



Prensa e Información

Tribunal de Justicia de la Unión Europea
COMUNICADO DE PRENSA n.º 50/17
Luxemburgo, 11 de mayo de 2017

Conclusiones del Abogado General en el asunto C-434/15
Asociación Profesional Élite Taxi / Uber Systems Spain, S.L.

Según el Abogado General Szpunar, a pesar de ser un concepto innovador, la plataforma electrónica Uber pertenece al ámbito del transporte, de modo que puede obligarse a Uber a disponer de las licencias y autorizaciones requeridas por el Derecho nacional

En efecto, Uber no se beneficia del principio de libre prestación de servicios que el Derecho de la Unión garantiza a los servicios de la sociedad de la información

Uber es una plataforma electrónica que, a través de un teléfono inteligente provisto de la correspondiente aplicación, permite solicitar un servicio de transporte urbano en las ciudades en las que está presente. La aplicación reconoce la localización del usuario y encuentra los conductores disponibles que se hallan en las inmediaciones. Cuando un conductor acepta la carrera, la aplicación informa al usuario, mostrándole el perfil del conductor y una estimación del precio del trayecto hasta el destino indicado por el usuario. Una vez efectuada la carrera, su importe se deduce automáticamente de la tarjeta de crédito del usuario, cuyos datos está obligado a proporcionar al registrarse en la aplicación. Dicha aplicación contiene también una funcionalidad de evaluación, mediante la que los conductores pueden evaluar a los pasajeros y viceversa. Una media de puntuación por debajo de un determinado umbral puede entrañar la expulsión de la plataforma. En el servicio denominado UberPop, conductores particulares no profesionales llevan a cabo el transporte de pasajeros en sus propios vehículos.

En 2014, la Asociación Profesional Élite Taxi («Élite Taxi»), una organización profesional que agrupa a taxistas de la ciudad de Barcelona, interpuso una demanda ante el Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Barcelona, solicitando, en particular, que se sancionara a la empresa española Uber Systems Spain («Uber Spain»), sociedad que forma parte de un grupo que gestiona la mencionada plataforma, por competencia desleal contra los taxistas miembros de Élite Taxi. Concretamente, Élite Taxi considera que Uber no tiene derecho a prestar el servicio UberPop en la ciudad de Barcelona. Efectivamente, ni Uber Spain ni los propietarios ni los conductores de los vehículos afectados disponen de las licencias y autorizaciones establecidas en el Reglamento Metropolitano del Taxi de Barcelona.

Al considerar que la solución del litigio requería la interpretación de diversas disposiciones del Derecho de la Unión, el Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Barcelona decidió plantear al Tribunal de Justicia varias cuestiones prejudiciales relativas a la calificación de la actividad de Uber a la luz del ese Derecho y a las consecuencias que lleva aparejadas dicha calificación.

En sus conclusiones de hoy, el Abogado General Maciej Szpunar señala que para empezar debe determinarse, esencialmente, si las prestaciones ofrecidas por la plataforma Uber se benefician del principio de libre prestación de servicios en tanto que «servicios de la sociedad de la información»¹ o si están incluidas en el ámbito del transporte² regulado por el Derecho de los

¹ 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 técnicas y de las reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información (DO 1998, L 204, p. 37), en su versión modificada por la Directiva 98/48/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de julio de 1998 (DO 1998, L 217, p. 18) —sustituida por la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de septiembre de 2015, por la que se establece un procedimiento de información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información (DO 2015, L 241, p. 1)—; Directiva 2003/31/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8

Estados miembros. En el primer caso, las licencias y autorizaciones establecidas por el Reglamento Metropolitano del Taxi de Barcelona que afectan al funcionamiento de Uber podrían ser incompatibles con el principio de libre prestación de servicios, mientras que, en el segundo caso, los Estados miembros tendrían en principio libertad para regular su actividad.

El Abogado General considera que, si bien incumbe al juez nacional determinar y evaluar los hechos, el servicio controvertido es un **servicio mixto**, una parte del cual se presta por vía electrónica, y, por definición, la otra no.

Ahora bien, un servicio mixto puede estar incluido en el concepto de «servicio de la sociedad de la información» cuando: 1) la prestación que no se facilita por vía electrónica es económicamente independiente de la facilitada mediante esta vía (éste es el caso, concretamente, de las plataformas de intermediación para la compra de billetes de avión o la reserva de hoteles) o 2) el prestador facilita todo el servicio (es decir, tanto la parte del servicio prestada por vía electrónica como la que no se presta por esa vía) o ejerce una influencia decisiva sobre las condiciones en que se presta esta última parte, de modo que ambas forman un todo indisoluble, siempre que el elemento principal (o todos los elementos esenciales de la transacción) se preste por vía electrónica (éste es el caso, por ejemplo, de la venta de bienes en línea).

Según el Abogado General el servicio ofrecido por Uber no cumple ninguno de estos dos requisitos. Sobre este particular, el Abogado General observa que los conductores que circulan en el marco de la plataforma Uber no ejercen una actividad propia que exista de manera independiente de dicha plataforma. Al contrario, esta actividad únicamente puede existir gracias a la plataforma, sin la que no tendría ningún sentido. El Abogado General también pone de manifiesto que Uber controla los factores económicamente relevantes del servicio de transporte urbano ofrecido en el marco de esta plataforma. Efectivamente, Uber: i) impone a los conductores requisitos previos para el acceso a la actividad y su desarrollo; ii) recompensa económicamente a los conductores que llevan a cabo un número importante de trayectos y les indica los lugares y los momentos en los que pueden contar con un número de carreras importante o tarifas ventajosas (lo que de este modo permite a Uber adaptar su oferta a la fluctuación de la demanda sin ejercer un control formal sobre los conductores); iii) ejerce un control –si bien indirecto–, sobre la calidad de las prestaciones de los conductores, lo que puede llevarles incluso a ser expulsados de la plataforma, y iv) determina de hecho el precio del servicio.

Todas estas características excluyen que Uber pueda ser considerado un mero intermediario entre conductores y pasajeros. Además, en el marco del servicio mixto ofrecido por la plataforma Uber, el transporte (por tanto, el servicio no prestado por vía electrónica) es sin lugar a dudas la prestación principal y la que le confiere su sentido económico.

El Abogado General concluye que la prestación de poner en contacto pasajero y conductor, facilitada por vía electrónica, ni es autónoma (véase el punto 1 anterior) ni principal (véase el punto 2 anterior) en relación con la prestación de transporte. **Por ello, el servicio ofrecido por Uber no puede calificarse de «servicio de la sociedad de la información»:** se trata más bien de la organización y gestión de un sistema completo de transporte urbano bajo petición.

Por otro lado, Uber no ofrece un servicio de vehículo compartido, ya que los pasajeros deciden el destino y a los conductores se les abona un importe que excede ampliamente del mero reembolso de los gastos ocasionados.

Habida cuenta de que la prestación de transporte constituye el elemento principal desde un punto de vista económico, mientras que el servicio de puesta en contacto de pasajeros y conductores mediante la aplicación para teléfonos inteligentes es un elemento secundario, el Abogado General

de junio de 2000, relativa a determinados aspectos jurídicos de los servicios de la sociedad de la información, en particular el comercio electrónico en el mercado interior (Directiva sobre el comercio electrónico) (DO 2000, L 178, p. 1).

² Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior (DO 2006, L 376, p. 36). Esta Directiva, de la que las Directivas mencionadas en la nota anterior constituyen especificaciones, excluye de su ámbito de aplicación los servicios en el ámbito del transporte, incluidos los transportes urbanos y los taxis.

propone al Tribunal de Justicia que responda que **el servicio ofrecido por la plataforma Uber debe calificarse de «servicio en el ámbito del transporte».**

De esta interpretación se desprende que la actividad de Uber **no está regulada por el principio de libre prestación de servicios** en el marco de los «servicios de la sociedad de la información» y que, por lo tanto, está sometida a las condiciones exigidas a los transportistas no residentes para poder prestar servicios de transportes en un Estado miembro ³ (en este caso, disponer de las licencias y autorizaciones previstas por el Reglamento Metropolitano del Taxi de Barcelona).

NOTA: Las conclusiones del Abogado General no vinculan al Tribunal de Justicia. La función del Abogado General consiste en proponer al Tribunal de Justicia, con absoluta independencia, una solución jurídica al asunto del que se ocupa. Los jueces del Tribunal de Justicia comienzan ahora sus deliberaciones sobre este asunto. La sentencia se dictará en un momento posterior.

NOTA: La remisión prejudicial permite que los tribunales de los Estados miembros, en el contexto de un litigio del que estén conociendo, interroguen al Tribunal de Justicia acerca de la interpretación del Derecho de la Unión o sobre la validez de un acto de la Unión. El Tribunal de Justicia no resuelve el litigio nacional, y es el tribunal nacional quien debe resolver el litigio de conformidad con la decisión del Tribunal de Justicia. Dicha decisión vincula igualmente a los demás tribunales nacionales que conozcan de un problema similar.

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula al Tribunal de Justicia.

El [texto íntegro](#) de las conclusiones se publica en el sitio CURIA el día de su lectura

Contactos con la prensa: Cristina López Roca ☎ (+352) 4303 3667

*Las imágenes de la lectura de las conclusiones se encuentran disponibles en
«[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106*

³ Artículo 91 TFUE.