

FACUA ve positiva la conclusión del abogado de la UE sobre Uber: los conductores deben tener licencia

FACUA-Consumidores en Acción valora positivamente las conclusiones hechas públicas este jueves del abogado general de la Unión Europea, **Maciej Szpunar**, que recogen que la actividad de la empresa es el transporte, y por tanto tiene que disponer de las autorizaciones y licencias requeridas para la prestación de este servicio por las legislaciones nacionales.

La solución jurídica propuesta por **Szpunar**, en la cuestión prejudicial que dirime el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) y que enfrenta a la Asociación Profesional Elite Taxi y Uber, no es vinculante. Los jueces del TJUE comienzan ahora sus deliberaciones sobre este asunto para dictar la sentencia.

Uber, valora **Szpunar**, no puede "ser considerado un mero intermediario entre conductores y pasajeros". El servicio ofrecido no puede calificarse de servicio de la sociedad de la información: "se trata más bien de la organización y gestión de un sistema completo de transporte urbano bajo petición".

FACUA coincide con la interpretación del abogado general de la UE, y considera que, dado que la plataforma es la encargada de ofrecer, gestionar y cobrar el servicio ante los consumidores, es quien debe contar con licencias preceptivas y garantías suficientes para ofrecer una correcta prestación y es quien, además, debe garantizar que no se vulneren los derechos de los consumidores y responder ante estos si se produce alguna irregularidad.

En 2014, la Asociación profesional Élite Taxi, que agrupa a taxistas de Barcelona, demandó a Uber por competencia desleal ante el Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona, por considerar que la empresa no tiene derecho a prestar el servicio UberPop en la ciudad. La asociación de taxistas denunciaba que ni la empresa ni los propietarios o conductores de los vehículos que prestaban el servicio disponen de las licencias y autorizaciones establecidas en el Reglamento Metropolitano del Taxi en Barcelona.

El juzgado decidió entonces plantear al TJUE varias cuestiones prejudiciales relativas a la calificación de la actividad de Uber, ya que la empresa defiende que ellos no se dedican al transporte de pasajeros, sino que ofrecen un servicio (el de la intermediación a través de plataformas web o aplicaciones móviles) de la sociedad de la información y que, por tanto, no requieren de las licencias propias del sector del transporte.

Szpunar considera que Uber ofrece un servicio mixto, con una parte prestada por vía electrónica, y la otra no. Sin embargo, estas dos patas del servicio no son económicamente independientes y el prestador "ejerce una influencia decisiva sobre las condiciones en las que se presta" la parte no electrónica, "de modo que ambas forman un todo indisociable". "Al contrario", continúa el abogado, "esta actividad únicamente puede existir gracias a la plataforma, sin la que no tendría ningún sentido".

Uber, indica **Szpunar**, "controla los factores económicamente relevantes del servicio de transporte urbano ofrecido en el marco de esta plataforma", dado que impone a los conductores los requisitos previos para el acceso a la actividad y su desarrollo, recompensa económicamente a los conductores que llevan a cabo un número importante de trayecto y les indica los lugares y momentos en los que pueden contar con un número de carreras importantes o tarifas ventajosas, ejerce un control sobre la calidad de las prestaciones de los conductores, lo que puede llevarles incluso a ser expulsados de la plataforma y determina el precio del servicio.