

ANDRÉS BOIX PALOP
ANA MARÍA DE LA ENCARNACIÓN
GABRIEL DOMÉNECH PASCUAL
(Editores)

LA REGULACIÓN DEL TRANSPORTE COLABORATIVO

THOMSON REUTERS
ARANZADI



THOMSON REUTERS PROVIEW™ eBooks

Incluye versión en digital

El editor no se hace responsable de las opiniones recogidas, comentarios y manifestaciones vertidas por los autores. La presente obra recoge exclusivamente la opinión de su autor como manifestación de su derecho de libertad de expresión.

La Editorial se opone expresamente a que cualquiera de las páginas de esta obra o partes de ella sean utilizadas para la realización de resúmenes de prensa.

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra (www.conlicencia.com; 91 702 19 70 / 93 272 04 45).

Por tanto, este libro no podrá ser reproducido total o parcialmente, ni transmitirse por procedimientos electrónicos, mecánicos, magnéticos o por sistemas de almacenamiento y recuperación informáticos o cualquier otro medio, quedando prohibidos su préstamo, alquiler o cualquier otra forma de cesión de uso del ejemplar, sin el permiso previo, por escrito, del titular o titulares del copyright.

Thomson Reuters y el logotipo de Thomson Reuters son marcas de Thomson Reuters

Aranzadi es una marca de Thomson Reuters (Legal) Limited

© 2017 [Thomson Reuters (Legal) Limited / Andrés Boix Palop y Otros]

© Portada: Thomson Reuters (Legal) Limited

Editorial Aranzadi, S.A.U.
Camino de Galar, 15
31190 Cizur Menor (Navarra)
ISBN: 978-84-9177-813-4
DL NA 2623-2017

Printed in Spain. Impreso en España

Fotocomposición: Editorial Aranzadi, S.A.U.
Impresión: Rodona Industria Gráfica, SL
Polígono Agustinos, Calle A, Nave D-11
31013 - Pamplona

Índice General

Página

| | |
|-------------------------------|----|
| PRESENTACIÓN | 19 |
| ABREVIATURAS UTILIZADAS | 25 |

CAPÍTULO PRIMERO

| | |
|--|-----------|
| LA APLICACIÓN DE LOS PRINCIPIOS DE REGULACIÓN ECONÓMICA EFICIENTE AL TRANSPORTE COLABORATIVO. EL PAPEL DE LA CNMC | 27 |
|--|-----------|

ANTONIO MAUDES

| | |
|---|-----------|
| I. La innovación y el transporte humano | 28 |
| II. Causas de la economía colaborativa en el transporte de viajeros | 31 |
| 1. <i>Fundamentos y características de la economía colaborativa</i> | 31 |
| 2. <i>Impacto en el sector del transporte</i> | 32 |
| III. Principios de regulación económica eficiente | 36 |
| IV. El entorno regulatorio en España | 39 |
| 1. <i>Elementos explicativos del avance de la economía colaborativa y especificidades en España</i> | 39 |
| 2. <i>Principales restricciones a la competencia</i> | 41 |
| V. El papel de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) | 45 |
| 1. <i>Estudios</i> | 46 |
| 2. <i>Informes de proyectos normativos en el transporte de viajeros</i> | 47 |
| 3. <i>Legitimación activa en el transporte urbano con conductor</i> | 48 |
| 3.1. <i>Legitimación activa en base al artículo 5.4 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la CNMC</i> | 48 |

| | <i>Página</i> |
|---|---------------|
| 3.2. Legitimación activa del artículo 27 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la Unidad de Mercado | 49 |
| 4. <i>Informes económicos en legitimación activa</i> | 50 |
| VI. Conclusión | 52 |
| VII. Bibliografía | 53 |
| CAPÍTULO SEGUNDO | |
| TAXI DRIVER 3.0. UN ANÁLISIS ECONÓMICO DEL MERCADO Y LAS FORMAS DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS | |
| 57 | |
| ROCÍO ALBERT, ROGELIO BIAZZI Y FRANCISCO CABRILLO | |
| I. Introducción | 58 |
| II. Sharing Economy: la lógica tradicional del intercambio ante la ausencia de costes de transacción | 59 |
| 1. <i>Elementos básicos en la economía colaborativa</i> | 59 |
| 2. <i>La teoría económica detrás de la economía colaborativa</i> | 64 |
| 2.1. Economía colaborativa y consumo no rival | 64 |
| 2.2. La evaporación de los costes de transacción: una visión irreal para el propio Coase | 66 |
| 2.3. Otra aplicación del enfoque de COASE: distintos modelos empresariales | 68 |
| 2.4. Asimetría de información: incertidumbre en la calidad del servicio y en los precios | 70 |
| 2.5. Algunas consideraciones sobre el modelo de prestación de los servicios en las nuevas empresas de la economía colaborativa | 72 |
| III. El mercado del taxi: barreras de entrada, precios regulados, sector protegido, problemas de competencia | 75 |
| IV. Uber vs. taxi. ¿Forman parte de un mismo mercado? ¿Hay diferencias relevantes que justifiquen regulaciones diferentes? | 78 |
| V. Datos relevantes en el mercado del taxi y de las nuevas empresas de la economía colaborativa | 83 |

| | <i>Página</i> |
|---|---------------|
| VI. Propuestas de regulación | 87 |
| VII. Conclusión | 90 |
| VIII. Bibliografía | 91 |

CAPÍTULO TERCERO

| | |
|--|----|
| EL IMPACTO DEL TRANSPORTE COLABORATIVO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO TRADICIONAL | 93 |
|--|----|

JUAN JOSÉ MONTERO Y JORGE RISUEÑO MARTÍ

| | |
|---|-----|
| I. Introducción | 94 |
| II. El transporte de larga distancia: «carpooling» | 96 |
| 1. <i>El «carpooling»</i> | 96 |
| 2. <i>Cifras del «carpooling» en Europa</i> | 97 |
| 3. <i>Factores del éxito del «carpooling»</i> | 98 |
| 3.1. <i>El «carpooling» en España</i> | 101 |
| III. El transporte urbano | 102 |
| 1. <i>Sistemas de uso compartido de bicicletas</i> | 103 |
| 2. <i>«Carsharing»</i> | 105 |
| 2.1. <i>«Ridesharing»</i> | 106 |
| 2.2. <i>«Ride-splitting»</i> | 110 |
| IV. Impacto en el transporte público tradicional | 111 |
| V. Conclusiones | 115 |
| VI. Bibliografía | 115 |

CAPÍTULO CUARTO

| | |
|---|-----|
| LA ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE «COLABORATIVO» URBANO | 119 |
|---|-----|

ANDRÉS BOIX PALOP

| | |
|---|-----|
| I. La economía colaborativa y su afección a la vida local | 120 |
| 1. <i>Economía colaborativa y transformación económica y social</i> | 120 |

| | <u>Página</u> |
|--|---------------|
| 1.1. El impacto local de la economía colaborativa en relación al transporte | 123 |
| II. Las competencias locales para la regulación del transporte a escala local tras la reforma de la ley del régimen local de 2013 | 126 |
| 1. <i>Los objetivos de la reforma local de 2013 en materia competencial y su fracaso</i> | 126 |
| 2. <i>Las competencias locales en materia de ordenación del transporte, y del transporte colaborativo, a escala local</i> | 129 |
| III. La ordenación pública del transporte colaborativo urbano | 135 |
| 1. <i>Tipología y modelos regulatorios</i> | 135 |
| 2. <i>La lógica de una ordenación del sector basada en la liberalización y sus reglas</i> | 138 |
| 3. <i>La lógica de la ordenación del sector a partir de las tradicionales consideraciones de «servicio público» y la entrada en ese contexto del transporte colaborativo urbano de pasajeros</i> | 141 |
| 4. <i>La eficiencia del mercado y de la intermediación de las plataformas vs. las finalidades de la regulación pública</i> | 143 |
| IV. Alternativas al modelo tradicional de regulación del transporte urbano que integren las posibilidades de la movilidad colaborativa y potencien sus ventajas | 148 |
| V. Bibliografía | 150 |
| CAPÍTULO QUINTO | |
| COMPETENCIA DESLEAL DE UBER EN ESPAÑA | 153 |
| CARLOS GÓRRIZ LÓPEZ | |
| I. Introducción | 153 |
| 1. <i>Uber</i> | 153 |
| 2. <i>Conflictos</i> | 155 |
| II. Régimen del transporte de pasajeros en España | 159 |
| 1. <i>Uber: servicio de transporte público discrecional de pasajeros en vehículos automóviles</i> | 159 |

| | <u>Página</u> |
|--|---------------|
| 2. <i>Necesidad de autorización para el transporte público discrecional de pasajeros por carretera</i> | 163 |
| III. Competencia desleal de Uber | 165 |
| 1. <i>Artículo 15 de la Ley 3/1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal</i> | 165 |
| 2. <i>Uber y el art. 15 LCD</i> | 170 |
| 3. <i>Sigue: ¿quid iuris respecto del arrendamiento de vehículos con conductor?</i> | 171 |
| IV. Conclusiones | 177 |
| V. Bibliografía | 178 |

CAPÍTULO SEXTO

| | |
|---|-----|
| MARCO LEGAL DEL SERVICIO DE MEDIACIÓN ELECTRÓNICA DE LAS PLATAFORMAS COLABORATIVAS | 183 |
|---|-----|

ISABEL RODRÍGUEZ MARTÍNEZ

| | |
|--|-----|
| I. La economía colaborativa y las plataformas de mediación electrónica: bases de su expansión y desarrollo | 184 |
| II. Retos en materia de protección del usuario de plataformas «online»: claves para su regulación | 188 |
| III. El servicio de mediación electrónica prestado por las plataformas colaborativas | 192 |
| 1. <i>Los sujetos intervinientes</i> | 192 |
| 1.1. <i>Los intermediarios: las plataformas de mediación electrónica</i> | 193 |
| 1.1.1. <i>Concepto</i> | 193 |
| A) <i>Empresas</i> | 193 |
| B) <i>Organizadoras de mercados multilaterales que promueven la contratación entre usuarios particulares y/o profesionales mediante su puesta en contacto a través de Internet</i> | 194 |
| C) <i>Facilitando la cesión del uso temporal de bienes entre los usuarios</i> | 196 |

| | <i>Página</i> |
|---|---------------|
| 1.1.2. Especial referencia a su régimen jurídico | 196 |
| 1.2. Los distintos perfiles de usuarios de las plataformas | 199 |
| 1.2.1. Los usuarios oferentes de bienes y/prestadores de servicios | 199 |
| A) Los oferentes/prestadores profesionales o empresarios | 199 |
| B) Los usuarios oferentes no profesionales o prosumidores («prosumers») | 201 |
| 1.2.2. Los usuarios demandantes | 203 |
| A) Usuarios destinatarios finales o consumidores | 203 |
| B) Usuarios demandantes profesionales o empresarios | 204 |
| 2. <i>Marco contractual</i> | 204 |
| 2.1. Su identidad y autonomía. Características del servicio | 204 |
| 2.2. Naturaleza jurídica | 206 |
| IV. Fuentes del servicio de mediación electrónica | 207 |
| 1. <i>La tipificación social del servicio a través de las condiciones generales de acceso. Consecuencias</i> | 207 |
| 2. <i>Límites legales a la autonomía de la voluntad de las plataformas en la formación del contrato</i> | 209 |
| 2.1. En cuanto contrato de adhesión | 209 |
| 2.1.1. Su sometimiento a un doble control limitador de la autonomía de la voluntad de las plataformas | 209 |
| 2.1.2. Régimen relativo al control de incorporación de cláusulas impuesto por la Ley 7/1998 de Condiciones Generales de la Contratación | 210 |
| A) Régimen relativo al control de contenido | 211 |
| B) Régimen de cláusulas abusivas en contratos con consumidores. Su invalidez e ineficacia | 212 |

| | <i>Página</i> |
|---|---------------|
| 2.2. En cuanto contrato subtipo de la mediación o corretaje | 213 |
| 2.2.1. La obligación principal de mediación electrónica consistente en el acceso y utilización de los servicios del sistema | 213 |
| 2.2.2. Obligaciones accesorias. El contrato de mediación electrónica en cuanto contrato de gestión de asuntos ajenos | 215 |
| 2.3. En cuanto contrato electrónico para la prestación de servicios de la sociedad de la información | 216 |
| 2.3.1. La aplicación del régimen de la contratación electrónica. Consecuencias | 216 |
| 2.3.2. La aplicación del régimen de los servicios de la sociedad de la información. Consecuencias | 217 |
| 2.3.3. El régimen de protección de datos | 218 |
| 2.4. Por razón de la condición de consumidor del cliente usuario de la plataforma | 218 |
| V. Bibliografía | 219 |

CAPÍTULO SÉPTIMO

| | |
|---|------------|
| LA FISCALIDAD DEL TRANSPORTE COLABORATIVO. CLASIFICACIÓN DE LOS MODELOS Y SUS EFECTOS JURÍDICOS DESDE LA ÓPTICA TRIBUTARIA | 223 |
|---|------------|

ESTER MACHANCOSES

| | |
|---|------------|
| I. La cuestión en el ámbito tributario | 223 |
| 1. <i>Aproximación conceptual a los conceptos de «transporte-economía colaborativa»</i> | 227 |
| 2. <i>Clasificación de los modelos de negocio a efectos fiscales</i> | 233 |
| II. Tributación de los Usuarios (IRPF) | 242 |
| 1. <i>IRPF de los Usuarios en Modelo 1 (¿ganancias patrimoniales?)</i> | 242 |
| 2. <i>IRPF de los usuarios en Modelo 2 (RAE)</i> | 255 |
| 3. <i>IRPF de los usuarios en el Modelo 3 (¿RT/RAE?)</i> | 257 |
| III. Tributación de la plataforma | 260 |

| | <i>Página</i> |
|--|---------------|
| 1. <i>Tributación plataforma en Modelo 1 y 2 («Servicios de sociedad de la información»)</i> | 260 |
| 2. <i>Tributación plataforma en Modelo 3 («servicio del transporte»)</i> | 268 |
| IV. Reflexiones y conclusiones sobre los tres agentes económicos | 271 |
| V. Bibliografía | 275 |

CAPÍTULO OCTAVO

TRANSPORTE COLABORATIVO, MEDIOAMBIENTE Y BENEFICIOS FISCALES: ESPECIAL REFERENCIA AL ORDENAMIENTO JURÍDICO ESPAÑOL

281

IÑAKI BILBAO ESTRADA

| | |
|--|-----|
| I. Introducción | 282 |
| II. Economía colaborativa, consumo colaborativo y economía de las plataformas: especial referencia al sector transporte | 284 |
| III. La economía colaborativa en materia de transporte y el medio ambiente | 289 |
| 1. <i>«Carpooling»</i> | 289 |
| 2. <i>«Carsharing»</i> | 290 |
| IV. La fiscalidad sobre la renta de la economía colaborativa aplicada al sector transporte por carreteras de personas | 291 |
| 1. <i>Plataforma digital y/o titular de la flota de vehículos</i> | 292 |
| 2. <i>Usuario/prestador del servicio</i> | 293 |
| 2.1. <i>«Carsharing»</i> | 293 |
| 2.2. <i>«Carpooling»</i> | 295 |
| 3. <i>Cliente final</i> | 296 |
| V. Beneficios fiscales y transporte colaborativo | 297 |
| 1. <i>Fundamento de los beneficios fiscales y problemática derivada de su introducción</i> | 297 |
| 2. <i>Beneficios fiscales y transporte colaborativo</i> | 299 |

| | <i>Página</i> |
|---|---------------|
| 2.1. <i>Plataforma digital y/o empresa titular de la flota de vehículos</i> | 300 |
| 2.2. <i>Usuario/prestador del servicio</i> | 301 |
| 2.3. <i>Cliente final</i> | 303 |
| VI. Conclusión | 304 |
| VII. Bibliografía | 305 |

CAPÍTULO NOVENO

LOS CONDUCTORES Y TRANSPORTISTAS EN LA «UBER ECONOMY»

309

ADRIÁN TODOLÍ SIGNES

| | |
|---|-----|
| I. Las nuevas formas de prestación de servicios en la era digital | 310 |
| 1. <i>Nuevo tipo de empresas</i> | 310 |
| 2. <i>«Uber economy»</i> | 310 |
| 3. <i>«Uberpop»</i> | 312 |
| 4. <i>Características del modelo negocio</i> | 313 |
| II. El impacto del nuevo modelo de negocio sobre las relaciones laborales | 316 |
| 1. <i>Las cuestiones a resolver en el ámbito laboral</i> | 316 |
| 2. <i>Existencia de dependencia</i> | 316 |
| 2.1. <i>Nuevas formas de control</i> | 317 |
| 2.2. <i>El control necesario</i> | 319 |
| 2.3. <i>Desequilibrio del poder negociador</i> | 319 |
| 2.4. <i>Integración en organización ajena</i> | 320 |
| 2.5. <i>Falta de oportunidades empresariales</i> | 321 |
| 2.6. <i>Irrelevancia de ciertas características de la prestación a la hora de calificar el contrato de trabajo</i> | 322 |
| 2.7. <i>La prestación de servicios bajo una marca ajena como criterio delimitador del contrato de trabajo</i> | 323 |
| 2.8. <i>Problemas del encaje del nuevo tipo de trabajadores en el concepto tradicional de contrato de trabajo</i> | 325 |

| | <u>Página</u> |
|---|---------------|
| III. Las diferencias en la protección requerida por el nuevo tipo de trabajador. Una nueva protección para un nuevo modelo de relaciones laborales | 327 |
| IV. Fórmulas para alcanzar la necesaria protección | 328 |
| 1. <i>La autorregulación</i> | 328 |
| 2. <i>La intervención legislativa</i> | 330 |
| 3. <i>El TRADE y los trabajadores que prestan servicios a través de plataformas virtuales</i> | 331 |
| 4. <i>Relación laboral especial de trabajadores que prestan servicios a través de plataformas virtuales</i> | 333 |
| V. Conclusiones | 336 |
| VI. Bibliografía | 337 |

CAPÍTULO DÉCIMO

REGULACIÓN APLICABLE A UBER EN LONDRES: LA PUGNA ENTRE LOS BLACK CABS Y LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE COLABORATIVO

343

ALBA SORIANO ARNAZ

| | |
|--|-----|
| I. Introducción | 343 |
| II. La economía colaborativa en el transporte de pasajeros | 345 |
| 1. <i>Tipologías</i> | 345 |
| 2. <i>El caso «Uber» y las conclusiones del Abogado General</i> | 346 |
| III. Relevancia del caso de Londres | 348 |
| IV. «Uber» ante los tribunales británicos | 350 |
| V. La regulación del transporte de pasajeros en Londres: Taxi vs «Uber» | 352 |
| 1. <i>Seguro</i> | 353 |
| 2. <i>Pruebas de conocimientos</i> | 353 |
| 3. <i>Pruebas y acreditación de nivel de inglés</i> | 355 |
| 4. <i>Tasas</i> | 356 |
| 5. <i>Requisitos que deben cumplir los vehículos</i> | 357 |
| VI. Conclusión | 358 |
| VII. Bibliografía | 360 |

CAPÍTULO DECIMOPRIMERO

ECONOMÍA COLABORATIVA Y UBERIZACIÓN DE LA ECONOMÍA. FRANCIA COMO EJEMPLO PARA EL CASO DEL TRANSPORTE URBANO DE VIAJEROS EN AUTOMÓVILES DE TURISMO

365

MARC TARRÉS VIVES

| | |
|---|-----|
| I. La uberización y su contexto | 365 |
| II. La irrupción de «Uber» en el mercado del taxi y sus consecuencias | 368 |
| III. El caso de Francia como modelo | 373 |
| 1. <i>Las primeras medidas reglamentarias para proteger al taxi y la ilegalidad de las mismas según el «Conseil d'État»</i> | 373 |
| 2. <i>El taxi una cuestión de futuro y también de orden público. El informe «Thévenoud» y la Ley 2014-1104, de 1 de octubre de 2014, relativa a los taxis y a los vehículos de transporte con chófer</i> | 375 |
| 3. <i>Las decisiones del «Conseil Constitutionnel» de 22 de mayo y 22 de setiembre de 2015: reserva de la «maraude électronique» para los taxis, libre tarificación de los servicios de VTC e incriminación penal para quien realice la intermediación entre clientes y chóferes no profesionales</i> | 377 |
| 4. <i>Posteriores decisiones judiciales. El reconocimiento a la geocalización para la actividad de los VTC</i> | 382 |
| 5. <i>La Ley «Grandguillaume» de 29 de diciembre de 2016</i> | 384 |
| IV. A modo de breve conclusión | 385 |
| V. Bibliografía | 386 |

Capítulo decimoprimer

Economía colaborativa y *uberización* de la economía. Francia como ejemplo para el caso del transporte urbano de viajeros en automóviles de turismo

MARC TARRÉS VIVES

*Prof. Agregado de Derecho administrativo
Universitat de Barcelona*

SUMARIO: I. LA UBERIZACIÓN Y SU CONTEXTO. II. LA IRRUPCIÓN DE UBER EN EL MERCADO DEL TAXI Y SUS CONSECUENCIAS. III. EL CASO DE FRANCIA COMO MODELO. 1. *Las primeras medidas reglamentarias para proteger al taxi y la ilegalidad de las mismas según el Conseil d'État.* 2. *El taxi una cuestión de futuro y también de orden público. El informe Thévenoud y la Ley 2014-1104, de 1 de octubre de 2014, relativa a los taxis y a los vehículos de transporte con chófer.* 3. *Las decisiones del Conseil Constitutionnel de 22 de mayo y 22 de setiembre de 2015: reserva de la maraude électronique para los taxis, libre tarificación de los servicios de VTC e incriminación penal para quien realice la intermediación entre clientes y chóferes no profesionales.* 4. *Posteriores decisiones judiciales. El reconocimiento a la geolocalización para la actividad de los VTC.* 5. *La Ley Grandguillaume de 29 de diciembre de 2016.* IV. CONCLUSIÓN. V. BIBLIOGRAFÍA.

I. LA UBERIZACIÓN Y SU CONTEXTO

Desde finales de 2014 se ha ido extendiendo el uso de la palabra *uberización*. Con la misma se intenta describir una realidad económica reciente de la cual la empresa estadounidense *UBER –Technologies Inc.–* es la

inspiración directa y su más perfecta ilustración. *UBER*, como ya es sobradamente conocido, ha desarrollado una plataforma móvil que pone en relación a usuarios con los conductores de automóviles de turismo para poder ser geolocalizados en tiempo real. *UBER*, por tanto, realiza una tarea de intermediación que se ve facilitada de una manera exponencial gracias a las tecnologías de la sociedad de la información y a la amplia difusión entre la ciudadanía de dispositivos móviles que permiten una inmediata conectividad. Sin embargo, *UBER* no se limita a una mera mediación entre particulares: entre los que realizan la actividad de transporte privado y los que se benefician del mismo. En realidad, *UBER* gestiona, a través de la geolocalización, un servicio consistente en la contratación o facturación de servicios de transporte en vehículos de turismo que no cuentan con el correspondiente título habilitante administrativo que, hoy por hoy, rige en ese tipo de servicios. Ese es el principal –no único– de los temas controvertidos al plantearse la actividad de esta empresa.

Ciertamente, con carácter general, esa facilidad de acceso e inmediatez en poder relacionar al oferente de un servicio con un demandante, es lo que permite que un gran número de actividades sometidas tradicionalmente a la intermediación de determinados profesionales, cuando no a una estricta reglamentación administrativa, se abran ahora al ejercicio inmediato para cualquier ciudadano; sea, por ejemplo, para contratar un transporte en automóvil de turismo, sea para alquilar temporalmente la propia vivienda a turistas. Sin embargo, la razón del éxito de este fenómeno, mal llamado «economía colaborativa» en tanto que subyace en él un claro ánimo extractivo de la cooperación social¹, comporta diferentes factores que van estrechamente ligados. Por un lado, la iniciativa empresarial, que ha sido capaz de generar la confianza² en los prestadores y usuarios de que los servicios que van a realizar u obtener responden a

1. Resultan aquí certeras las consideraciones que al respecto realiza el politólogo Joan SUBIRATS en un interesante intercambio de pareceres con el ensayista César RENDUELES publicado bajo el título *Los (bienes) comunes ¿Oportunidad o espejismo?*, Icaria, Barcelona, 2016, p. 92. Sobre el concepto de “economía colaborativa”, véase RODRÍGUEZ FONT, M (2017) “Barreras regulatorias a la economía colaborativa y nuevas vías de impugnación de normas: el caso de las viviendas de uso turístico”, REDA núm. 182, pp. 411 y ss.
2. La noción de confianza consiste en esperar de una persona, física o jurídica, un determinado comportamiento a partir de una relación en la que no existe un vínculo especial. Su establecimiento como pauta social es una de las actitudes más necesarias para el desarrollo del capitalismo. Al respecto y con plena actualidad de las referencias citadas, véase TARRÉS, M. (2003), *Normas técnicas y ordenamiento jurídico*, Tirant lo Blanch, Valencia, pp. 199 y ss. Sobre la importancia de la confianza en la economía digital, véase TIROLE, J. (2017), *La economía del bien común*, Taurus, Madrid, pp. 430 y ss.

las expectativas creadas –pudiendo establecer unos requisitos previos y una posterior valoración *reputacional* que el modo tradicional de prestación del servicio no permitía de un modo tan efectivo–. Por otro, no debemos obviar un aspecto sociológico ligado a la globalización, como es el hecho de que existe un número creciente de población, principalmente en los países desarrollados, que confía en esas aplicaciones tecnológicas para obtener el mismo tipo de servicio en la ciudad que visita que el que encuentra en su ciudad de residencia habitual –prescindiendo si se trata de uno u otro Estado–.

Es evidente que la globalización ha encontrado en la desregulación el instrumento que ha permitido la llamada economía «low cost» o de bajo coste y que sin ésta no habría sido posible, por ejemplo, un transporte aéreo con un tráfico diario de millones de pasajeros que viajan con asiduidad y principalmente hacia aquellos destinos que cuentan con mejores conexiones en sus aeropuertos. La movilidad de personas es también una de las realidades de la economía global que tiene como característica principal la de una estandarización del modo de viajar ya que, ante condiciones económicas similares, el consumo de productos turísticos es bien parecido. No hace falta que nos extendamos aquí más en detalles, pero sí debemos destacar que en ausencia del escenario descrito sería más difícil entender el fenómeno de la *uberización* de la economía. Por paradójico que parezca, el creciente pluralismo post-moderno de nuestras sociedades va parejo a unas pautas de consumo homogéneas según nivel de renta. Tal como certeramente se ha escrito, «la lógica de la diferencia infinita está inscrita en el núcleo mismo del capitalismo desregulado, un sistema máximamente ecuménico y tolerante con todo aquello que no limite la creación de plusvalía³».

No es fácil discernir si la *uberización* supone un progreso o un declive de la economía contemporánea, pero sí se ha puesto de manifiesto que el fenómeno tiene consecuencias sobre el empleo y también, conviene no olvidarlo, sobre los impuestos. En cierto sentido puede argumentarse que se nos vuelve a presentar un escenario de destrucción creativa de un modelo económico y su sustitución por otro, en el que opera una mejor calificación de los trabajadores e incluso el acceso de nuevas capas de población al mercado de trabajo. Sin embargo, en el momento actual también se objeta que esto no parece tan claro al considerarse que la «irrupción violenta» de estas nuevas plataformas digitales, junto a la automatización de las industrias y el desarrollo de la inteligencia artificial, romperían el

3. Véase RENDUELES, C., (2017), «¿Posverdad o retorno de la política?», en *En la era de la posverdad. 14 ensayos*, Calambur, Barcelona, p. 175.

principio de «destrucción creativa» conceptualizado por el economista Joseph Schumpeter, al suprimirse un mayor número de empleos de los que se van a crear, cuando no a precarizarse los ya existentes⁴. No es, pues, de extrañar que haya recelos y precauciones ante la llamada economía colaborativa y que desde los ámbitos afectados –profesionales pero también ciudadanos– se reclamen actuaciones urgentes de los poderes públicos. Ello explica la prolijidad de disposiciones reglamentarias que van dictándose sin contar siempre con la necesaria cobertura legal, lo cual a su vez explica el notable número de litigios judiciales que se suscitan en diversas jurisdicciones y ante diferentes órganos jurisdiccionales. Un escenario nada claro y en el que las actuaciones de las Administraciones Públicas de cada Estado están resultando diversas y, en ocasiones, no exentas de cierta polémica.

II. LA IRRUPCIÓN DE «UBER» EN EL MERCADO DEL TAXI Y SUS CONSECUENCIAS

Evidentemente el problema no es *UBER*, sino las aplicaciones tecnológicas que pueden ser desarrolladas por cualquier emprendedor, tal como muestra la existencia de diferentes plataformas en el ámbito del transporte urbano de viajeros (*BlaBlaCar* o *Cabify*), incluyendo algunas exclusivas de los propios taxis y que son también de alcance mundial (*mytaxi*). Por tanto, lo que convierte a *UBER* en el portaestandarte del «ride-sharing» y en un peligroso *enemigo* para los taxistas no es tanto el recurso a las nuevas tecnologías, sino el ser una de las más relevantes firmas de la llamada *sharing-economy*, con todos los recursos financieros que ello supone principalmente a los efectos de repercusión en los medios de comunicación y por ende sobre la opinión pública. No es de extrañar que la prensa vaya noticiando de manera destacada el hecho de que las empresas de capital riesgo se muestren dispuestas a seguir invirtiendo en una aventura empresarial a la que se le da una valoración superior a la que capitalizan muchas y conocidas sociedades del IBEX 35. Las expectativas resultan, pues, ser tan altas que el coste de los conflictos judiciales y las sanciones impuestas son factores perfectamente asumibles, considerando –claro está– que el tiempo juega a favor de estos «excitantes nuevos negocios», tal como los define *The Economist*⁵. Esas «nuevas oportunidades» encuentran en el caso del transporte urbano de viajeros en automóviles de turismo un «negocio» ya establecido: el del taxi. Resulta lógico, por

los motivos que iremos viendo, que los taxistas no vean con buenos ojos a *UBER*, pero no lo es tanto que se opongan a los cambios tecnológicos o que no acepten un cambio progresivo en el régimen jurídico que hasta ahora ha venido reglamentando el taxi y arrendamiento de vehículos de turismo con conductor (VTC).

La irrupción de las aplicaciones tipo *UBER* conduce a plantear diferentes cuestiones en el sector del taxi que podemos sintetizar en tres puntos:

- a) *La introducción de novedades tecnológicas ligadas a un amplio e intensivo uso social.* La principal novedad, sin duda, es la introducción de aplicaciones en dispositivos móviles que permiten la inmediata geolocalización del usuario y del conductor lo cual permite garantizar la inmediatez del servicio. Se trata, pues, de la principal amenaza para los taxistas y la causa principal de sus protestas ya que dicha aplicación incide sobre uno de los elementos diferenciadores y exclusivos del taxi: la toma de pasaje a pie de calle. Por ello, la más controvertida aplicación de *UBER*, *UberPop*, está prohibida en un buen número de países, entre ellos España. En todo caso el uso de ese tipo de aplicaciones está siendo incorporado progresivamente por un elevado número de taxistas, junto a otras innovaciones como el pago con tarjeta.
- b) *La fijación del coste del servicio.* Existe aquí también un intenso debate sobre cómo debe fijarse el precio del servicio para el usuario. Se trata de una cuestión tratada ya desde hace tiempo, antes incluso de la aparición de las comentadas aplicaciones móviles, y que se viene suscitando en torno a la problemática de la desregulación del taxi. Las tarifas del taxi son precios establecidos por la Administración competente en función de diferentes factores, entre lo que destacan el garantizar un coste asumible para los usuarios del servicio y, de otro, asegurar que la viabilidad de la explotación de la licencia en cuanto a su coste y la obtención de un beneficio. La tarifa, por supuesto, es fija y no tiene otros condicionantes principales más que la duración del trayecto y su distancia quilométrica. Ambos elementos quedan medidos de manera cierta a través de un taxímetro que es el elemento tecnológico que diferencia netamente el transporte de viajeros en taxi de otras modalidades en vehículos de turismo como es el caso de los VTC. Con todo, muchos economistas se muestran contrarios a unas tarifas fijas; unos llegan a abogar por una libre fijación del precio del transporte mediante la confrontación entre oferta y demanda que ahora, ciertamente, permiten las aplicaciones de manera inmediata; otros, más moderadamente, creen

4. Véase, por ejemplo, TEBOUL, B., y PICARD, T., (2015), *Uberisation = Économie déchi-rée?*, Éditions Kawa.

5. Véase: <https://www.economist.com/news/business/21656670-lawsuits-about-what-it-means-be-employee-could-shape-future-big-industries-mcjobs>.

posible trasladar el sistema de tarificación en función de horas punta-horas valle⁶.

- c) *El mantenimiento de derechos adquiridos*. Es bien sabido que la actividad de taxi está condicionada por la obtención del correspondiente título administrativo habilitante: la licencia. En la mayoría de países de nuestro entorno (Francia, Italia o Portugal) esa autorización administrativa es concedida de manera casi gratuita, habiéndose permitido su patrimonialización por parte del titular de modo que puede transmitirla, por regla general en el momento de la jubilación, a un tercero a cambio de un precio de mercado. Este aspecto merece ser considerado por cuanto al hablar de derechos adquiridos no debemos referir tanto la exigencia de un mercado cautivo, como el «asegurar» que esa licencia, adquirida en la mayoría de casos por el taxista a un determinado precio, va a tener en el futuro un retorno cuando menos igual al satisfecho en su día.

Sobre este planteamiento debemos hacer varias consideraciones. La primera es que el «derecho adquirido» no es a un puesto de trabajo. Debemos fijarnos en que uno de los aspectos que mayor controversia genera en el caso de *UBER* es el de la precarización laboral de los conductores ya que –pese a la existencia de algún pronunciamiento judicial en contra– no son asalariados, sino autónomos que prestan un servicio gracias a la aplicación de *UBER*. Por tanto, se trataría de una actividad independiente en la que el conductor decide el cuándo y el cómo quiere trabajar. Pues bien, esa «precarización laboral» es la que tienen los taxistas. ¿Cuál es entonces la contrapartida que tienen? La de una actividad sometida a un *númerus clausus* de oferentes y, además, fuertemente intervenida desde la Administración. Una circunstancia, la de la limitación de licencias que, no hay que olvidar, se ofrece en otro tipo de actividades como es el caso de las oficinas de farmacia.

El otro beneficio, la transmisión de la licencia por un precio que acostumbra a ser cada vez mayor, es más cuestionable y debe señalarse que en países europeos ha sido objeto de cambios legales durante los últimos años. Sirvan de ejemplo el caso de Alemania⁷ en la última década del pasado siglo o el más reciente de Francia del año 2014 y que más adelante se detallará, países en que el título administrativo habilitante se concede por periodos de tiempo

6. Véase TIROLE, J., *op. cit.*, p. 445.

7. Sobre la transmisión de la autorización de taxi en Alemania, véase TARRÉS, M. (2006), *La regulación del Taxi. Legislación autonómica y experiencias de Derecho comparado*, Atelier, Barcelona, pp. 201-202.

renovables y en ningún caso –salvo lo previsto para algunos casos de manera transitoria– se permite ya la transmisión onerosa.

A todo lo expuesto debemos añadir que en los últimos años se han producido importantes pronunciamientos de instancias regulatorias y órganos jurisdiccionales que inciden directamente sobre el sector del taxi. Sin embargo, en el momento de escribir estas líneas quedaban aún pendientes cuatro importantes resoluciones. La primera, sin duda, es la sentencia que debe dictarse por parte del Tribunal de Justicia de la UE ante la cuestión prejudicial planteada por un órgano jurisdiccional español, el Juzgado de lo Mercantil número tres de Barcelona⁸; la segunda es alguna de las que muy recientemente ya han recaído en alguno de los diversos recursos de casación que versan sobre las restricciones y/o limitaciones aplicables para autorizar la actividad de arrendamientos de vehículos con conductor tras la entrada en vigor de la Ley 9/2013, de 4 de julio, de modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres⁹. En directa conexión con esas Sentencias (véase la nota anterior), debe atenderse también a la impugnación ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional por parte de la Comisión de los Mercados y la Competencia (CNMC) del Real Decreto 1057/2015 y la Orden FOM/2799/2015. Ambas disposiciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor. Por Auto del Tribunal Supremo, de fecha 8 de mayo de 2017, se declara la competencia del TS para el conocimiento

8. Asunto C-434/15, Asociación Profesional Élite Taxi contra *Uber Systems Spain*, S.L. Las conclusiones del Abogado general fueron presentadas el 11 de mayo de 2017. En el momento de cerrar este trabajo, ya en proceso de pruebas, aún no ha habido pronunciamiento del TJUE. Según últimas informaciones se prevé para el 20 de diciembre de este año (2017).

9. Esas limitaciones eran las recogidas en la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, y que con la aprobación de la Ley 9/2013 se pretendía que volviesen a ser de aplicación. El Tribunal Supremo, a partir de sus SSTs 1711/2017 y 1713/2017, de 13 de noviembre de 2017, ha establecido que esa norma reglamentaria anterior a la Ley 9/2013 no resulta procedente y, en consecuencia, deben ser otorgadas las solicitudes de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor solicitadas en el periodo comprendido entre la entrada en vigor de aquella Ley y la aprobación del RD 1057/2015, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, para adaptarlo a la Ley 9/2013. Resulta lógica la preocupación en el sector del taxi pues a partir de estas resoluciones del TS caerán en cascada, y en el mismo sentido, los posteriores recursos contra denegación de autorizaciones VTC bajo el amparo de la norma reglamentaria de 2008. Son varios miles (se calcula en unas tres mil) las autorizaciones que pueden ser finalmente reconocidas, lo cual alterará claramente el escenario del transporte urbano e interurbano de viajeros en automóviles de turismo. Debemos advertir que esta nota ha sido introducida durante el proceso de pruebas atendiendo a las primeras sentencias del TS que han sido dictadas a partir de la segunda mitad del mes de noviembre de 2017.

del recurso contencioso-administrativo interpuesto por la CNMC contra el RD 1057/2015. La cuarta y última, también en interés de casación, consistente en determinar el marco regulador de las actividades de intermediación o conexión de usuarios y servicios a través de plataformas o aplicaciones digitales y la posibilidad, en su caso, de que estas actividades puedan ser sometidas al régimen de intervención administrativa propio de la normativa sectorial de transporte¹⁰.

La mera atención a la prensa escrita y digital permite ver cómo, de manera frecuente, el tema del transporte urbano de viajeros en automóviles de turismo es de radical actualidad. Sea por resoluciones judiciales dadas o pendientes, sea por huelgas o protestas, sea por nuevas normativas o informes de diversa procedencia el tema del taxi está sobre la mesa y no cabe duda de que es una cuestión urgente que las Administraciones implicadas deberán afrontar con algo más de atención. Ya no puede tratarse, como decíamos, de parchear con tal o cual reglamento, sino que se hace necesario un tratamiento integral, con propuestas serias y viables, que permitan un tránsito pacífico de la realidad actual hacia un nuevo escenario en un plazo razonable de tiempo¹¹. Cuanto más se tarde en abordar esos necesarios cambios y adoptar las medidas transitorias necesarias, mayor será la conflictividad y los damnificados por unos cambios que, guste o no, terminarán por imponerse.

Creemos que, a la espera de los pronunciamientos judiciales antes reseñados, el estudio de los cambios normativos operados en Francia en los últimos años puede resultar de interés en el momento de afrontar de un modo claro la problemática que también se ofrece en nuestro país. Sea en el ámbito estatal o autonómico se han ido dictando nuevas disposiciones reglamentarias de carácter parcial. No cabe duda, además, de que la complejidad que plantea la distribución competencial incide, a ojos del observador europeo o internacional, en la claridad normativa ante una diversidad de modelos regulatorios del taxi según cada Comunidad autónoma circunstancia que, cabe señalar, no siempre es adecuadamente apreciada. Mayor confusión hay en el caso de las autorizaciones VTC, concedidas por las CCAA pero

cuyo marco normativo viene establecido desde el Estado. En nuestra opinión, se hace urgente afrontar los retos del transporte urbano de viajeros en automóviles de turismo y lo es desde una perspectiva integral y atendiendo a todos los sectores implicados y a las diferentes Administraciones Públicas. Huelgas de taxistas en Madrid o Barcelona pueden seguir siendo recurrentes y episodios como los vividos en Málaga durante el verano de 2017 con vehículos VTC dejarán de ser esporádicos si legislativamente no se aborda de una manera decidida la problemática del taxi.

III. EL CASO DE FRANCIA COMO MODELO

Según decíamos, atender a la experiencia francesa puede sernos de utilidad para animar al deseable y necesario cambio regulatorio que los poderes públicos competentes en nuestro país deberían acometer, sin excesiva demora, sobre las actividades de taxi y arrendamiento de vehículos de turismo con conductor (VTC). A fecha de hoy la respuesta a situaciones como las que plantea *UBER* corresponde a las autoridades competentes de cada Estado Miembro y no a las europeas. Por este motivo, ciertas medidas de protesta realizadas en Bruselas ante instituciones europeas por parte de taxistas de diferentes Estados de la UE no dejan de ser un tanto desconcertantes si atendemos al hecho de que la incidencia legislativa europea sobre la actividad del taxi es prácticamente nula –otra cosa será lo que, como indicábamos, pueda resultar en su momento del Tribunal de Luxemburgo–. Baste referir que la conocida y relevante Directiva de Servicios, de 12 de diciembre de 2006, excluye expresamente de su ámbito de aplicación a los taxis. Con todo, no está de más recordar que, en su momento, la transposición de la citada Directiva a los ordenamientos internos no dejó de generar cierta inquietud –que se ha visto justificada– en los taxistas de algunos países de la Unión –significativas fueron a finales del año 2009 e inicios de 2010 las manifestaciones de los taxistas en las grandes ciudades españolas y las zigzagueantes posiciones expresadas entonces por diferentes departamentos ministeriales–. Ciertamente, el eco liberalizador de los servicios no alcanzó entonces a los taxis, pero sí a la actividad de arrendamiento de vehículos de turismo con conductor. Una actividad tradicionalmente sometida al régimen de autorización administrativa e incluso contingentada en algunos países –entre ellos España–, pero liberalizada en otros como fue el caso de Francia.

1. LAS PRIMERAS MEDIDAS REGLAMENTARIAS PARA PROTEGER AL TAXI Y LA ILEGALIDAD DE LAS MISMAS SEGÚN EL «CONSEIL D'ÉTAT»

El legislador francés, a través de la Ley núm. 2009-888, de 22 de julio de 2009, sustituyó el régimen de autorización para los VTC por una simple

10. Recurso de casación núm. 313/2016, interpuesto por la *Generalitat* de Cataluña contra la Sentencia de 6 de octubre de 2016, del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo núm. 15 de Barcelona, dictada en el Procedimiento Abreviado núm. 434/2015-F.

11. Compartiendo esa necesidad de revisar la normativa vigente en el ámbito del transporte urbano de pasajeros mediante turismo, véase el trabajo de DOMÉNECH PASCUAL, G. (2017), «La regulación de la economía colaborativa en el transporte urbano de pasajeros», en MONTERO PASCUAL, J.J. (Ed.), *La regulación de la economía colaborativa. Airbnb, BlaBlaCar, Uber y otras plataformas*, Tirant lo Blanch, Valencia, pp. 351-401. Véase también BOTELLA CARRETERO, J. (2014), «El servicio de auto-taxis y los recientes desarrollos normativos de ámbito autonómico: análisis, crítica y perspectivas», en MENÉNDEZ, P. (Dir.), *Régimen Jurídico del Transporte Terrestre: Carreteras y Ferrocarril*, T. II, Thomson Reuters-Aranzadi, Navarra, pp. 405-444.

declaración –comunicación– de actividad. Esta relevante medida supuso que en pocos años hubiese un crecimiento exponencial del número de VTC, pasando el número de empresas registradas de 102 en el año 2011, a un total de 13.473 en septiembre de 2015. Por su parte, los chóferes de estos vehículos pasaban a precisar de una carta profesional que era librada por el prefecto del departamento correspondiente –un total de 24.935 concedidas desde 2011, de las que 14.948 corresponden a la región Île de France–.

Los taxistas franceses, no sin razón, vieron como una amenaza la liberalización de los VTC. La contrapartida que se les ofreció fue el establecimiento de una en extremo detallada y rigurosa reglamentación delimitadora de ambas actividades que reafirmaba la exclusividad de los taxis para *encochar* pasajeros a pie de calle sin reserva previa (*la maraude*); mientras que el mercado de la reserva previa (*marché de la réservation préalable*) era compartido con los VTC. El escenario de conflicto entre taxis y VTC quedaba, de algún modo, pacificado hasta que en el año 2013 el número de estos últimos dio muestras de un crecimiento desbordante. ¿Qué había sucedido? Sencillamente, lo que era de esperar: la introducción por parte de algunas empresas de las tecnologías de la información en el mercado de la reserva previa del transporte urbano de viajeros en automóvil. Esa introducción tecnológica a través, fundamentalmente, de los *smartphones* y sus aplicaciones permite disponer de información en tiempo real sobre la disponibilidad y la geolocalización del vehículo, posibilitando así una notable reducción del tiempo de espera del VTC.

En consecuencia, ya en el año 2012 se había empezado a constatar la disminución del número de trayectos en taxi bajo reserva y, por el contrario, un incremento de la demanda hacia los VTC. Esa mayor demanda es la que animó un crecimiento del número de VTC que se veía favorecido por la liberalización de la actividad y la ausencia de precios regulados. Además, la irrupción tecnológica suponía alterar la teóricamente nítida frontera entre, por un lado, el mercado de libre búsqueda y recogida de pasajeros en la vía pública y, de otro, el de la reserva previa.

En el año 2013, los taxistas –incluyendo aquí también importantes empresas de taxis, especialmente en el área parisina– protestaron, alegando que los VTC estaban realizando una libre búsqueda de pasajeros de carácter electrónico (*maraude électronique*). La respuesta a las protestas fue la adopción del Decreto núm. 2013-1251, de 27 de diciembre, relativo a la reserva previa de los vehículos de turismo con conductor. Mediante esta disposición quedaba establecido que la reserva previa de un VTC «se caracteriza por el respeto de un plazo mínimo de quince minutos entre la reserva del vehículo y la carga efectiva del cliente».

Esta previsión reglamentaria suponía una evidente pérdida de competitividad de los VTC frente a los taxis, lo cual justificó la interposición de diferentes demandas por parte de varias sociedades de VTC frente al *Conseil d'État*, quien ordenó con fecha 5 de febrero de 2014 su inmediata suspensión. Como señalaría el vicepresidente de este órgano judicial, Jean-Marc Sauvé: *Le juge des référés a estimé qu'il existait un doute sérieux sur la légalité de ce décret, les motifs avancés par l'administration, tenant à soucier de mieux distinguer cette activité de celle des chauffeurs de taxi et de contribuer à fluidifier la circulation dans les grandes agglomérations, n'apparaissant pas suffisants pour justifier une mesure aussi restrictive au regard du principe de liberté du commerce et de l'industrie*¹². A finales de 2014, el 17 de diciembre, el *Conseil d'État* anulaba el Decreto atendiendo a que ninguna norma legal autorizaba el poder reglamentario para fijar nuevas condiciones restrictivas sobre la actividad de los VTC¹³.

2. EL TAXI UNA CUESTIÓN DE FUTURO Y TAMBIÉN DE ORDEN PÚBLICO. EL INFORME «THÉVENOUD» Y LA LEY 2014-1104, DE 1 DE OCTUBRE DE 2014, RELATIVA A LOS TAXIS Y A LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE CON CHÓFER

La declarada suspensión del Decreto núm. 2013-1251 debió encender las alarmas del Gobierno francés pues apenas una semana después, el 13 de febrero de 2014, el actual primer ministro, Jean-Marc Ayrault, anunciaba por carta al Diputado de la Asamblea Nacional, Thomas Thévenoud, la encomienda de un informe, con participación de todos los agentes implicados, con el fin de (i) conocer las necesidades de los transportes individuales, en un contexto de grandes cambios en los transportes colectivos; (ii) examinar las sujeciones técnicas, económicas, reglamentarias y de competencia existentes sobre los diferentes actores –taxis y VTC–, y (iii) precisar la situación en la región de la Ile-de-France y, singularmente, en París y su primera corona.

Como destacaba la misiva del Primer Ministro, el deseo perseguido por su gobierno era el de garantizar las condiciones perennes para una competencia equilibrada entre las diferentes modalidades de transporte particular de personas. Sin ánimo de extendernos, diremos que el extenso y fundamentado informe parlamentario, presentado el 24 de abril de

12. Véase: <http://www.conseil-etat.fr/Actualites/Discours-Interventions/Justice-administrative-et-Etat-de-droit>.

13. Véase: <http://www.conseil-etat.fr/Decisions-Avis-Publications/Decisions/Selection-des-decisions-faisant-l-objet-d-une-communication-particuliere/CE-17-decembre-2014-Sas-Allocab-et-autres>.

2014, dio lugar a la proposición de ley que, tras su tramitación legislativa, culminaría en la Ley 2014-1104, relativa a los taxis y a los vehículos de transporte con chófer, conocida por *Ley Thévenoud*. Las recomendaciones contenidas en el informe y acogidas sin objeciones por el Senado francés¹⁴, fueron ampliamente recogidas por el legislativo galo. La *Ley Thévenoud* supone la reserva para los taxis de la *maraude électronique* y, por tanto, la nueva regulación les es claramente favorable. Por otro lado, sin embargo, se recoge también que un número estático de licencias de taxi supone inconvenientes y una limitación injustificada para la creación de puestos de trabajo. En consecuencia, reconociendo la situación fáctica de unas licencias que han sido patrimonializadas y son objeto de cesión a cambio de cantidades respetables, la solución que se sanciona es que las nuevas licencias de taxi (*autorisations de stationnement* –ADS–) que se concedan ya no serán cedibles a título oneroso y tendrán un período de validez de cinco años susceptible de renovación. La nueva ley supone, además, una marcha atrás en la desregulación que sobre los VTC se había establecido en la Ley de 2009-888; se disponen, pues, nuevas obligaciones consistentes en (i) el registro de los vehículos utilizados por las empresas de VTC; (ii) la prohibición de tomar un pasajero si el conductor no puede justificar una reserva previa y (iii) la duración máxima de una hora de estacionamiento en estaciones y aeropuertos para la recogida de sus clientes.

No puede negarse que detrás de esta nueva regulación legal había –y hay– intereses económicos de largo alcance que no son precisamente los del taxista autónomo titular de su licencia, sino los de grupos empresariales que gestionan miles de taxis en el área parisina y que no pueden dejar de ver como un peligro para su modelo de negocio a un competidor como UBER.

El nuevo marco establecido por la Ley de 1 octubre de 2014 encontró su desarrollo reglamentario en el Decreto 2014-1725, de 30 de diciembre, relativo al transporte público particular de personas. Esta disposición fue recurrida ante el Consejo de Estado, solicitándose la suspensión y la elevación al Consejo Constitucional de una cuestión sobre la conformidad a los derechos y libertades constitucionales del artículo 3122-3 del Código de Transportes¹⁵. Los recurrentes, la asociación *Taxilibre* y la *Chambre syndicale des loueurs d'automobiles de Paris Ile-de-France*, alegaban, entre otros motivos, la violación del principio de igualdad al establecer una diferencia de

trato entre taxis y VTC favorable –se argumentaba– a estos últimos y que no se justificaría por motivos de interés general. La urgencia de la suspensión radicaba en que los cambios introducidos por el Decreto podían permitir a los VTC adquirir una posición dominante sobre el mercado del transporte público de personas que pondría en peligro al sector del taxi; circunstancia que, a su juicio y sin que se aportaran datos al respecto, ya se estaba produciendo, en tanto que el volumen de negocio estaba descendiendo rápidamente, lo cual comprometía el equilibrio financiero de su explotación. Pues bien, en su decisión de 24 de marzo de 2015, el *Conseil d'État* rechaza la suspensión y considera que los argumentos alegados por los recurrentes no son aceptables por cuanto que la nueva reglamentación no supondría, en relación a la anterior, una modificación sustancial de los requisitos exigibles a los taxis; por el contrario, se considera que sí se crean nuevas obligaciones sobre los VTC que, en caso de ser admitida la suspensión demandada, supondría la imposibilidad de su exigibilidad por las autoridades competentes, lo cual no haría sino acentuar con carácter inmediato la diferencia de trato que denuncian los recurrentes.

Cabe señalar que otros artículos del mismo Decreto fueron también recurridos por las sociedades *UBER France* y *UBER BV* y, en este caso, el Consejo de Estado sí consideró pertinente la elevación de una cuestión prioritaria de constitucionalidad. La resolución de esa cuestión es uno de los aspectos abordados por el Consejo constitucional en la primera resolución que referimos en el siguiente apartado.

3. LAS DECISIONES DEL «CONSEIL CONSTITUTIONNEL» DE 22 DE MAYO Y 22 DE SETIEMBRE DE 2015: RESERVA DE LA «MARAUDE ÉLECTRONIQUE» PARA LOS TAXIS, LIBRE TARIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS DE VTC E INCRIMINACIÓN PENAL PARA QUIEN REALICE LA INTERMEDIACIÓN ENTRE CLIENTES Y CHÓFERES NO PROFESIONALES

A través de sendas cuestiones prioritarias de constitucionalidad (QPC) el *Conseil constitutionnel* conoció en dos sentencias del año 2015, sobre diferentes preceptos del Código de transportes modificados por la *Ley Thévenoud*.

La primera sentencia, de 22 de mayo¹⁶, trata sobre dos QPC. En primer lugar la enviada por la *Cour de cassation* a raíz de la demanda planteada ante el Tribunal de comercio de París por dos sociedades de VTC contra

14. Véase el *Rapport* del Senador Jean-Jacques Filleul, de 16 de julio de 2014, en: <https://www.senat.fr/rap/l13-741/l13-7411.pdf>.

15. Véase: <http://www.conseil-etat.fr/Decisions-Avis-Publications/Decisions/Selection-des-decisions-faisant-l-objet-d-une-communication-particuliere/Ordonnance-du-24-mars-2015-association-Taxilibre-et-Chambre-syndicale-des-loueurs-d-automobiles-de-Paris-Ile-de-France>.

16. Véase: <http://www.conseil-constitutionnel.fr/conseil-constitutionnel/francais/les-decisions/acces-par-date/decisions-depuis-1959/2015/2015-468/469/472-qpc/decision-n-2015-468-469-472-qpc-du-22-mai-2015.143800.html>.

UBER France SAS y la sociedad holandesa *UBER BV* por la prestación del servicio *UberPop* constitutivo, a juicio de aquéllas, de un supuesto de competencia desleal; en segundo lugar, se aborda la QPC requerida por el Consejo de Estado a partir del recurso planteado por *UBER France* y *UBER BV* contra el ya comentado Decreto 2014-1725, de 30 de diciembre de 2014. Se ponían sobre la mesa del órgano constitucional diversas cuestiones. Por una parte, la prohibición a quienes explotan vehículos de transporte con chófer y a sus intermediarios de informar a un cliente de la localización y de la disponibilidad de un vehículo cuando se encuentra circulando por la vía pública (artículo L. 3120-2 III.1) del Código de Transportes. Los recurrentes alegaban la inconstitucionalidad de las disposiciones impugnadas por considerarla atentatoria, de una parte contra la libertad de empresa; por otra, contra el principio de igualdad ante la ley y, finalmente, contra el derecho de propiedad.

Sobre el alegato relativo a la vulneración de la libertad de empresa, el Consejo Constitucional refiere la clara distinción que el legislador ha hecho entre taxis y VTC, resultando para los primeros la reserva de estacionar y circular libremente por la vía pública en busca de clientes; de tal modo que la prohibición para los VTC –u otros vehículos desprovistos de autorización de estacionamiento– de informar a la vez de su localización y disponibilidad no pretende, ciertamente, otra cosa que garantizar el monopolio de los taxis pero, de igual manera, la prohibición se extiende a ellos cuando se encuentran fuera de fuera del lugar de su autorización. Sin embargo, el Consejo Constitucional subraya que en esos casos no se prohíbe informar al cliente únicamente de su localización o bien sobre su disponibilidad cuando el vehículo se encuentra sobre la vía pública. Por tanto, argumenta el Alto Tribunal, el legislador no habría establecido un atentado manifiestamente desproporcionado contra la libertad de empresa a las personas.

En lo que concierne a la afectación del principio de igualdad ante la ley, al establecerse una diferencia de trato entre los taxistas que actúan en el ámbito de su autorización de estacionamiento y los conductores que ejercen su actividad de transporte individual de personas bajo reserva previa, el *Conseil Constitutionnel* ha considerado que esa distinción se justificaría por razones de orden público, especialmente de policía de tráfico y estacionamiento sobre la vía pública. La invocación sobre la vulneración del derecho de propiedad se fundamentaba por parte de los recurrentes en el hecho de que la disposición impugnada tendría por efecto limitar el uso de las tecnologías que permiten informar al cliente, antes de la reserva previa y de manera conjunta, de la localización y de la disponibilidad de un vehículo. Este alegato es también rechazado atendiendo a que la norma no tiene por objeto, ni por efecto, privar a las personas titulares de

sus derechos de propiedad sobre aquellas tecnologías, ni supone un atentado injustificado a las condiciones de ejercicio de sus derechos.

En definitiva, reconociendo la constitucionalidad del precepto legal cuestionado, el Consejo Constitucional sancionaba la interdicción legal de la llamada *maraude électronique*. Francia se convirtió entonces en el único país que limitaba el uso de la geolocalización para los VTC en el mercado de la reserva previa.

En segundo lugar, era objeto de atención el artículo L. 3122-2 del Código de Transportes que establecía las condiciones para la determinación del precio o tarificación del servicio de transporte por parte de los VTC. El precio, según este precepto, debe establecerse en el momento de la reserva previa y en función de la duración prevista del servicio de transporte, sin perjuicio de que, precisamente en razón de esa duración, pueda ser total o parcialmente determinado después de la prestación del servicio. Para los recurrentes, ese modelo atentaría contra la libertad de empresa de las sociedades que ejercen la actividad de transporte individual de personas con reserva previa ya que al prohibírseles una determinación del precio combinando tiempo y kilómetros recorridos, al igual que los taxis y los vehículos motorizados de dos y tres ruedas, se vulneraría la igualdad ante la ley. El Consejo Constitucional consideró en este extremo que prohibir ciertas maneras de tarificación para la determinación del precio suponía un atentado contra la libertad de empresa que no se justificaba, en este caso, por un motivo de interés general en relación directa con el objetivo perseguido. Debe reconocerse que la consideración es del todo pertinente por cuanto que admitir la exclusión de ciertos sistemas de remuneración (en este caso la *tarification horokilométrique* para los VTC) no se justificaría ni por razones de protección del consumidor; incluso resultaría un contrasentido por cuanto excluirlo podría llevar a admitir que ciertos modos de tarificación –en este caso los practicados por los taxis– resultarían menos protectores para los consumidores. En consecuencia, se declara inconstitucional el precepto señalado.

Se cuestionaba también, en tercer lugar, el artículo L. 3122-9 del Código de Transportes. Este precepto prevé que al finalizar su prestación el conductor de un VTC debe regresar al establecimiento de origen o en un lugar, fuera de la vía pública, en el que el estacionamiento esté autorizado, salvo si se justifica una reserva previa o un contrato con el cliente final. Según las sociedades recurrentes, las restricciones impuestas por este precepto supondrían desconocer la libertad de empresa e impondrían una restricción a la libertad de circulación sin estar motivada por ninguna consideración de interés general. Así mismo se alegaba también la vulneración del principio de igualdad y los principios de legalidad penal y presunción

de inocencia puesto que la disposición impugnada tendería únicamente a proteger el monopolio de los taxis y, además, instauraría sobre los conductores de VTC una presunción de culpabilidad.

El Consejo Constitucional descartó la alegada restricción a la libertad de empresa y a la libre circulación que se imponía a los VTC, considerando que resultaba justificada y proporcionada por cumplir un objetivo de orden público (como evitar congestiones de tráfico o la reducción del número de estacionamientos sobre la vía pública en las inmediaciones de lugares que son objeto de reservas previas para los VTC, caso de hoteles o estaciones de transporte); pero, además, la obligación de retorno al lugar del establecimiento de quien explota el vehículo (*retour à la base*) o a un lugar de estacionamiento autorizado (un parking privado), solamente resulta de aplicación –añadía– si el conductor no puede justificar una reserva previa, cualquiera que sea el momento de su celebración, o un contrato con el cliente final.

En lo que respecta a la violación del principio de igualdad, el Consejo Constitucional reconocía que los vehículos de dos o tres ruedas, al igual que los taxis, no están sometidos a la obligación de *retour à la base* (Decisión 2013-318, de 7 de junio de 2013) y que, por tanto, la obligación de volver al lugar de establecimiento del explotador existe únicamente para los VTC. Sin embargo, el Alto Tribunal consideraba que ese diferente trato se justificaba también por razones de orden público, especialmente de policía de circulación y de estacionamiento sobre la vía pública (disminuir la ocupación del espacio público por los *véhicules-ventouses*). Pero también afirmaba que, en cambio, exonerar a un taxi de la obligación que impone el referido artículo 3122-9 cuando se encontrase fuera del ámbito de su autorización de estacionamiento sí supondría atentar contra el principio de igualdad. Finalmente, sobre el último alegato, el Consejo Constitucional consideraba que la obligación del precepto cuestionado no establecía una sanción penal, ni suponía el establecimiento de una presunción de culpabilidad.

La segunda sentencia del *Conseil Constitutionnel* que nos interesa es la de 22 de septiembre de 2015¹⁷. Una sentencia breve y contundente que confirmó lo peor, no para las empresas de VTC, sino para la famosa *UBER*. Tras la anterior Sentencia de 22 de mayo, las protestas de los taxistas y los cargos judiciales contras sus directivos franceses por prácticas comerciales desleales, complicidad en el ejercicio ilegal de la profesión de

17. Véase: <http://www.conseil-constitutionnel.fr/conseil-constitutionnel/francais/les-decisions/acces-par-date/decisions-depuis-1959/2015/2015-484-qpc/decision-2015-484-qpc-du-22-septembre-2015.144387.html>.

taxista y tratamiento ilegal de datos personales, *UBER* decidió el 3 de julio de 2015 suspender su servicio *UberPop* en Francia. A una semana del juicio previsto contra esos directivos –que luego fue aplazado–, el fallo que nos incumbe resultaba de un relevante interés pues en él, como veremos, debía dilucidarse sobre la constitucionalidad de las previsiones sancionadoras contempladas en la Ley *Thévenoud*.

El precepto objeto de cuestión era el L 3124.13 del Código de Transportes (art. 12 III de la Ley *Thévenoud*). En éste, en relación con el artículo L. 3120-1 de la misma norma, se contiene una sanción penal de dos años de prisión y multa de 300.000 euros para el hecho de organizar un sistema de puesta en relación de clientes con personas que a título oneroso realicen actividades propias de VTC o taxi sin estar habilitadas para ello. Más concretamente –por si había duda–, siguiendo los trabajos parlamentarios que llevarían a la Ley *Thévenoud*, se puede leer que las incriminaciones previstas por el precepto recurrido perseguían específicamente sancionar las centrales de reserva que organizan un sistema fraudulento de falso *covoiturage* (compartición de vehículo sin conductor profesional y ejemplo de lo que viene en llamarse «economía colaborativa») y más singularmente *le service Uber Pop, lancé en février 2014 par la société Uber*¹⁸.

Los recurrentes alegarían una vulneración del principio de legalidad penal al considerar que el precepto señalado suponía sancionar penalmente a toda persona que organiza un sistema de puesta en contacto de particulares con el fin de efectuar una prestación de transporte «a título oneroso», sin precisar las modalidades, el destino y la forma de retribución del servicio prestado; por tanto, se prohibiría cualquier nueva –e innovadora– forma de transporte. Singularmente, señalaban que esas disposiciones incriminaban cualquier modalidad sistema de reserva que propusiese un servicio de transporte de personas, incluyendo aquellos en que los conductores solicitan una mera indemnización para cubrir sus gastos de carburante y uso del vehículo. A esto el Consejo Constitucional señala que las disposiciones recurridas no tienen ni por objeto, ni por efecto, la prohibición los sistemas de puesta en relación de personas que desean practicar el *covoiturage*; por el contrario –añade–, *le législateur a défini de manière claire et précise l’incrimination contestée*.

Sostenían también las sociedades recurrentes que las disposiciones cuestionadas suponían desconocer los principios de necesidad y proporcionalidad de las penas. El órgano constitucional reafirma la no incriminación del *covoiturage* por el legislador, el cual habría delimitado

18. Véase la página 65 del informe del Senado francés sobre la tramitación de esta controvertida ley: <http://www.senat.fr/rap/113-741/113-7411.pdf>.

perfectamente las conductas objeto de sanción con el objeto de asegurar el respeto de la reglamentación prevista en materia de transporte público particular de personas a título oneroso justificándose, pues, la necesidad de las penas previstas. De igual modo, se consideran ajustadas al principio de proporcionalidad las penas previstas por el legislador –dos años de prisión y 300.000 euros de multa– por no ser desproporcionadas y establecer un *quantum máximo* sobre unas conductas que el legislador ha señalado como reprobables por constituir unas prácticas comerciales engañosas. El *Conseil* descartaba también la invocada queja de que la falta de claridad de las disposiciones afectadas presumiesen que el solo hecho de poner en relación una oferta y una demanda comportase un *délit de faux covoiturage*. A juicio del Consejo las indicadas disposiciones no tenían el objeto ni el efecto de instaurar una presunción de culpabilidad.

En lo que se refiere a la posible vulneración del derecho de libre empresa y del principio de igualdad ante cargas públicas, el Consejo Constitucional reconocía que compete al legislador reprimir aquellos supuestos que tratan de facilitar una actividad prohibida. La actividad de transporte de personas a título oneroso mediante vehículos de menos de diez plazas solo puede ser ejercida en las condiciones previstas por el legislativo. En otras palabras, en el caso presente, a diferencia de pronunciamientos anteriores, no se trataba de quién puede o no ejercer una actividad (solo los taxis pueden realizar la *maraude*) o cómo puede realizarse (prohibición de la geolocalización en el mercado de la reserva previa), sino de dar cabida a una nueva actividad que favorecería otra actividad declarada expresamente prohibida. Por ello se afirmaba que no concurría vulneración del derecho a la libertad de empresa. Finalmente, el Consejo rechaza la argumentación de que la imposición a los organizadores de sistemas de puesta en relación de personas que desean practicar el *covoiturage* de dispositivos costosos y complejos de control de fraude en el *covoiturage* supusiese una carga excesiva que afectase al principio de igualdad en las cargas públicas.

4. POSTERIORES DECISIONES JUDICIALES. EL RECONOCIMIENTO A LA GEOLOCALIZACIÓN PARA LA ACTIVIDAD DE LOS VTC

El escenario descrito hasta finales del año 2015 estaba lejos de permanecer estable. La problemática relación entre taxi y VTC sigue hasta el momento actual y muestra a las claras el hecho de cómo el intento de evitar una traumática ruptura del modelo de taxi no deja de conducir hacia un escenario de auténtica legislación motorizada causada por, de un lado, una terca y cambiante realidad tecnológica y económica; de otro, un constante goteo de pronunciamientos judiciales e informes de organismos reguladores.

Entre los pronunciamientos posteriores a los estudiados puede referirse la Decisión n.º 2015-516, de 15 de enero de 2016 en la que el *Conseil Constitutionnel* declara contraria a la Constitución, por atentar contra el principio de libre empresa, una disposición contenida en el *Code des Transports* por la que se declaraba incompatible el ejercicio de la actividad de taxi con la de VTC.

También debe ser referida la muy relevante decisión del *Conseil d'État*, de 9 de marzo de 2016, *Société Uber France et autres*¹⁹. En este caso UBER logra, invocando el Derecho Europeo, una victoria parcial pero importante que vuelve a alterar el pretendido equilibrio entre taxi y VTC buscado por el legislador y la Administración gala. El objeto del litigio son diversas disposiciones reglamentarias previstas en el ya citado Decreto de 30 de diciembre de 2014, relativo al transporte público particular de personas. En esa norma, recordemos se preveía la prohibición de hacer uso a los VTC de medios de geolocalización bajo el pretexto de que los mismos posibilitaban la *maurade électronique*. Pues bien, el órgano judicial administrativo advierte, en su *considerando* 12, las diferencias existentes entre los taxis y los VTC, recordando que el transporte de personas bajo reserva previa puede ser ejercida por otras profesiones, entre ellas los conductores de VTC. A partir de esa premisa reconoce que reservar este tipo de dispositivos a los taxis supone obstaculizar su uso por parte de otras actividades de transporte, lo cual rompería la igualdad entre taxis y VTC, circunstancia que el Consejo Constitucional ya había destacado en la comentada más arriba Sentencia de mayo de 2015 que posibilitaba para los VTC la tarificación *horokuilométrica*.

Por tanto, la disposición reglamentaria recurrida debía ser considerada como una regla técnica relevante conforme el artículo 8 de la Directiva 98/34/CE, codificada por la Directiva 2015/1535, por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentos técnicos y de reglas relativas a los servicios de la información²⁰, norma que prevé en su artículo 5 la comunicación inmediata a la Comisión de «todo proyecto de reglamento técnico, salvo si se trata de una simple transposición íntegra de una norma internacional o europea, en cuyo caso bastará una simple información referente a las razones por las cuales es necesaria la adopción de tal reglamento técnico, a menos que dichas razones se deduzcan ya del proyecto». A su vez, cabe recordar que el artículo 1

19. Véase <http://www.conseil-etat.fr/Decisions-Avis-Publications/Decisions/Selection-des-decisions-faisant-l-objet-d-une-communication-particuliere/CE-9-mars-2016-Societe-Uber-France-et-autres>.

20. Véase <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015L1535&from=ES>.

de la Directiva (en ambas versiones) se entiende por «reglamento técnico» las reglas relativas a los servicios, incluidas las disposiciones administrativas que sean de aplicación y cuyo cumplimiento sea obligatorio, *de iure* o *de facto*, para la comercialización, prestación de servicio o establecimiento de un operador de servicios o la utilización en un Estado miembro, así como las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas que prohíben la fabricación, importación, comercialización o utilización de un producto, o que prohíben el suministro o utilización de un servicio o el establecimiento como prestador de servicios. Además, recuerda el Consejo de Estado, la propia Directiva 2015/1535 [art. 1.1.a)] define «servicio» como todo servicio de la sociedad de la información, es decir, todo servicio prestado normalmente a cambio de una remuneración, a distancia, por vía electrónica y a petición individual de un destinatario de servicios. Todo ello lleva al órgano jurisdiccional francés a considerar que, con la limitación reglamentaria impuesta, se está limitando la prestación de un servicio que debe ser calificado como «servicio de la sociedad de la información» y que, debiendo haber informado a la Comisión Europea, no se hizo. En consecuencia el *Conseil Constitutionnel* constata un vicio de procedimiento que comporta la ilegalidad de todas las disposiciones relevantes, a los efectos de la Directiva, del decreto impugnado por no haberse realizado el procedimiento de información.

5. LA LEY «GRANDGUILLAUME» DE 29 DE DICIEMBRE DE 2016

Ante el escenario descrito se hacía necesaria una nueva actuación legislativa. Así, debe ser destacada la Ley 2016-1920, de 29 de diciembre de 2016, relativa a la regulación, la responsabilización y la simplificación en el sector del transporte público particular de personas. La llamada *Loi Grandguillaume* es solo dos años posterior a la ya tratada *Loi Thévenoud*. En su informe de julio de 2015 a la Asamblea Nacional²¹, el diputado socialista Laurent Grandguillaume iniciaba su presentación señalando que la regulación, la responsabilización y la simplificación del transporte público particular de personas (T3P) se hallan en el corazón de los debates alrededor de la llamada economía «colaborativa».

El informe advierte que las mutaciones tecnológicas imponen repensar regularmente el equilibrio del sector, el marco jurídico, la calidad de servicio para los pasajeros y el porvenir de los que trabajan a diario en ese sector. Se recuerda en la ponencia que la reserva electrónica a través de aplicaciones de VTC como de taxi han alterado la actividad de taxi y repercutido sobre el monopolio de la *maraude* que constituye la contrapartida

21. Véase <http://www.assemblee-nationale.fr/14/rapports/r3921.asp>.

de la autorización de estacionamiento. Los desafíos a los que se enfrenta el taxi son de diferente orden y calado, pero no lo convierten en una profesión del pasado, sino, por el contrario, de un futuro compartido con otros actores en un régimen de sana competencia. En cualquier caso, la Ley de 1 de octubre de 2014 persiguió unos efectos que, por diferentes causas, no habrían sido alcanzados, mientras el volumen de negocios de los taxis aparecería estancado y el precio de licencias de taxi (ADS) habría entrado en descenso. De ahí que la nueva ley persigue, ante todo, una clarificación del transporte de personas en vehículos de turismo y el establecimiento de un nuevo sistema de gobierno del taxi (desarrollado por el Decreto n.º 2017-236, por el que se crea el Observatorio nacional de transportes públicos particulares de personas y de las comisiones locales de transportes públicos particulares de personas).

Finalmente, hasta el momento de redactar estas líneas, ha sido aprobado el Decreto núm. 2017-483, de 6 de abril de 2017, relativo a las actividades de transporte público de personas, por el que se actualizan diferentes disposiciones del Código de Transporte. Norma que tiene como finalidad regular el acceso a la profesión de VTC y de taxi. Además, en la misma fecha fueron publicados cuatro *arrêtes* para el desarrollo del mencionado decreto. Uno primero sobre la señalización de los vehículos de transporte con chófer; otro relativo a los programas y evaluación de las pruebas y exámenes de acceso a las profesiones de conductor de taxi y conductor de vehículo de transporte con conductor; un tercer *arrêté* por el que se fijan los importes de los derechos de inscripción para las pruebas de los exámenes de conductor de taxi y conductor de vehículo de transporte con conductor; y, finalmente, uno relativo a las dispensas de pruebas para los exámenes de acceso en las citadas modalidades de transporte.

IV. A MODO DE BREVE CONCLUSIÓN

La experiencia francesa no deja de ser relevante para encarar la problemática planteada por la empresa norteamericana *UBER* y, concretamente, su aplicación *UberPop*. La intermediación en tiempo real que esta aplicación permite entre chóferes –no taxistas– y clientes ha pasado de ser proscribida a ser admitida en Francia, pero solo para taxistas y VTC.

Las decisiones iniciales fueron objeto de atención por los medios de comunicación, singularmente por los anglosajones. De una manera bastante crítica estos últimos denunciaban una cuestionable limitación a la innovación empresarial. El sentido de las decisiones administrativas y judiciales que –no solo en Europa– se están adoptando para limitar las actividades de *UBER* se presentan por aquellos medios como trasnochadas y,

de hecho, como un intento desesperado de ponerle puertas al campo. Y, en cierto sentido, el tiempo está dándoles la razón. Ciertamente, es fácil presentar el surgimiento de *UBER* –y similares– como un ejemplo de la feliz «destrucción creativa» que es consustancial al capitalismo. *UBER* responde a una lógica de mercado ofreciendo a través de nuevas fórmulas organizativas un nuevo modo de prestar un servicio ya existente, pero de un modo pretendidamente más eficaz.

En este sentido, si se nos permite, también podemos considerar que el taxi puede incorporar –y lo está haciendo– esos medio tecnológicos y adaptar esa actividad al progreso tecnológico y a los cambios sociales. Pero lo relevante de *UBER* es que persigue legitimar, con un nuevo lenguaje, el desmantelamiento de una forma organizativa de prestar el servicio de transporte urbano de viajeros en coche conducido por chófer. Una actividad que, desde sus orígenes, ha sido objeto de una minuciosa reglamentación administrativa tendente a garantizar unos mínimos de calidad y a asegurar una mínima rentabilidad a través de la fijación de un precio al que llamamos «tarifa».

Bajo la ambigua pero *trendy* expresión de «economía colaborativa» se nos presentan hoy día unas actividades tan innovadoras como lucrativas para los empresarios –emprendedores– que las impulsan en un contexto en que actividades económicas tradicionales se ven sometidas a transformaciones que son coincidentes en el ámbito social, político y legislativo. Solo reconociendo esto puede aceptarse la invocación a SCHUMPETER que realizan insistentemente los defensores de *UBER*. Y ello supone asumir conscientemente unos costes sociales incuestionables. Tal como escribiría el economista nacido en el «viejo» Imperio austrohúngaro, «a diferencia de cualquier otro tipo de sociedad, el capitalismo inevitablemente (...) crea, educa y promueve un interés elaborado hacia la inquietud social», inquietud que se puede encauzar hacia «una secular mejora unida con certeza a un agudo sentido de falta de seguridad individual».

V. BIBLIOGRAFÍA

- BOTELLA CARRETERO, J. (2014), «El servicio de auto-taxis y los recientes desarrollos normativos de ámbito autonómico: análisis, crítica y perspectivas», en Pablo Menéndez (Dir.), *Régimen Jurídico del transporte Terrestre: Carreteras y Ferrocarril*, T. II, Thomson Reuters-Aranzadi, Navarra, pp. 405-444.
- DOMÉNECH PASCUAL, G., (2017), «La regulación de la economía colaborativa en el transporte urbano de pasajeros», en MONTERO

PASCUAL, J.J. (Ed.), *La regulación de la economía colaborativa. Airbnb, Bla-BlaCar, Uber y otras plataformas*, Tirant lo Blanch, Valencia, pp. 351-401.

RENDUELES, C., (2017), «¿Posverdad o retorno de la política?», en *En la era de la posverdad. 14 ensayos*, Calambur, Barcelona.

RENDUELES, C., SUBIRATS, J., (2016), *Los (bienes) comunes ¿Oportunidad o espejismo?*, Icaria, Barcelona.

RODRÍGUEZ FONT, M. (2017), «Barreras regulatorias a la economía colaborativa y nuevas vías de impugnación de normas: el caso de las viviendas de uso turístico», en *REDA* núm. 182, 2017, pp. 409-444.

TARRÉS VIVES, M., (2003), *Normas técnicas y ordenamiento jurídico*, Tirant lo Blanch, Valencia.

– (2006), *La regulación del Taxi. Legislación autonómica y experiencias de Derecho comparado*, Atelier, Barcelona.

TEBOUL, B., y PICARD, T., (2015), *Uberisation = Économie déchirée?*, Éditions Kawa.

TIROLE, J. (2017), *La economía del bien común*, Taurus, Madrid.