



El servicio de puesta en contacto con conductores no profesionales prestado por Uber está comprendido en los servicios en el ámbito de los transportes

En consecuencia, los Estados miembros pueden regular los requisitos de prestación de dicho servicio

La plataforma electrónica Uber presta, mediante una aplicación para teléfonos inteligentes, un servicio remunerado de puesta en contacto de conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo con personas que desean realizar desplazamientos urbanos.

En 2014, una asociación profesional de taxistas de la ciudad de Barcelona interpuso una demanda ante el Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de dicha ciudad, en la que solicitaba que se declarase que las actividades de Uber Systems Spain, sociedad vinculada a Uber Technologies (en lo sucesivo, conjuntamente, «Uber»), constituyen prácticas engañosas y actos de competencia desleal. En efecto, ni Uber Systems Spain ni los conductores –no profesionales– de los vehículos en cuestión disponen de las licencias y autorizaciones previstas en el Reglamento Metropolitano del Taxi de Barcelona. Para comprobar si las prácticas de Uber pueden calificarse de desleales e incumplen la normativa española en materia de competencia, el Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Barcelona considera necesario que se dilucide si Uber debe disponer de una autorización administrativa previa. A tal fin, a su juicio ha de determinarse si los servicios prestados por esta sociedad deben considerarse servicios de transporte, servicios propios de la sociedad de la información o una combinación de ambos tipos de servicios. Efectivamente, de la calificación empleada dependerá la posibilidad de imponer a dicha sociedad la obligación de disponer de una autorización administrativa previa. En particular, si el servicio prestado por Uber está incluido en el ámbito de aplicación de la Directiva relativa a los servicios en el mercado interior ¹ o de la Directiva sobre el comercio electrónico ² las prácticas de Uber no podrán ser consideradas desleales.

Mediante su sentencia dictada hoy, el Tribunal de Justicia declara que ha de considerarse que un servicio de intermediación como el controvertido, que tiene por objeto poner en contacto, mediante una aplicación para teléfonos inteligentes, a cambio de una remuneración, a conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo con personas que desean efectuar un desplazamiento urbano, está indisolublemente vinculado a un servicio de transporte, y, por lo tanto, ha de calificarse de «servicio en el ámbito de los transportes», a efectos del Derecho de la Unión. En consecuencia, un servicio de esta índole está excluido del ámbito de aplicación de la libre prestación de servicios en general, así como del ámbito de aplicación de la Directiva relativa a los servicios en el mercado interior y del de la Directiva sobre el comercio electrónico.

¹ Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior (DO 2006, L 376, p. 36).

² Directiva 2000/31/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2000, relativa a determinados aspectos jurídicos de los servicios de la sociedad de la información, en particular el comercio electrónico en el mercado interior (Directiva sobre el comercio electrónico) (DO 2000, L 178, p. 1). A efectos de la definición de «servicio de la sociedad de la información», la Directiva 2000/31 remite a la Directiva 98/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio de 1998, por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas y de las reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información (DO 1998, L 204, p. 37), en su versión modificada por la Directiva 98/48/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de julio de 1998 (DO 1998, L 217, p. 18).

De ello se desprende que, en el estado actual del Derecho de la Unión, incumbe a los Estados miembros regular las condiciones de prestación de estos servicios, siempre que se respeten las normas generales del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

El Tribunal de Justicia considera, para empezar, que **el servicio prestado por Uber no se limita a un servicio de intermediación** consistente en poner en contacto, mediante una aplicación para teléfonos inteligentes, a un conductor no profesional que utiliza su propio vehículo con una persona que desea realizar un desplazamiento urbano. En efecto, en esta situación, el prestador de ese servicio de intermediación crea al mismo tiempo una oferta de servicios de transporte urbano, que hace accesible concretamente mediante herramientas informáticas y cuyo funcionamiento general organiza en favor de las personas que deseen recurrir a esta oferta para realizar un desplazamiento urbano. El Tribunal de Justicia señala a este respecto que la aplicación que proporciona Uber es indispensable tanto para los conductores como para las personas que desean realizar un desplazamiento urbano. También pone de manifiesto que Uber ejerce una influencia decisiva sobre las condiciones de las prestaciones efectuadas por estos conductores.

Por consiguiente, el Tribunal de Justicia estima que **debe considerarse que este servicio de intermediación forma parte integrante de un servicio global cuyo elemento principal es un servicio de transporte y, por lo tanto, que no responde a la calificación** de «servicio de la sociedad de la información», sino a la **de «servicio en el ámbito de los transportes»**.

El Tribunal de Justicia declara que, en consecuencia, la Directiva sobre el comercio electrónico no es aplicable a un servicio de esta índole, que también está excluido del ámbito de aplicación de la Directiva relativa a los servicios en el mercado interior. Por la misma razón, el servicio controvertido no está incluido en la esfera de la libre prestación de servicios en general, sino en la política común de transportes. Ahora bien, los servicios de transporte urbano no colectivo y los servicios indisolublemente vinculados a ellos, como el servicio de intermediación prestado por Uber, no han dado lugar a la adopción de normas sobre la base de esta política.

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

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

El [texto íntegro](#) de la sentencia se publica en el sitio CURIA el día de su pronunciamiento

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

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