribunal fija las cuestiones que considera claves para resolver el litigio, destacando entre ellas:

*1- La calificación de los servicios prestados por Uber SS, para determina si se trata de servicios de transportes o servicios de otra índole.*

*2- También se observan discrepancias a la hora de determinar si Uber SS queda o no sometido a las normas específicas que regulan los servicios de taxi en Barcelona.*

---

<sup>50</sup> Id Cendoj: 08019470032018100003

<sup>51</sup> BOE núm. 189 de 08.08.2003

*3- La constatación de infracciones de la normativa reguladora de los servicios de taxi en Barcelona, y la posibilidad de imputar dichas infracciones a la demandada.*

*4- La trascendencia de esa hipotética infracción de normativa administrativa en el ámbito de la competencia desleal.*

*5- Si el tipo de información que reciben los consumidores que acceden a la plataforma Uber y a su aplicación puede considerarse engañosa.*

En relación con la primera cuestión se concluye lo dictaminado por el TJUE en la sentencia que ya hemos analizado con anterioridad:

*“10. La conclusión a la que llega el TJUE es que el servicio de intermediación que tiene por objeto conectar, mediante una aplicación para teléfonos inteligentes, a cambio de una remuneración, a conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo con personas que desean efectuar un desplazamiento urbano, está indisolublemente vinculado a un servicio de transporte y, por lo tanto, ha de calificarse de servicio en el ámbito de los transportes.”*

El Tribunal siguiendo este camino considera que los servicios prestados por Uber SS deben quedar sometidos a las normas que regulan el sector.

Se afirma además que tras la STJUE las partes entran en matizaciones respecto de si los servicios prestados por la actora son meros servicios de transporte o sí, deben considerarse servicios de intermediación. La cuestión es trascendente en la medida en que el mero servicio de transporte interurbano de pasajeros requiere de licencia, mientras que un servicio de intermediación vinculado al transporte puede no exigirla necesariamente (a nivel interno).

La propia sentencia en el apartado 12 señala que es trascendente en esta materia advertir que Uber SS no es titular de los vehículos que desarrollan el servicio, aunque influye en los requisitos que estos deben cumplir, tampoco contrata a los conductores de los vehículos aunque si les exige ciertos requisitos, tampoco fija el precio de los trayectos aunque si realiza indicaciones sobre máximos que se puedan cobrar y gestiona los cobros por medio de la aplicación.

Se considera relevante también que Uber SS no es quien ha creado ni la plataforma de internet que gestiona los servicios ni la aplicación informática para dispositivos electrónicos.

En relación con la violación de normas como acto de competencia desleal, el Tribunal considera que dicha infracción debe analizarse desde la óptica del art. 15.2 de la LCD.

La demandante concluye que Uber SS necesitaría cumplir con todas las exigencias administrativas necesarias para prestar el servicio de taxi recogidas en el Reglamento Metropolitano del Taxi, en el que se exige la previa obtención de una licencia administrativa para prestar el servicio entre otras obligaciones.

No obstante, el juzgador antes de entrar en el fondo del asunto hace una importante reflexión sobre los problemas de imputabilidad que rodean a la parte pasiva del proceso:

“19. Llegados a este punto, surgen algunas cuestiones de matiz que considero que son imprescindibles para establecer si el comportamiento de Uber SS debe reputarse desleal por infracción de normas concurrenciales ya que en distintos pasajes del pleito tanto en primera instancia, como en la cuestión prejudicial planteada ante el TJUE, se hace referencia indistinta al servicio prestado por Uber SS (única demandada en los presentes autos) y el grupo Uber, compuesto por distintas empresas con domicilio en distintos países del mundo, que realiza un servicio global gestionado por medio de una plataforma de internet y una aplicación operativa”

Se constata además que no todas las infracciones de las normas sectoriales invocadas tienen la consideración de normas reguladoras de la competencia.

Se plantea también en estos términos un problema de imputabilidad de las ventajas competitivas ya que estas afectan a los conductores y propietarios de los vehículos que utilizan la aplicación, de modo que, si los conductores de vehículos dispusieran de licencia habilitante para prestar servicios de taxi, no sería necesario que la aplicación que coordina los servicios dispusiera una licencia.

El mismo problema de imputabilidad surge cuando se cuestiona el uso de la aplicación informática, dicha aplicación informática no ha sido ni creada ni gestionada por Uber SS. La aplicación es titularidad de una empresa distinta de la demandada (aunque integrada en el grupo Uber) y es explotada por ella, ajena a este litigio.

Por esto considera el tribunal que los actos de cooperación que se imputan a Uber SS, no pueden considerarse desleales ya que la cooperación con empresas del grupo no es equiparable a la cooperación en actividades que específicamente puedan reputarse desleales.

Considera el tribunal que el beneficio que puedan producir los hechos descritos en la demanda al grupo de sociedades integradas bajo la referencia Uber, no puede llevar a considerar que Uber SS haya realizado actos desleales por infracción de normas o haya cooperado en la infracción.

La conclusión que saca el tribunal es que estos problemas de imputabilidad y los problemas para identificar quien es el beneficiario de las ventajas competitivas llevan a desestimar la demanda en relación a la infracción de normas.

En relación con los actos de engaño Élite Taxi invoca el art. 5 LCD para imputar a la demandada actos de engaño al afirmar que:

«Resulta evidente que si el consumidor o usuario tuviera conocimiento y plena consciencia que está contratando un servicio ilegal y que no cumple con ninguna de las exigencias legales establecidas en nuestra legislación española, provocaría una alteración en el comportamiento del consumidor.

La plataforma se presenta al mercado y a los consumidores y usuarios con una apariencia e imagen totalmente FALSA de los servicios que realmente desempeña. Por lo que incide de una manera directa en el comportamiento económico del consumidor.

La información y las características del servicio a llevar a cabo que se transmite al usuario es falsa y engañosa provocando de esta manera en el usuario un comportamiento que de otra manera no se conseguiría.»

El alcance del art. 5 de la LCD referido a los actos de engaño ha quedado fijado con claridad en distintas resoluciones del TS y de la AP de Barcelona, en la sentencia de la Sección 15ª de dicha AP de 30/06/2016<sup>52</sup> trata esta cuestión:

“Como decíamos en nuestra Sentencia de 2/07/2009, la publicidad merece el reproche de engañosa (...) si las afirmaciones, objetivamente falsas o no, son aptas para inducir a error a sus destinatarios. El engaño no debe medirse o enjuiciarse con el significado objetivo de las expresiones empleadas en las manifestaciones o afirmaciones esenciales de la publicidad, sino con el alcance o impresión que las mismas provocan (o son aptas para provocar) en los destinatarios.”

No obstante el tribunal considera que en este caso surge el mismo problema de imputabilidad que en el supuesto de infracción de normas. Los actos de engaño que se describen se refieren al contenido de una web (www.uber.com) que no ha sido creada por Uber SS y que este no explota, de hecho en los contenidos de la web no aparece mención alguna a Uber SS.

Por tanto, el engaño, no podría imputarse a la demandada, sino a la sociedad que gestiona los contenidos de la web. Esto determina la desestimación también en este punto.

---

<sup>52</sup> Id Cendoj: 08019370152016100134

Por último cabe hacer mención a la invocación genérica al art. 4 LCD que se realiza en el escrito de demanda, vinculado a los mismos hechos y circunstancias por las que se imputaban a la demandada actos de engaño, se afirma que el comportamiento adoptado por el demandado es totalmente contrario a la diligencia profesional que le es exigible a todo empresario o profesional, provocando con ello un distorsión significativa en el comportamiento económico del consumidor medio.

El Tribunal manifiesta que es reiterada la jurisprudencia que advierte que la invocación genérica del art. 4 LCD no puede servir para considerar desleales comportamientos que no cumplen con los requisitos de los tipos concretos de la LCD.

Por ejemplo la sentencia de la Sección 15ª de la AP de Barcelona, de 24/03/2017<sup>53</sup>, sintetiza el estado de la jurisprudencia sobre el alcance de la cláusula de buena fe:

*“El art. 4 LCD, permite calificar como desleales conductas no descritas en los demás preceptos de dicha Ley cuando, concurriendo los presupuestos previstos en los arts. 1 a 4, sean contrarias al modelo o estándar en que la buena fe consiste. El art. 4 LCD no puede ser utilizado para calificar como desleales conductas que superen el control de legalidad a la luz de los preceptos de la propia Ley específicamente redactados para reprimirlas.”*

En este supuesto el tribunal considera que no se concretan elementos que permitan considerar que el comportamiento de la demandada puede considerarse desleal de modo autónomo, es decir, desvinculado de las imputaciones de deslealtad ligadas a los arts. 5 y 15 de la LCD. Por tanto, considera que también debe desestimarse la demanda también en este punto.

De conformidad con todo lo expuesto el tribunal, en el fallo, termina desestimando la demanda interpuesta por Élite Taxi, en todas sus pretensiones.

Como conclusión final debemos extraer que el Tribunal no se pronuncia realmente sobre la existencia de actos de competencia desleal porque, aunque considera que UberPop debe quedar sometido a las normas de transporte del derecho interno al ser un servicio de transporte, no se ha demandado a la sociedad de Uber adecuada, es decir, la que debería responder de tales actos, así pues ya no entra a valorar si en efecto Uber cumple con la normativa interna.

En relación con esta normativa interna destaca la reciente aprobación del Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril, por el que se modifica la LOTT<sup>54</sup> por el cual se introducen limitaciones al número de licencias VTC, en concreto un ratio de 1 licencia VTC por cada 30 de taxi.

---

<sup>53</sup> Id Cendoj: 08019370152017100102

<sup>54</sup> BOE núm. 97 de 21.04.2018

## **2.3 La competencia desleal en el sector del alojamiento turístico. El caso Airbnb**

El sector del alojamiento turístico también se ha visto salpicado por las acusaciones de competencia desleal sobre todo por parte de la patronal hotelera contra diversas plataformas, en principio de intermediación, a través de las que particulares ofertan viviendas como forma de alojamiento para cortos períodos de tiempo.

En este ámbito a diferencia del transporte colaborativo, es importante mencionar que sí que existe una regulación local y autonómica que poco a poco ha ido expandiéndose desde el año 2016.

Es en este momento cuando empiezan los primeros intentos de regulación del sector ante la situación de cierto descontrol que se iba conformando. Por ejemplo, en el año 2015 de 432.768 plazas de alojamiento disponibles en Andalucía casi 138.783 provenían del turismo colaborativo<sup>55</sup>, lo que supone casi un tercio.

Como muestra de esta normativa podemos destacar disposiciones como el Decreto 28/2016, de 2 de febrero, de las viviendas con fines turísticos de la Comunidad de Andalucía<sup>56</sup> que se reproduce de forma muy similar en decretos de otras CCAA como Valencia o Baleares o próximamente Madrid y Extremadura, en los que se imponen obligaciones como el registro de las viviendas en registros oficiales, la necesaria obtención de un certificado de idoneidad y unos requisitos mínimos como la existencia de calefacción, refrigeración, menaje del hogar... y también se establecen las cotas de ocupación máxima por habitaciones.

Además, y de forma paralela, se produce el establecimiento de un régimen sancionador, de una cuantía considerable, para hacer frente a todos aquellos que incumplan la normativa, así como a las plataformas intermediarias.

Por ejemplo, Baleares en su regulación prevé sanciones de hasta 40.000€ para los particulares y 400.000€ para las empresas intermediarias<sup>57</sup> y esto ha cristalizado en una sanción de 300.000€ a la plataforma Airbnb a fecha de 19 de febrero de 2018 por incumplimiento de la normativa. En concreto el cauce para sancionar a la plataforma ha sido publicitar o anunciar alojamientos turísticos que no cumplen con la correspondiente normativa.

---

<sup>55</sup>MONTERO GARCÍA-NOBLEJAS, P., “La importancia del derecho de la competencia en el sector turístico”, *International Journal of Scientific Management Tourism*, Vol. 2, núm. 2, 2016, págs. 233-249.

<sup>56</sup>BOJA núm. 28 de 11.02.2016

<sup>57</sup>Ley 6/2017, de 31 de julio, de modificación de la Ley 8/2012, de 19 de julio, del turismo de las Illes Balears, relativa a la comercialización de estancias turísticas en viviendas.

La existencia de sanciones, sin embargo, no es algo novedoso y ya con anterioridad existieron sanciones a la plataforma por parte de Cataluña y de la Comunidad Valenciana no faltas de polémica<sup>58</sup>, sobre todo en el primer caso que derivó en una batalla judicial que llevó a la retirada de la sanción en la Sentencia del Juzgado de lo Contencioso Administrativo nº 11 de Barcelona, núm. 309/2016 de 29 de noviembre<sup>59</sup>.

Destaca también la incipiente actividad reguladora de ayuntamientos como, el de Barcelona a través de su Plan Especial Urbanístico de Alojamientos Turísticos<sup>60</sup> (PEUAT) o próximamente de Madrid o Bilbao, que sobre todo han querido centrarse en la prohibición de otorgar licencias para pisos turísticos en zonas céntricas, con la finalidad primordial de evitar la despoblación y masificación.

Esta premisa es importante a la hora de analizar la posibilidad de competencia desleal en el sector, sobre todo en relación con la plataforma Airbnb mayoritaria en el mercado.

Parece que de nuevo la controversia gira en torno al ya mencionado art. 15 LCD, en relación a la obtención de ventajas derivada del incumplimiento de la normativa existente. Se plantearía aquí de nuevo la cuestión principal de si esta oferta turística debería quedar sometida a la obtención de licencias administrativas de igual forma que hoteles, complejos de apartamentos etc.

Pero la actual existencia de normativa, ya en un número reseñable de CCAA, parecen confirmar la existencia de un régimen regulador propio que nos aleja de una cuestión tan complicada como sería considerar que estos particulares necesitan de la misma licencia administrativa que hoteles para alquilar sus viviendas y el papel que en esto jugaría la plataforma de intermediación.

Así en el escenario de CCAA en las que ya existe una regulación propia, parece lógico que solo podamos hablar de competencia desleal en el caso de que se produzca un incumplimiento de la misma con la finalidad de obtener una ventaja competitiva acreditada frente a competidores del mismo ámbito en el que yo creo podríamos englobar tanto otras plataformas de alquiler de vivienda con uso turístico como hoteles y otros establecimientos.

En relación con el papel de Airbnb, no deja de ser importante mencionar la sentencia del TJUE en relación con Uberpop, analizada con anterioridad en este trabajo, sobre todo para tratar de ver si debemos considerarla una simple

---

<sup>58</sup>GÓRRIZ LÓPEZ, C., "Valencia sanciona a Airbnb, pero...", *Actualidad de derecho mercantil*, 24.03.2017, <http://blogs.uab.cat/dretmercantil/2017/03/24/valencia-sanciona-a-airbnb-pero-hay-dos-precedentes-en-contra/> (consultada por última vez 19.02.2018)

<sup>59</sup> Id Cendoj: 08019450112016100001

<sup>60</sup> Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona de 06.03.2017

intermediaria en la prestación del servicio o si por el contrario es efectiva prestadora de servicios.

Podemos llegar a considerar que al igual que en el caso Uberpop la aplicación si es eje fundamental, pero no parece que tenga una influencia decisiva sobre las prestaciones de servicios, como parece exigir la sentencia del TJUE, ya que no establece parámetros como el precio máximo del servicio, parámetros de calidad o reglas en relación al comportamiento e idoneidad de los anfitriones, ya que simplemente fija recomendaciones.

Así pues estaríamos ante una intermediación y no ante una efectiva prestación de servicios, del mismo modo y en relación al posible incumplimiento de la normativa, Airbnb remite en su web a toda la legislación vigente en nuestro país y aconseja a los anfitriones encarecidamente su cumplimiento. En consecuencia, parece que nunca sería imputable a la plataforma sacar ventaja de un incumplimiento de la normativa vigente.

Es por todo esto por lo que no parece posible hablar de la existencia de competencia desleal en este supuesto ya que Airbnb no respondería de las infracciones cometidas por sus usuarios, ni siquiera como inductor vía art. 34 LCD.



### **3. CONCLUSIONES**

A lo largo de los distintos epígrafes hemos podido observar como la economía colaborativa es una realidad que, mal que pese a algunos, está muy presente en nuestra sociedad y que además parece que ha llegado para quedarse.

Es por eso por lo que, sin lugar a dudas, debe avanzarse en la regulación de estas nuevas realidades, de una forma abierta, y proclive a potenciar sus múltiples beneficios, y no como se está haciendo hasta este momento. En las limitadas muestras de regulación que hemos analizado, es observable como se establecen trabas y barreras a la expansión de este tipo de plataformas, a pesar de las recomendaciones contrarias de multitud de organismos como la CNMC o la Comisión Europea.

En relación con el análisis de la posible existencia de competencia desleal, puede decirse que hemos llegado a una conclusión bastante nítida.

A pesar de que la sentencia del TJUE considera que Uber prestaba un servicio de transporte y no de intermediación y que por lo tanto sí estaría incurriendo en competencia desleal vía el art. 15 LCD referente a la violación de normas, no podemos generalizar este fallo en relación con todas las plataformas que prestan servicios de este tipo.

Cada una de las plataformas tiene unas características y formas de actuar propias y aunque todas ellas se encuentren asentadas en el concepto general de economía colaborativa, no merecen el mismo trato y es por eso por lo que a nuestro entender, BlaBlacar sí pertenece marcadamente al ámbito de la intermediación y en el caso de Cabify y Uber a pesar de ser servicio de transporte, a día de hoy, cumplen con la normativa de transportes al estar provistas en su actuación de licencias VTC.

En el caso de Airbnb hemos analizado el problema de un modo similar y también hemos concluido que esta plataforma desarrolla con claridad un papel de mera intermediación, alejado de los criterios y estándares utilizados por el TJUE en la sentencia Uberpop.

Para finalizar nos gustaría realizar una consideración a cerca de las posiciones tomadas al respecto de estos problemas a lo largo y ancho del globo.

Aunque cada país tiene una situación particular en relación con estos conflictos, podemos extraer una nota común a todos ellos. Parece que un gran miedo o temor sobrevuela la actuación de todos los legisladores estatales que, de forma inexplicable, parchean las leyes buscando “sofocar” el *boom* que ha supuesto la economía colaborativa, tratando de proteger a los sectores económicos más tradicionales.

No obstante, el paso del tiempo ha demostrado que los avances tecnológicos y el progreso son beneficiosos, aunque muchas veces entrañen cambios y a su vez éstos, de forma casi inevitable, conlleven perjuicios para aquellos que no son capaces de adaptarse. Los ejemplos recientes son numerosos, los mensajes de texto, Correos o los videoclubs son realidades que ya nos parecen casi de otra época y puede que, en no mucho tiempo, lo mismo suceda con coger un taxi u hospedarnos en un hotel.

A pesar de todo el cambio parece ya imparable, por lo que el camino emprendido por el legislador es incomprensible e intransitable al estar claramente alejado de la realidad social en la que vivimos, en pleno apogeo de la tercera revolución industrial.

*“Cuando soplan vientos de cambio, algunos levantan muros, otros construyen molinos”.*

## **BIBLIOGRAFÍA**

BARNES, J., “Un falso dilema: Taxis vs Uber”, *Diario La Ley*, núm. 8942, *Sección Tribuna*, 2017, págs. 1-18.

CARBAJO GASCÓN, F., “Artículo 15, Violación de normas”, en BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, A., *Comentarios a la ley de competencia desleal*, Aranzadi, Thomson Reuters, 2011, págs. 405 y ss.

CHAMORRO DOMÍNGUEZ, M<sup>a</sup> DE LA C., “Las nuevas modalidades de prestación de servicios de transporte urbano desde la óptica del derecho de la competencia”, *LA LEY mercantil*, núm. 38, Sección competencia y distribución, 2017, págs. 1-22.

DE LA ENCARNACIÓN, A. M., “El alojamiento colaborativo: viviendas de uso turístico y plataformas virtuales”, *Revista de Estudios de la Administración Local y Autonómica: Nueva Época*, núm. 5, 2016, 1-15.

DOMÉNECH PASCUAL, G., “La regulación de la economía colaborativa (El caso << Uber contra el taxi>>)”, *Revista CEFLEGAL. CEF*, núms. 175-176, 2015, págs. 61-104.

DOMÍNGUEZ PÉREZ, E., “Consideraciones sobre el marco normativo establecido en relación con el uso de vehículos compartidos: nuevos planteamientos en el entorno de la << economía colaborativa>>, a propósito de los servicios de Uber y BlaBlaCar”, *Ars Iuris Salmanticensis, Tribuna de actualidad*, Vol. 4, Junio 2016, págs. 41-48.

FERNÁNDEZ PÉREZ, N., “Turismo P2P o colaborativo: un reto para el ordenamiento jurídico”, *International Journal of Scientific Management Tourism*, Vol. 2, núm. 2, 2016, págs. 111-127.

FERNÁNDEZ PÉREZ, N., “Problemática jurídica derivada de la economía compartida”, *Aspectos jurídicos y tributarios*, 2017, págs. 37-46.

GÓRRIZ LÓPEZ, C., “Propuesta de la comisión para la economía colaborativa”, *Actualidad de derecho mercantil*, 17.6.2016, <http://blogs.uab.cat/dretmercantil/2016/06/17/propuesta-de-la-comision-para-la-economia-colaborativa/> (consultada por última vez 07.02.2018)

GÓRRIZ LÓPEZ, C., “Valencia sanciona a Airbnb, pero...”, *Actualidad de derecho mercantil*, 24.03.2017, <http://blogs.uab.cat/dretmercantil/2017/03/24/valencia-sanciona-a-airbnb-pero-hay-dos-precedentes-en-contra/> (consultada por última vez 19.02.2018)

GÓRRIZ LÓPEZ, C., “SJM 2 Madrid 30/2017 sobre BlaBlaCar. Diferencias con Uber”, *Actualidad de derecho mercantil*, 10.7.2017, <http://blogs.uab.cat/dretmercantil/2017/07/10/sjm-2-madrid-302017-sobre-blablacar-diferencias-con-uber/> (consultada por última vez 07.02.2018)

GUILLÉN NAVARRO, N. “Vía libre a BlaBlaCar”, *Actualidad Jurídica Aranzadi*, núm. 928/2017 parte artículo, 2017, págs. 1-2.

JARNE MUÑOZ, P. “El consumo colaborativo en España: experiencias relevantes y retos de futuro”, *Revista CESCO de derecho de consumo*, núm. 17/2016, 2016, págs. 62-75.

LIÑÁN, P., OVIEDO, A. Y SHISHKUNOVA, P., “Uber y Cabify: la disyuntiva entre más regulación y liberalización del sector del taxi”, *Referencias Jurídicas CMS*, junio de 2017, págs. 5-7.

LÓPEZ-ROMÁN, E., “Economía colaborativa, competencia y el mercado único digital”, *Diario La Ley*, núm. 8691, Sección Tribuna, 2016, págs. 1-4.

MASSAGUER, J. Y SOLER, P., “Artículo 15, Violación de normas”, en MASSAGUER, J., *Comentario a la Ley de Competencia Desleal*, Civitas, 1999, págs. 430 y ss.

MONTERO GARCÍA-NOBLEJAS, P., “La importancia del derecho de la competencia en el sector turístico”, *International Journal of Scientific Management Tourism*, Vol. 2, núm. 2, 2016, págs. 233-249.

ROLDÁN AGUIRRE, I., “Cabify ni es competencia desleal para taxistas ni incumple las normas de transporte”, *Revista Aranzadi Doctrinal*, núm. 10/2017 parte Jurisprudencia, 2017, págs. 1-2.

S. GHUMAN, P., “Analysis of competition cases against Uber across the globe”, *CUTS International*, 2017, [http://www.cutsccier.org/pdf/Analysis\\_of\\_Competition\\_Cases\\_Against\\_Uber\\_Across\\_the\\_Globe.pdf](http://www.cutsccier.org/pdf/Analysis_of_Competition_Cases_Against_Uber_Across_the_Globe.pdf) (consultada por última vez 07.02.2018)

TOURIÑO, A., “La economía colaborativa desde la óptica de la competencia desleal. Análisis de los autos de medidas cautelares dictados en los casos de Uber BlaBlaCar y Cabify”, *Actualidad Civil*, núm. 4, 2016, págs. 1-16.