

## **UBER ANTE EL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA: la incidencia del recurso a las plataformas en línea en la calificación jurídica de los servicios prestados**

UBER BEFORE THE COURT OF JUSTICE OF THE EUROPEAN UNION: the impact of the recourse to the online platforms in the legal qualification of the services rendered

Pablo Jarne Muñoz<sup>1</sup>

---

Artigo recebido em 26 out. 2015 e aceito em 10 dez. 2015

### **Resumen**

Este trabajo se plantea como una reflexión acerca de la calificación jurídica que ha de atribuirse a la plataforma de transporte colaborativo Uber. Se trata de un modelo de negocio que ha generado una polémica importante desde el momento de su aparición, por la deslealtad que en opinión de los operadores tradicionales del sector se asocia a su actividad, dado que los conductores vinculados a la plataforma carecen de la preceptiva autorización administrativa. Para llevar a cabo el objetivo pretendido, trataremos de determinar las características principales del servicio, en el que se combina una actividad de transporte de personas por carretera con una utilización intensa de las aplicaciones informáticas. Es precisamente esta utilización de las tecnologías de la información el argumento que Uber esgrime para defender la legitimidad de la actividad de la plataforma y

---

<sup>1</sup> Personal Investigador en Formación de la Universidad de Zaragoza. Máster en Derecho de la Distribución y Contratos de Negocios. Doctorando del Departamento de Derecho de la Empresa de la Facultad de Derecho de Zaragoza. Zaragoza, Aragón, España. E-mail: pjarnem@unizar.es

de sus conductores puesto que, a su juicio, la base tecnológica del servicio prestado hace entrar dicha actividad en el ámbito de la Directiva Servicios, inspirada como sabemos por el principio de libre prestación de servicios. Para llevar a cabo el objetivo apuntado prestaremos atención a las diversas causas abiertas contra la compañía, centrándonos especialmente en la cuestión prejudicial planteada por el Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona. El análisis planteado nos llevará a sostener la conveniencia de llevar a cabo una regulación de la materia, proceso en el que las instituciones europeas deberán adoptar un rol activo, que otorgue a los Estados Miembros criterios uniformes para afrontar el desafío regulatorio.

**Palabras clave**

Uber; Transporte; Consumo colaborativo.

**Abstract**

This paper is set out as a reflection about the legal qualification the platform of collaborative transport Uber should assume. It is about a business model that has generated an important controversy since the moment of its appearance, because of the disloyalty which, in the opinion of the traditional operators of their field, is associated with its activity, since the drivers linked to the platform lack the required administrative authorization. To carry out the hoped-for objective, we will try to determine the main characteristics of the service, in which it is combined an activity of road transport of people with an intense use of computer applications. It is this very use of the information technology, the argument Uber puts forward to defend the legitimacy of the activity of the platform and of its drivers, since in its mind, the technological base of the rendered service makes such activity fall within the scope of the Services Directive, inspired as we know by the principle of free provision of services. To achieve the noted objective we will pay attention to the varied ongoing cases against the company, focusing attention particularly on the preliminary ruling referred by the Madrid Commercial Court nº 3. The analysis raised will lead us to maintain the convenience of establishing a regulation process in which European institutions will have to adopt an active role that attributes the Member States uniform criteria to face the regulatory challenge.

**Keywords**

Uber; Transport; Collaborative consumption.

## 1 Introducción

Uber está en el centro de la polémica. Allí donde la compañía ha decidido comenzar a operar los problemas no han tardado en surgir, asistiendo a un debate apasionado entre partidarios y detractores de esta plataforma. De un lado, la propia compañía, a la que se unen los usuarios, que defienden un modelo de negocio más eficiente que el proporcionado por los operadores tradicionales del transporte, que refuerza la competencia en el sector y supone un avance en materia de desarrollo sostenible en los territorios en los que se implanta. De otro, las asociaciones de conductores profesionales, que ven cómo su volumen de negocios se resiente progresivamente ante el auge de las denominadas plataformas de transporte colaborativo.

Esta situación ha dado lugar a numerosos enfrentamientos, que en ocasiones han adquirido un cariz violento, que da cuenta del desasosiego que se apodera de ciertos sectores del transporte que se ven incapaces de hacer frente a la competencia que suponen estas plataformas. Esta situación plantea asimismo, en términos jurídicos, interrogantes de gran interés. Teniendo en cuenta que los conductores que desarrollan su actividad en el seno de estas plataformas carecen de la autorización administrativa preceptiva para llevar a cabo servicios de transporte público de viajeros, se plantea la duda de si su actividad vulnera la lealtad exigible en el tráfico comercial y, más concretamente, si resulta apta para constituir un ilícito del art. 15.2 de la Ley de Competencia Desleal española.

Ante esta situación, numerosos países han tomado medidas contra Uber, tratando de proteger a los sectores afectados por la vía de la prohibición o la limitación de la actividad de Uber en sus territorios. Este es, entre otros, el caso de España. Habiendo prohibido el Tribunal de lo Mercantil nº 2 de Madrid con carácter cautelar la actividad de Uber en virtud del Auto de 9 de diciembre de 2014, la situación a día de hoy no puede considerarse, ni mucho menos, pacífica. El conflicto, no obstante, está demostrando tener un interés y una proyección mucho mayores de lo que en un primer momento pudiera parecer. Y es que la cuestión no se limita ya, estrictamente, a determinar si la actividad de Uber constituye o no un supuesto de competencia desleal ex art. 15.2 de la Ley de Competencia Desleal española.

Por el contrario, de los términos en los que Uber ha organizado su defensa se ha planteado un debate de sumo interés encaminado a determinar la incidencia que el recurso a las aplicaciones informáticas y a las plataformas en línea presenta en la calificación jurídica del servicio en cuestión. Este trabajo se centrará, en consecuencia, en llevar a cabo un ejercicio

de reflexión en relación a la calificación que ha de concederse a la actividad desarrollada por Uber, llevando a cabo para ello un análisis en clave judicial que dé cuenta del momento en el que nos encontramos en las diversas causas abiertas contra la compañía e incidiendo en la necesidad de que la Unión Europea se pronuncie en torno a esta calificación, pronunciamiento que habrá de producirse si tenemos en cuenta que existe una cuestión prejudicial pendiente de resolución sobre este mismo punto, en la que nos centraremos a continuación.

## 2 Antecedentes

A la hora de realizar una aproximación a la problemática planteada por Uber es necesario tener en cuenta el escenario en el que se ha producido el surgimiento y el desarrollo de esta plataforma. Y es que la dinámica colaborativa difícilmente puede entenderse sin tener presente el movimiento liberalizador que la Unión Europea ha llevado a cabo en los últimos tiempos en relación al transporte de viajeros, liberalización que, no obstante, no implica que la actividad carezca de límites, pudiendo encontrar en este sentido una serie de límites, tanto positivos como negativos, que aseguren un correcto desenvolvimiento de dicha actividad y otorguen la necesaria seguridad jurídica (DE LOS MOZOS/ GARCÍA DE COCA, 1999, p. 234).

A este liberalismo del sector del transporte debemos añadir del mismo modo la preocupación que la Unión Europea ha demostrado tener en relación a la necesidad de fomentar el desarrollo sostenible en la actividad de prestación de servicios de transporte (LEIÑENA, 2015, p. 291). El juego de estas dos circunstancias constituye sin duda el caldo de cultivo idóneo para la proliferación de las plataformas de transporte colaborativo, que, por un lado, se benefician del espíritu liberalizador de que ha hecho gala la Unión Europea al tiempo que ofrecen una alternativa sostenible al transporte tradicional, por la reducción del número de trayectos realizados por los usuarios y el correlativo impacto positivo que esto implica en términos de niveles de contaminación generada.

La realidad de nuestros días muestra que los vehículos particulares están claramente infrautilizados, sea en términos de utilización temporal sea en relación a la infra explotación de la capacidad de transporte de los mismos en los trayectos que realizamos (DOMÉNECH, 2015, p. 65). Este hecho provoca que los consumidores se muestren cada vez más interesados en recurrir a la utilización compartida de sus vehículos, hecho que se

revela particularmente cierto en aquellas coyunturas económicas desfavorables que, como la actual, se acompañan de altas tasas de desempleo (DE LA CALLE, 2014, p. 174).

Hasta aquí las consideraciones contextuales encaminadas a situar el transporte colaborativo y a elaborar un estado de la cuestión del fenómeno. Por lo que respecta a los antecedentes en clave judicial, hay que señalar que la polémica ha acompañado a la plataforma Uber desde un inicio, siendo sin duda la plataforma de transporte colaborativo que ha planteado las mayores dudas no solamente en España, sino en el conjunto de los estados en los que el transporte colaborativo ha irrumpido con fuerza. Sea por la mayor precariedad que sufre el sector del taxi en la actualidad, sea por lo delicado del condicionado general de que la plataforma se ha dotado en cuestiones tales como la modalidad de tarificación del servicio, es evidente que Uber ha sufrido un castigo mucho más duro que las restantes plataformas que ofrecen transportes interurbanos de carácter colaborativo, como pueda ser Blablacar.

A pesar de que el transporte colaborativo ha venido levantando una polvareda considerable desde que aterrizó en España, hubo que esperar a diciembre del año 2014 para encontrar algún pronunciamiento judicial relativo al transporte colaborativo. El día 9 de diciembre del pasado año, el Juzgado de lo Mercantil nº 2 de Madrid, siendo ponente el Magistrado Sánchez Magro, dictó un Auto estableciendo una serie de medidas cautelares en relación a la empresa Uber Technologies Inc.

La Asociación madrileña del taxi, que se encontraba tras la solicitud de adopción de medidas cautelares previa a la demanda principal, había venido sosteniendo de manera continuada la idea de que Uber actúa de modo ilegal en nuestro país, no disponiendo sus conductores de la preceptiva autorización administrativa y constituyendo en consecuencia su actividad un supuesto de competencia desleal. Por ello, la AMT solicitaba al Tribunal la cesación y prohibición de la prestación de servicios de transporte de viajeros por parte de “Uber pop”, así como del acceso a dicho servicio a través de su página web o de cualquier aplicación tecnológica que la empresa pudiera desarrollar en el ejercicio de su actividad. Dichas solicitudes se completaban con la demanda de ciertos mecanismos que hicieran efectivas las medidas solicitadas, así como la imposición de costas a la demandada.

Ante esta solicitud de medidas cautelares, que se plantean en relación a todo el territorio nacional y en su defecto a la Comunidad de Madrid, el Magistrado huye de cualquier posicionamiento en relación a la nueva realidad derivada de la irrupción del denominado consumo colaborativo, declarando que:

Se ha planteado como hecho notorio en medios de comunicación y las redes sociales, un debate entre la libertad y la economía cooperativa frente a las regulaciones e intervencionismo administrativo, que excede de la cognición de una resolución judicial que por definición sólo debe descansar en el examen de la legalidad, huyendo de debates filosóficos o de examen de cambios normativos. Sólo el marco de la legalidad vigente es el espacio de decisión de un juzgador dentro del sistema jurídico continental. (Fundamento de Derecho primero)

Ciñéndose a la estricta legalidad vigente, se pronuncia el Magistrado en primer lugar reconociendo que concurren los presupuestos para admitir las medidas cautelares con carácter previo a la presentación de la demanda principal, teniendo en cuenta los indicios de conductas ilícitas que se agotan en sí mismas que concurren en el caso, como son las prestaciones de transporte y la dificultad de obtener ciertos documentos e informes periciales que dilatarían sin duda la adopción de medidas. De hecho, es tal la urgencia que se reconoce a las medidas, que el Tribunal acuerda prescindir de la previa audiencia de la parte demandada, permitiéndose la adopción de medidas cautelares de resultar procedentes sin esperar al trámite contradictorio.

Entrando en el fondo de la cuestión, en relación a la concurrencia del *“periculum in mora”*, el Magistrado remite a lo dicho respecto a la pertinencia de la adopción de las medidas con carácter previo a la presentación de la demanda principal, recordando que la fluidez y velocidad del sistema articulado por Uber y su ubicación en un paraíso fiscal (el estado de Delaware), no hacen sino reforzar este peligro. Por lo que respecta al *“fumus boni iuris”*, la apariencia de buen derecho concurre igualmente. Fundándose la solicitud de medidas cautelares en el art. 15.2 de la Ley de Competencia Desleal, resulta probada, a juicio del Magistrado, la existencia de una actividad que infringe las normas jurídicas en un sector regulado, siendo suficientes los indicios derivados de la documentación aportada por el actor.

El Auto de 9 de diciembre de 2014 estimó en consecuencia las medidas cautelares solicitadas, ordenando la cesación y prohibición en España de la prestación del servicio de transporte de viajeros por parte de “uber pop”, la prohibición de acceso y contenido de su página web y de sus aplicaciones informáticas.

Téngase presente que las mencionadas medidas se concedieron con carácter cautelar, para hacer frente a la extraordinaria difusión que el transporte colaborativo ha obtenido en un corto periodo de tiempo y para proteger a los sectores afectados de la voracidad que el transporte colaborativo ha mostrado. En este sentido, dichas medidas pueden resultar de

utilidad para conceder un cierto margen de maniobra a los Tribunales y de modo más amplio a las autoridades para llevar a cabo un proceso de reflexión sobre el mejor modo de orientar el proceso pero, como ha señalado la doctrina, difícilmente podrá cerrarse la puerta a nuevos modelos de negocio que demuestren ser más competitivos (VELASCO, 2015, p. 2).

### 3 La cuestión prejudicial

De lo apuntado hasta el momento se aprecia cómo las dudas que suscitaba la actividad desarrollada por Uber se limitaban, en línea de principio, a consideraciones de orden concurrencial y, concretamente, a la hipotética violación en la que sus conductores incurrieran de las exigencias de autorización administrativa que resultan exigibles en el sector del transporte público de viajeros en aplicación de la Ley de Competencia Desleal.

La situación iba a tomar no obstante un nuevo rumbo escasos días más tarde. Y es que Uber iba a tratar de alterar el escenario del conflicto, alejando el foco de la controversia del ámbito del Derecho de la competencia y orientando su defensa hacia el dominio de las nuevas tecnologías y de la sociedad de la información, cuestión que ha devenido central en el proceso y que constituye sin duda la cuestión de mayor interés por lo que a este trabajo respecta.

La problemática se plantea, en esta ocasión, en el marco de un litigio (téngase presente que la actividad de Uber dio lugar a diversos pleitos en distintas ciudades españolas en un periodo de tiempo muy reducido) que une a la mercantil Uber Technologies INC en esta ocasión con la Asociación Profesional Élite Taxi. La asociación, que agrupa a un buen número de profesionales del taxi de la ciudad de Barcelona, interpuso demanda de juicio ordinario ante el Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona, solicitando que se declarase la actividad de Uber constitutiva de actos de competencia desleal por violación de normas y actos de engaño, que se ordenase en consecuencia a la demandada cesar en su conducta y, finalmente que se impusiera la condena en costas a la parte demandada.

Hasta aquí el proceso sigue sustancialmente la senda de aquel otro planteado ante el Juzgado de lo mercantil nº 2 de Madrid, que desembocó en el Auto de 9 de diciembre de 2014 que ordenaba la cesación de la actividad de Uber en España, así como la de la página web y la de la aplicación informática que articulaban el sistema. Todavía, la defensa de Uber iba a dar en esta ocasión un giro inesperado al proceso. Téngase presente que el Auto

señalado se dictó en su momento sin esperar al trámite contradictorio, esto es, sin previa audiencia de la parte demandada.

En consecuencia, la vista del 28 de mayo de 2015 ante el Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona constituía, en puridad, la primera oportunidad de Uber para organizar su defensa. La representación de Uber advirtió, siguiendo lo dispuesto en su escrito de contestación, de la influencia que en el proceso podría desarrollar el Derecho comunitario indicando, en particular, que:

El servicio que presta no es de transporte, sino un servicio amparado por la Directiva 98/34, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio, 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; así como su desarrollo en España por medio de la Ley 34/2002, de 11 de julio, de servicios de la sociedad de la información y de comercio electrónico (Providencia dando traslado a las partes del planteamiento de una cuestión prejudicial ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, p. 2).

La caracterización de la actividad realizada no es en absoluto una cuestión menor. Y es que, girando como gira la problemática relativa a la deslealtad de la conducta en torno a la autorización administrativa exigida a todos aquellos operadores que desarrollen una actividad de transporte público, caracterizar la actividad de Uber como un servicio de la sociedad de la información equivale a legitimar su modelo de negocio, puesto que este tipo de servicios no se ven sometidos al citado régimen de autorización previa, guiándose por el contrario por el principio de libre prestación de servicios<sup>2</sup>.

En esta tesitura, el Magistrado Fernández Seijo considera que la calificación de la naturaleza jurídica del servicio en cuestión requiere plantear una cuestión prejudicial ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea con objeto de determinar si nos encontramos ante un servicio de transporte o si por el contrario la utilización que el sistema implementado por Uber lleva a cabo de las herramientas informáticas y de las nuevas tecnologías desvirtúa tal calificación, permitiendo al servicio ofrecido por la compañía entrar en el ámbito de aplicación de la Directiva 2006/123, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de

---

<sup>2</sup> La aplicación de la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de diciembre de 2006 relativa a los servicios en el mercado interior al ámbito del transporte choca, no obstante, frontalmente con el art. 2.2 d) de la misma, que excluye expresamente a los servicios en el ámbito del transporte del ámbito de aplicación de la Directiva.



diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior. El tenor de ambas preguntas era el siguiente:

Si el artículo 2, apartado 2, letra b) de la Directiva 2006/123/CE, de 12 de diciembre, del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a los servicios en el mercado interior, excluye del ámbito de aplicación de dicha Directiva a las actividades, realizadas con carácter lucrativo, de intermediación entre el titular de un vehículo y la persona que necesita realizar un desplazamiento dentro de una ciudad, facilitando los medios informáticos – interfaz y aplicación de software – que permitan su conexión, por considerar que dicho servicio es un servicio de transporte.

En el caso de que se considerara que el servicio realizado por UBER SYSTEMS SPAIN S.L. no es un servicio de transporte y, por lo tanto, se considerara dentro de los supuestos amparados por la Directiva 2006/123, la cuestión que se plantea es si el contenido del artículo 15 de la Ley de Competencia Desleal – referido a la violación de normas que regulen la actividad concurrencia – no sería contrario a la Directiva 2006/123, concretamente al artículo 9 sobre libertad de establecimiento y régimen de autorización, cuando la referencia a leyes o normas jurídicas internas se realice sin tener en cuenta que el régimen de obtención de licencias, autorizaciones o permisos no puede ser en modo alguno restrictivo, es decir, no puede obstaculizar de modo no razonable el principio de libre establecimiento (Providencia dando traslado a las partes del planteamiento de una cuestión prejudicial ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, p. 3-4).

A pesar de que de los términos en los que se plantea la cuestión prejudicial en principio se deduce que la problemática se circunscribe a clarificar la calificación jurídica que ha de concederse a la actividad desarrollada por Uber considero que los problemas de fondo que plantea son numerosos y de gran calado. Y es que, lo que realmente debe tratar de aclarar el Tribunal en el supuesto no es solamente si la actividad de Uber es una actividad genuina de transporte o no sino, de un modo más amplio, dar pautas que permitan determinar la influencia que la utilización de las nuevas tecnologías y las aplicaciones informáticas despliegan en la calificación jurídica de un servicio cualquiera que sea este. A tratar de orientar este debate dedicamos el último epígrafe de este trabajo.

#### **4 La problemática de fondo. ¿Cabe sostener que la caracterización jurídica de una actividad o servicio se altera por la utilización instrumental de las tecnologías de la información?**

A pesar de que la cuestión prejudicial apenas analizada presenta un interés evidente en sí misma, considero que la cuestión de fondo que late tras ella tiene un alcance sin duda

mayor. Y es que, si bien la actividad de transporte ha sido uno de los ámbitos en los que el fenómeno del consumo colaborativo ha desplegado una mayor incidencia, existen numerosos sectores que, en mayor o menor medida, se están viendo progresivamente afectados por esta dinámica, como inequívocamente puede apreciarse en el caso de los servicios de alojamiento.

Cada uno de los sectores afectados contará, lógicamente, con una normativa de referencia y con una serie de requisitos de necesaria observancia para todos aquellos operadores que decidan desarrollar la actividad. Es evidente que, en el momento en el que nos encontramos, un alto porcentaje de estos modelos de negocio efectuarán un recurso significativo a las aplicaciones informáticas y demás tecnologías de la información.

¿Debemos considerar que la mera utilización instrumental de las tecnologías de la información permite a los operadores sustraerse del régimen jurídico que resulta de aplicación al sector en el que operan? Dicho de otra manera, ¿presentan estos soportes informáticos una *vis atractiva* tal que es susceptible de desvirtuar las exigencias sectoriales de aplicación al sector de actividad en cuestión, pasando a someterse al régimen de libre prestación de servicios derivado de la Directiva 2006/123, relativa a los servicios en el mercado interior?

En mi opinión difícilmente podemos sostener este argumento. Indudablemente, el recurso a las nuevas tecnologías conferirá al servicio en cuestión una configuración particular. No obstante, esta incidencia habrá de ser planteada necesariamente como accesorio, no resultando apta en consecuencia para desvirtuar la calificación de la actividad desarrollada por Uber como de transporte.

Esto supone que, en el actual estado de cosas, de conformidad con la normativa interna la actividad de los conductores de Uber constituye un ilícito concurrencial ex art. 15.2 LCD, dado que carecen de la preceptiva autorización para desarrollar una actividad de transporte público. Esta conclusión no significa, todavía, que en mi opinión la prohibición de operar impuesta a Uber en diversos países, entre los que se encuentra España, tenga visos de prolongarse, pues contradice frontalmente la política seguida en los últimos tiempos por la Unión Europea, marcada por el fomento del liberalismo y del desarrollo sostenible en relación al sector.

En definitiva, considero que la cuestión prejudicial planteada presenta, al menos, dos consecuencias positivas. En primer lugar, exige al Tribunal de Justicia de la Unión Europea

una reflexión encaminada a determinar la calificación más apta que ha de atribuirse al servicio prestado por Uber. Del mismo modo, contribuye a alejar la problemática del transporte colaborativo de la esfera interna, labor sumamente loable puesto que resulta imperativo a mi juicio que la Unión Europea se posicione, de modo claro, en relación al papel que las plataformas de transporte colaborativo han de jugar en el presente y en el futuro mercado interno, posicionamiento que la propia Uber ha venido demandando a través de las diversas denuncias presentadas ante la Comisión Europea.

En mi opinión, este proceso de reflexión por parte de las instituciones europeas debería tratar de orientarse a la elaboración de una normativa en la materia, que opere con carácter mínimo y otorgue una cierta seguridad jurídica al conjunto de los operadores afectados y, señaladamente, a los usuarios. Hay que tener presente, no obstante, que la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia se ha mostrado hasta el momento sumamente prudente al respecto, al considerar que una regulación innecesaria o desproporcionada no solamente perjudicaría a los consumidores sino igualmente al propio interés general, llegando a suponer un obstáculo a la competencia efectiva<sup>3</sup>.

## 5 Referencias

- ALFARO, J. La cuestión prejudicial sobre Uber. **Almacén de Derecho**, 20 de junio de 2015. Disponible en: <http://almacenederecho.org/la-cuestion-prejudicial-sobre-uber/>
- DE LA CALLE, P. Contra la crisis: Consumo colaborativo. En: ROSADO, B. (Ed.). **Cambios económicos y jurídicos. En un contexto en crisis**. Publicia, 2014, p. 171-184.
- DE LOS MOZOS, I./ GARCÍA DE COCA, J.A. Liberalización del transporte en España. Alcance y perspectivas. **Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid**, Madrid, n. 3, p. 231-240, 1999.
- DOMÉNECH, G. La regulación de la economía colaborativa (El caso «Uber contra el taxi»). **Revista Cef Legal**, Madrid, n. 175-176, p. 61-104. Agosto-septiembre/2015.
- ESTANCONA, A.A. *Carpooling*: C2C en el transporte de personas. **Revista Aranzadi de Derecho y Nuevas Tecnologías**, Madrid, nº 37, p. 161-184. 2015
- FALCÓN Y TELLA, R. La tributación de Uber: (Plataforma de servicios de transporte de vehículos particulares. **Quincena fiscal**, Madrid, n. 13, p. 11-16. 2014.

---

<sup>3</sup> Artículo publicado en el blog de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia el día 16 de Julio de 2014. Disponible en: <http://cnmcblog.es/2014/07/16/economia-colaborativa-y-regulacion/>

- FUENTES, J.V. El transporte gratuito de personas y la responsabilidad del transportista. **Revista General de Derecho**, n. 130-131, p. 490-494. 1955.
- HUALDE, M<sup>ª</sup>T. **El transporte de viajeros por carretera. Régimen de responsabilidad civil**. Cizur Menor: Aranzadi. 1996.
- LEIÑENA, E. Los nuevos sistemas de utilización compartida de vehículos de transporte (*Carpooling y car sharing*): Entre la economía colaborativa y la competencia desleal **Revista de Derecho Mercantil**, Madrid, n. 296, p. 283-334. 2015.
- MINONDO, F.J. El transporte de viajeros por carretera ante la CEE. **Noticias de la Unión Europea**, n. 17, p. 41-42. 1986.
- PREVOT, J.M. Culpa y riesgo en el transporte benévolo de personas. **Revista de responsabilidad civil y seguros**, n. 2, p. 61-72. 2013.
- VELASCO, L.A. El consumo colaborativo en el transporte de personas. **Diario la Ley**, Madrid, n. 8601 Septiembre/2015.
- ZUBIRI, M. El transporte de personas. En: BERMEJO, J. (Coord.) **El Derecho de los transportes terrestres**. Cedecs, 1999, p. 297-334.