

UBER ¿EL COMIENZO DEL FIN DE LOS PRIVILEGIOS DE LAS PLATAFORMAS?

UBER: THE BEGINNING OF THE END OF THE PLATFORMS PRIVILEGES?

Ivan Dario Pardo Clavijo¹

Resumen

Los grandes avances tecnológicos han creado nuevos modelos de negocios económicos que facilitan la comunicación entre pares, por medio de plataformas tecnológicas, donde los particulares pueden ofrecer servicios o bienes y otro particular puede adquirirlos, a este tipo de modelo de negocio, se le ha llamado economía colaborativa y los servicios que se ofrecen por medio de las plataformas tecnológicas o colaborativas se les ha llamado servicios de la sociedad de la información, los cuales tienen como características, que son a distancia, por medios tecnológicos, el destinatario es quien los solicita y son remunerados, con la ventaja de que no pueden ser limitados en gran medida a menos que se cumplan algunas excepciones.

Existe una falta de regulación -anomia- sobre estos temas ha hecho que todas las plataformas tecnológicas como Uber, quieran ser regidas por las normativas de la economía colaborativa y los servicios de las sociedades de información. Pero, en el caso concreto de Uber, que si cumple con los requisitos para estar dentro de la economía colaborativa y prestar servicios de las sociedades de información, para la plataforma de Uber prima el servicio de transporte, puesto que es la plataforma la que crea el mercado y lo controla, lo que hace que esta sea la excepción a la regulación de los servicios de las sociedades de información y deba regirse por las normas de transporte, conclusión a la que llegó el Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

En Colombia por su parte debido al fallo primera instancia emitido por la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) se evidencia que la plataforma Uber, no es

¹ Estudiante de la Facultad de Derecho de la Universidad Santo Tomás. Correo electrónico: ivanpardo@usantotomas.edu.co CvLac: https://scienti.minciencias.gov.co/cvlac/visualizador/generarCurriculoCv.do?cod_rh=0001782300 ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9998-5887> Google Académico: https://scholar.google.es/citations?view_op=new_articles&hl=es&imgq=Ivan+Pardo+Clavijo#

solo un mero intermediario, sino, que tiene influencia en el mercado y, por ende, el servicio que presta es el de transporte, porque encamina todas sus actividades a prestar el servicio de transporte y gana un porcentaje del valor del servicio de transporte.

Abstrac

The important technological advances have created new economic business models that facilitate communication between peers, by means of technological platforms, where individuals can offer services or goods and another individual can purchase them. This type of business model has been called collaborative economy and the services offered by means of technological or collaborative platforms have been called information society services, which have the characteristics of being remote, by technological means, the receiver is the one who requests them and they are paid, with the advantage that they cannot be limited to a great extent unless some exceptions are met.

There is a lack of regulation -anomie- on these issues has made all technological platforms like Uber, want to be governed by the regulations of the collaborative economy and the services of information societies. But, in the specific case of Uber, if it satisfies the requirements to be within the collaborative economy and provide information society services, for Uber's platform the transport service prevails, since it is the platform that creates the market and controls it, which makes this the exception to the regulation of information society services and it must be governed by the transport rules, a conclusion reached by the European Court of Justice.

In Colombia, due to the first instance ruling issued by the Superintendence of Industry and Commerce (SIC), it is evident that the Uber platform is not only a mere intermediary, but it has influence in the market and, therefore, the service it provides is transportation, because it directs all its activities to provide the transportation service and it earns a percentage of the value of the transportation service.

Palabras Clave

Plataforma tecnológica, Uber, Servicios de la Sociedad de la Información, Economía Colaborativa.

Key Words

Technology Platform, Uber, Information Society Services, Collaborative Economy.

Introducción**Introduction**

Los grandes avances tecnológicos han modificado varios aspectos de la sociedad actual, entre ellos los económicos, creando así, por ejemplo, el comercio electrónico, que ha visto incrementado de gran manera sus intervinientes, debido al aumento en la conectividad, la transformación de las transacciones digitales que generan nuevas formas de pago y de dinero digital (Durán, 2018) generando nuevos modelos de negocio, que gracias al uso de la tecnología facilitan a los extremos de los negocios, la posibilidad de no cumplir con ciertos requerimientos que exige el mercado tradicional, como por ejemplo, ser profesional en la prestación del servicio que se desea ofrecer, y abarcan mayor cantidad de participantes en estos modelos económicos, porque se dirigen a toda la ciudadanía en general, este modelo se conoce como economía colaborativa. Algunos ejemplos de ellos son la plataforma para alquiler para apartamentos o casas en zonas turísticas -Airbnb-, donde particulares ofertan por medio de una página web y un app el alquiler de sus bienes inmuebles a otros particulares que visitan como turistas las ciudades donde se encuentran dichos bienes o la plataforma -Uber-, donde mediante una aplicación para teléfonos inteligentes, a cambio de un pago, particulares utilizan su propio vehículo para ofertar el servicio de transporte con otras personas particulares que desean adquirir el desplazamiento. Este nuevo modelo económico, basado en plataformas que han sido bastante polémicas, atacadas por las empresas pertenecientes a *los modelos de negocio tradicionales*, porque estas nuevas plataformas no tienen que cumplir con todos los requisitos formales que ellas si, otros porque consideran que la relación de la plataforma y el

que presta el servicio es laboral y no solo de meros intermediarios. Por ejemplo, en la página Hostelur, una página de noticias especializada en el sector turístico profesional de España, aparece un artículo de Albert Beltrán, donde dice que estas plataformas no deberían ser catalogadas como economía colaborativa, sino, como economías informales, argumentando que “se trata de plataformas de intermediación que generan, institucionalizan y pretenden monopolizar un mercado, sobre el que ejercen un control férreo y al que se ven obligados a someterse sus usuarios (por lo tanto, no existe “libre intercambio” entre iguales, sino un intercambio establecido por las plataformas según las condiciones que éstas imponen a sus usuarios) y sin lugar a dudas, la motivación única de estas plataformas no es otra que el puro afán de lucro.” (Beltrán, 2017) Las críticas a estas plataformas han sido en una gran cantidad, que han hecho que en el ámbito del Derecho se pregunten si deben ser reguladas, y en varios países y organizaciones han intentado regularlo, los ejemplos de lo anterior son, la Unión Europea, España y Colombia. En el caso de Uber, donde ha tenido fallos en contra en varios países, lo que dice el Director de Comunicaciones de Uber para España al respecto es que “Uber es economía colaborativa dependiendo del país en el que estés. En España no lo es. En España operamos con licencias VTC, que da cada comunidad autónoma, con lo cual es una economía absolutamente regulada.” (Del Castillo, 2017), lo que da a entender que la ausencia de regulación o la no unanimidad de normas sobre el tema, está creando una inseguridad jurídica para las plataformas tecnológicas. En el caso de Colombia, tampoco ha existido alguna regulación, ha habido algunos intentos, como por ejemplo en el 2017 el entonces senador Iván Duque fue ponente del proyecto cuyo objeto era “regular los modelos de Economía Colaborativa Digital en Colombia” y desde el 2019 cursa otro proyecto que trata de crear un régimen para trabajadores de plataformas digitales, pero ninguna regulación específica, el Ministerio de Comercio emitió el Decreto 2119 de 2018 que sin regular directamente Airbnb obliga a las personas que ofrecen sus inmuebles mediante las plataformas a inscribirse al registro nacional de turismo. (Riveros, 2019)

Lo cual genera un problema para las plataformas tecnológicas que surgen en la actualidad, pues la anomia que hay al respecto hace que cada caso en particular deba estudiarse cuál debería ser la normativa aplicable y en el caso de Uber que es de gran debate, si hace parte de la economía colaborativa o no, cuál es el servicio que presta, o es meramente solo una empresa de transporte, donde ya hubo varios fallos en diferentes países, uno de ellos muy importante que es el fallo del Tribunal de Justicia de la Unión Europea que puede marcar una pauta no solo en los países europeos, sino, en los otros países ajenos a esta Unión, como Colombia, podría resumirse el problema de esta investigación a la siguiente pregunta ¿Cuál es el régimen jurídico aplicable a la plataforma de Uber, en España y Colombia?

Para llevar a cabo esta explicación, primero se abordará la pregunta de ¿Qué es la Economía Colaborativa en España?, puesto que es el país donde se emitió el fallo, para después pasar a ver ¿Como se ve la Economía Colaborativa en Colombia? En segunda medida, explicaré que es una sociedad de la información, ¿Que tiene que ver con la economía colaborativa? Y aproximaciones en España y Colombia sobre el tema. Como tercer paso, se tratará el caso Uber, frente a la economía colaborativa ¿Por qué este fallo crea una excepción en España?, seguido del fallo del caso Uber en Colombia que ilustrará que las autoridades judiciales colombianas tienen la misma visión, y si bien el fallo de primera instancia fue revocado en segunda instancia por el tribunal, es relevante evidenciar desde acá que el fondo de la decisión de la SIC demuestra su posición, la cual a primera vista está acorde a las tendencias internacionales del tribunal europeo y es la que en casos posteriores se va a asumir y por último se llegará a conclusión de todo lo explicado.

Es importante resaltar que no existe alguna regulación en concreto sobre estos temas en alguno de los países que trata esta investigación, es decir, en España o en Colombia, pero también es verdad que en España van un poco más avanzados al manejar la economía colaborativa, por ende, las referencias de este trabajo para España serán algunas directivas de la Unión Europea, la Ley de Comercio Electrónico de España, otras leyes similares, lo expuesto

por algunos profesores de la Universidad Autónoma de Barcelona en el Mooc de Mercado Digital y Contratación Digital y otros autores que abordaron el tema en España. Para Colombia, usaremos el libro de la Superintendencia de Industria y Comercio donde trata de recuperar todo lo escrito sobre economía colaborativa, la Ley de Comercio de Electrónico de Colombia, como de autores que han abordado este tema.

Economía Colaborativa

Collaborative Economy

Para comenzar a entender ¿Qué es la Economía Colaborativa?, comenzaremos por recalcar algo que dice el profesor de Derecho Mercantil de la Universidad Autónoma de Barcelona, Carlos Gorriz acerca del tema, es que no hay un concepto unitario sobre la economía colaborativa, diferentes autores se han aventurado a tratar de definirla, por ejemplo, muchos la llamaron consumo colaborativo, porque, para ellos se trata de varios consumidores que se ponen de acuerdo para intercambiar servicios o productos para satisfacer sus necesidades (Alfonso Sánchez, 2016), otros autores, hablan de economía bajo demanda, es decir, cuando alguien está prestando servicios, es porque otra persona los está pidiendo, estos son una gran masa, algunos otros hablan del -p2p- o Intercambio entre pares, ya que no todos tienen que ser consumidores, lo que importa es que son personas que están en la misma condición y para finalizar por lo menos con la idea de que son varios los conceptos dados por autores, un último concepto, es que en realidad todas las definiciones anteriores ya se prestaban antes, lo que tiene en particular la economía colaborativa es que esos servicios son prestados por particulares, llámense consumidores o no, son facilitados por plataformas tecnológicas o plataformas colaborativas (Rifkin, 2014) que comunican al que presta al servicio y a quien lo solicita.

Dicho lo anterior y para ir concretando el concepto podemos citar la definición que nos da la Unión Europea, diciéndonos que la economía colaborativa “(...) es un nuevo modelo de hacer negocios, en que las actividades son facilitadas por plataformas colaborativas, que crean

un mercado abierto para el uso temporal de bienes o servicios prestados a menudo por particulares” (Unión Europea, 2017), por tanto esta definición aplicaría para Europa, y a primera vista difiere un poco de la definición que trae el libro de Regulación y Competencias en Economías Colaborativas realizado por el grupo de Estudios Económicos de la Superintendencia de Industria y Comercio de Colombia -SIC-, donde se basan en la propuesta presentada en Bostman & Rogers (Bostman & Rogers, 2010) que plantean que la economía colaborativa es “un sistema económico basado en el uso compartido de bienes o servicios infrautilizados, de forma gratuita o mediante un precio, directamente por particulares” (Grupo de Estudios Económicos, SuperIntendencia de Industria y Comercio, 2018).

Se puede decir que la SIC no incluye en su definición las plataformas tecnológicas, pero comparándolo con lo que dice la Unión Europea, se demostrará que no es así, la SIC si tiene en cuenta las plataformas tecnológicas, solo que, busca una definición más amplia. Se hace evidente la necesidad de agregar a la definición el medio por el cual se realiza estos modelos económicos o de negocio, pues, a la larga el uso de la plataforma tecnológica, significa el uso de medios electrónicos, de las tecnologías de la información y de la comunicación -TIC- y por ende, ya que la economía colaborativa es un tema que no está regulado ni en Europa, ni en Colombia, serían las leyes respectivas de cada país sobre Comercio Electrónico las que entrarían a regular ciertas situaciones dentro de la economía colaborativa, siendo así, el factor de la plataforma tecnológica uno de los más importantes dentro de la economía colaborativa.

Por las razones anteriores, esta investigación entiende por economía colaborativa un nuevo modelo de negocios, donde por medio de una plataforma tecnológica, se comunican dos partes, **una que solicita un servicio y la otra que lo oferta**, estos son los servicios de la sociedad de la información, donde se recalca la importancia de que primero exista una parte que solicite el servicio y después otra parte que lo ofrezca, y eso se relaciona con el tipo de servicio que se ofrece en la economía colaborativa.

Ya teniendo un concepto formado de economía colaborativa, se explicarán las características o elementos de esta.

La primera característica en la que coinciden la Unión Europea y la SIC es en las partes de la economía colaborativa, donde siempre van a ver tres partes *i)* La persona que presta servicios o suministra bienes *ii)* La persona destinataria de los servicios o bienes y *iii)* La plataforma tecnológica o plataforma colaborativa. Con estos tres elementos la SIC demuestra que la plataforma tecnológica es relevante para la economía colaborativa, por lo que la afirmación previa de que la definición de economía colaborativa de Europa y de la SIC en Colombia a primera vista distaban en este elemento, al estudiarlo más a fondo se evidencia que no son distintas las definiciones, y que para los dos países cumplen con la misma característica. Revisemos de manera clara estas tres partes:

- i)* Las personas que prestan los servicios, estas no necesariamente son comerciantes o empresarios, de hecho, aquí eso es irrelevante, pues la persona que presta el servicio se convierte en un consumidor de la plataforma al igual que;
- ii)* Las personas destinatarias del bien o servicio, las cuales también son consumidores de la plataforma y de los servicios prestados por el otro particular, por eso es que algunos doctrinantes hablan del -p2p- o negocio entre pares, puesto que estas dos primeras partes ambas son particulares consumidores de la plataforma y;
- iii)* La plataforma tecnológica, que se encarga de comunicar a los particulares que prestan y necesitan el servicio, donde se mira con extremada delicadeza los temas tributarios, de responsabilidad frente a perjuicios y frente a las partes, estos temas dependen del tipo de plataforma, por ejemplo, si es una plataforma que tiene mucha relevancia en lo económico (que es lo que generalmente pasa con este tipo de plataformas) causaría que esta parte fuera la parte fuerte y las

otras dos las débiles, y deban ser protegidas en principio como no hay norma concreta, por el Derecho al Consumidor, frente al Consumidor Electrónico y las leyes de Comercio Electrónico.

Analizando ya la primera característica que son las tres partes que siempre nos encontraremos en la economía colaborativa, podemos decir entonces, que siempre por lo menos van a existir tres relaciones jurídicas diferentes. La primera, entre la plataforma y la persona que presta el servicio, la segunda entre la plataforma y la persona que solicita el servicio y la tercera entre la persona que presta el servicio y la persona que lo solicita. Es un tema en auge, el determinar ¿Cuál es la relación entre la plataforma y la persona que presta el servicio?, ¿Una relación laboral? O ¿La plataforma es un simple intermediario? Estas cuestiones de las cuales no se desconoce su importancia, solo se nombrarán pues, son objeto de otras investigaciones, que merecen su propio artículo, pero vale la pena mencionarlas en esta investigación ya que de eso se debate mucho hoy en día.

La segunda característica es que este tipo de modelo económico busca el aprovechamiento compartido de los bienes y servicios, es decir, lo principal es la posibilidad de que un particular al prestar un servicio a otro particular que lo necesite y se deja a un lado la importancia de la relación contractual.

La tercera característica que hace referencia la SIC en el libro de Grupo de Estudios Económicos, es la que trata sobre la estructura de la economía colaborativa que se basa en cuatro pilares:

- i)* La capacidad de maximización, es decir, se pretende utilizar todos los bienes y servicios hasta el punto que no quede ninguno sin ser utilizado;
- ii)* La desprofesionalización de los servicios, que como ya se ha mencionado en el artículo, la persona que ofrece los servicios no tiene que ser profesional en los servicios que presta, pues se trata de un negocio entre pares;

- iii)* La confianza y el uso de mecanismos de reputación, estas plataformas colaborativas ofrecen seguridad y confianza a quienes usan sus servicios, como a quienes los prestan por medio de ella y, por último;
- iv)* La participación, como se evidencia a lo largo de lo que se ha dicho en el artículo, cualquier persona puede hacer parte de este modelo económico, es decir, no aplica para ningún sector especial de la ciudadanía, lo que hace partícipe de este modelo económico a todos los ciudadanos.

La cuarta característica que hace referencia la SIC son los tipos de economía colaborativa que existen que se mencionarán a groso modo, clasificados de la siguiente manera:

1. Primer tipo de economía colaborativa es el “consumo colaborativo”, por “medio de la cual las personas crean nuevas formas de intercambio y comercialización de bienes y servicios, haciendo uso de la tecnología e internet” (Grupo de Estudios Económicos, Superintendencia de Industria y Comercio, 2018);
2. Segundo tipo de economía colaborativa es la “producción contributiva” que está inspirado en “el principio de “Hazlo tú mismo” (Do it yourself en inglés), que busca generar alternativas para que las personas puedan realizar sus propias producciones e invenciones” (Grupo de Estudios Económicos, Superintendencia de Industria y Comercio, 2018);
3. Tercer tipo de economía colaborativa son las “Finanzas participativas”, que la SIC define como “sistemas de financiación creados directamente entre personas con el fin de financiar proyectos, y la modalidad “crowdfunding” cuya idea principal es obtener dinero a través de pequeñas contribuciones” (Grupo de Estudios Económicos, Superintendencia de Industria y Comercio, 2018);
4. Cuarto tipo de economía colaborativa es el “Conocimiento Abierto”, que consiste en los “bienes materiales como las ideas, el conocimiento o los datos, son compartidos

por quienes los poseen y a efectos de ampliar el tamaño de red y buscar complementariedades estratégicas, deciden ofrecer al público en general sus contribuciones” (Grupo de Estudios Económicos, Superintendencia de Industria y Comercio, 2018).

Viendo las diferentes actividades que se realizan en la economía colaborativa, se puede hablar de su regulación y poner atención, necesariamente en que no hay regulación alguna, por lo menos en España y Colombia, pero, como también se ha dicho anteriormente, España ha intentado regular ciertos temas, como, por ejemplo, el tipo de servicio que se presta en la economía colaborativa que ellos denominan los servicios de las sociedades de información.

Servicios de las Sociedades de Información

Information Society Services

Entonces ¿Qué es un servicio de la sociedad de la información? En Colombia no se han dicho mucho al respecto, solo una breve definición de la SIC que dice lo siguiente,

La sociedad de la información es aquella en la cual las tecnologías que facilitan la creación, distribución y manipulación de la información juegan un papel importante en las actividades sociales, culturales y económicas debe estar centrada en la persona, integradora y orientada al desarrollo, en que todos puedan crear, consultar, utilizar y compartir la información y el conocimiento, para que las personas, las comunidades y los pueblos puedan emplear plenamente sus posibilidades en la promoción de su desarrollo sostenible y en la mejora de su calidad de vida. (Ministerio de las TIC, 2020)

Por eso, para entender mejor este concepto, tenemos que remitirnos a Europa y más concretamente a España donde sí están regulados estos servicios. La Unión Europea tiene dos directivas generales que tratan estos temas, la Directiva de 2006/123/CE que habla sobre los servicios en el mercado interior y la Directiva 2000/31/CE que habla sobre los servicios de la sociedad de información, en particular el Comercio Electrónico en el mercado interior y una Directiva específica con número 2015/1535 por la que se establece un procedimiento de

información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información, esta última que impone unos límites a los legisladores para restringir, limitar o modificar los servicios de la información, es decir, esta directiva “tiene por objeto evitar que los Estados miembros puedan levantar barreras comerciales mediante la adopción unilateral de requisitos técnicos que deban de cumplir los productos y servicios para acceder al mercado” (Castillo, 2015)

En España la Ley 34 de 2002 sobre Comercio Electrónico define lo que son los servicios de la sociedad de la información y nos dice:

a) "Servicios de la sociedad de la información" o "servicios": todo servicio prestado normalmente a título oneroso, a distancia, por vía electrónica y a petición individual del destinatario.

El concepto de servicio de la Sociedad de la Información comprende también los servicios no remunerados por sus destinatarios, en la medida en que constituyan una actividad económica para el prestador de servicios.

Son servicios de la Sociedad de la Información, entre otros y siempre que representen una actividad económica, los siguientes:

- 1.º La contratación de bienes o servicios por vía electrónica.
- 2.º La organización y gestión de subastas por medios electrónicos o de mercados y centros comerciales virtuales.
- 3.º La gestión de compras en la red por grupos de personas.
- 4.º El envío de comunicaciones comerciales.
- 5.º El suministro de información por vía telemática.” (Ley 34 de 2002, España)

De la definición que nos da la Ley 34 de España que es la misma que da la Directiva 2015/1535 de la Unión Europea, podemos concluir que existen cuatro elementos para que el servicio sea un servicio de las sociedades de la información:

1. El servicio tiene que ser remunerado: No importa si quien remunera es el que presta el servicio o el destinatario, lo importante, es que sea una actividad económica para alguna de las partes.
2. Tiene que ser a distancia: Es decir, no se encuentran presentes, por lo menos, físicamente él que presta el servicio y la plataforma tecnológica.
3. El uso de los medios electrónicos: La oferta del servicio del producto y la aceptación del mismo se realizan por medios electrónicos.
4. A petición del destinatario: Es decir, no es la plataforma la que busca a la persona para que oferte el servicio, es la persona la que busca la plataforma para ofertar el servicio y lo mismo ocurre con el usuario del servicio, no es la plataforma la que busca al usuario, sino, el usuario busca la plataforma para mirar los servicios ofertados.

Pero, ¿De qué sirve saber si existe o no un servicio de la sociedad de la información?, pues bien, para mirar ¿Porque normatividad se rige?, si se le pueden imponer límites o no, como se había dicho anteriormente, la Directiva 2015/1535 de la Unión Europea, prohíbe establecer requisitos de acceso al mercado para las plataformas colaborativas, es decir, *no se puede pedir una autorización previa a las plataformas o los prestadores de servicios de las plataformas para que ellos puedan acceder a este modelo económico*. Salvo que esos requisitos previos obedezcan a tres razones: *i) Interés general (protección al consumidor, seguridad pública, luchar contra la evasión fiscal, etc.), ii) Las medidas deben ser necesarias y proporcionadas iii) No debe ser discriminatoria.*

En España ya se evidenció dicho límite por parte del legislador, porque había emitido el Decreto 79 del 2014 que regulaba los apartamentos turísticos y las viviendas turísticas de la comunidad de Madrid, donde se exigía un alquiler mínimo de 5 días, declararse responsable del inicio de la actividad y la inscripción en el registro de empresas turísticas (Decreto 79 de 2014, Madrid), lo cual fue demandado y el Tribunal Superior de Justicia de Madrid el cual

resolvió diciendo los 5 días como mínimo del alquiler, no respetaba, ni representaba la lucha contra la evasión fiscal o la protección al consumidor, por lo cual era invalido limitar esta actividad económica con ese requisito (SSTSJ 291/2016), pero en otra sentencia resolvió que el declararse responsable del inicio de la actividad y la inscripción en el registro de empresas turísticas si son válidos. (SSTSJ Madrid 292/2016)

Lo siguiente sería preguntarse ¿Qué sucede cuando el servicio de la sociedad de la información y el servicio subyacente están íntimamente relacionados?, por ejemplo, en el caso de Uber, presta un servicio de la sociedad de la información o presta un servicio de transporte y ¿En que afecta? Afecta en la medida de que, si es un servicio de la sociedad de la información, las limitaciones que se pueden imponer son menores a las que tendría prestando un servicio de transporte.

Para analizar cuál de las dos regulaciones debe aplicarse, *debe mirarse cuál de los dos servicios prima, si el servicio de la sociedad de la información o el servicio subyacente* y esto se logra determinar respondiendo dos preguntas ¿Quién crea el mercado? ¿Quién controla el mercado? Si la respuesta a estas dos preguntas es la plataforma, es decir, la plataforma crea y controla el mercado, a pesar de que la plataforma si este prestando servicios de la sociedad de la información, como prima el servicio subyacente, debe aplicarse la normativa del servicio subyacente, por eso es que es tan importante, que primero exista una persona que solicite el servicio y después alguien que lo ofrezca por medio de la plataforma, no al revés.

En otras palabras, existen dos criterios que pueden hacer que una plataforma que preste servicios de la sociedad de la información, no sea regulada por estas mismas, sino, por las del servicio subyacente, estos dos son: *i) La plataforma crea el mercado ii) La plataforma controla el mercado.* Estos dos requisitos fueron planteados en España en el caso Uber, del cual se hablará a continuación.

Caso Uber España

Uber Spain case

Antes de hablar concretamente de la sentencia, y ya habiendo analizado las características de la economía colaborativa y los servicios de la información, analizaremos si Uber si cumple con dichas características o definitivamente es algo totalmente aparte.

Comencemos analizando entonces si Uber hace parte de la economía colaborativa, revisando la primera característica mencionada, cuales son las partes que interactúan en la aplicación Uber *i)* La plataforma tecnológica, es decir, la app de Uber que conecta las otras dos partes, *ii)* El que presta el servicio de transporte y; *iii)* El que necesita el servicio del transporte, por lo cual Uber si cumple con la primera característica. El siguiente punto son las relaciones jurídicas que se presentan sin determinar cuál es la relación jurídica, para no incurrir en el debate de si es una relación laboral o no, solo se examinará cuáles relaciones jurídicas se crean y se evidencian tres: *i)* La plataforma con el usuario que presta el servicio de transporte *ii)* La plataforma con el usuario que necesita el servicio de transporte y *iii)* El que presta el servicio de transporte y el que lo necesita, por lo cual también vemos que se crean las tres relaciones jurídicas explicadas en la economía colaborativa.

Uber también clasifica en la segunda característica, pues, de lo que trata esta app es de conectar a un particular con carro para que le preste el servicio de transporte a otro particular que lo necesita.

La tercera característica es analizar si Uber cumple con la estructura de la economía colaborativa, y evidenciamos que Uber maximiza la posibilidad de usar todos los instrumentos posibles para prestar el servicio de transporte, no requiere que exista un profesional transportando personas, ofrece seguridad y confianza jurídica tanto para los que prestan el servicio, como para los que lo necesitan y abre la posibilidad de participar en este modelo económico a toda la ciudadanía por lo que también cumple con la tercera característica.

Por último, la cuarta característica donde se puede encasillar a Uber es en el tipo de consumo colaborativo, pues, las personas crean nuevas formas de intercambio y comercialización de bienes y servicios, en este caso, intercambian el servicio de transporte

haciendo uso de la tecnología e internet, por lo cual vemos que Uber, si hace parte de la economía colaborativa.

Ya sabiendo que Uber hace parte de lo que conocemos como economía colaborativa, sigue analizar si lo que presta, es un servicio de la sociedad de la información y así analizaremos los requisitos para que sea considerado un servicio de la sociedad de la información.

1. Remunerado: Vemos claramente que el servicio prestado por Uber es remunerado.
2. A distancia: Cuando el usuario que solicita el servicio de transporte, quiere acceder a la App, el que presta el servicio no está físicamente en ese momento, por ende, también es a distancia.
3. Uso de medios electrónicos: Este elemento, es evidente, ya que se realiza por medio de una App, desde el celular, tablet, etc.
4. A solicitud del destinatario: También se cumple, porque no es Uber quien busca la persona que necesita el servicio, es el que necesita el servicio quien busca a Uber y lo mismo pasa con el que lo presta, el que quiere prestar el servicio, es quien busca a Uber, para poder ofertarlo.

Este análisis general y sencillo, evidencia que a primera vista Uber si presta un servicio de la sociedad de la información, pero eso, no quiere decir que deba ser regida por las normas que aplican a ese tipo de servicio, porque, falta responder las dos preguntas que pueden considerar a Uber una excepción, estas son ¿Uber creó el mercado? ¿Uber controla ese mercado?, estas mismas preguntas fueron las que tuvo que responder el Tribunal de Justicia de España en Sentencia C 434/15 y llegó a las siguientes conclusiones:

1. Uber crea el mercado, antes de que existiera la plataforma, las personas que no eran conductores no profesionales, no podían prestar servicios de transporte.

2. Uber controla ese mercado, Uber impone las condiciones, selecciona los conductores, impone precios, selecciona los vehículos y si no cumplen los requisitos, puede sacar a los conductores.

Pero, veamos cómo el Tribunal de Justicia llegó a esas conclusiones, en qué consistió el caso.

1. La demanda: La demanda fue presentada por la Asociación Profesional Élite Taxi contra Uber System Spain, S. L., que solicitó ante el Juzgado de lo Mercantil N.3 de Barcelona, lo siguiente:

Solicitaba que dicho juzgado declarase que las actividades de Uber Systems Spain vulneran la normativa en vigor y constituyen prácticas engañosas y actos de competencia desleal. Élite Taxi pedía también que se condenara a Uber Systems Spain a cesar en su conducta desleal consistente en dar apoyo a otras sociedades del grupo proveyendo servicios on demand de solicitudes efectuadas mediante aparatos móviles y por Internet. Por último, solicitaba al mencionado juzgado que prohibiera a Uber Systems Spain la reiteración futura de esta actividad. (Sentencia 434 de 2015)

2. El Juzgado Mercantil N.3 de Barcelona dice que no es competente, porque la plataforma de Uber es internacional, por ende, debe ser la Unión Europea quien analice dicha situación.

Además, 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” (Sentencia 434 de 2015). Ya que de esto depende si se puede pedir una autorización previa o no para funcionar.

Y advirtiendo que el análisis del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, será jurídico y no fáctico, decide suspender el procedimiento y plantear las siguientes cuestiones al tribunal de justicia:

La primera pregunta es:

Se pregunta si la actividad realizada por [Uber Systems Spain], con carácter lucrativo, de intermediación entre el titular de un vehículo y la persona que necesita realizar un desplazamiento dentro de una ciudad, gestionando los medios informáticos —interfaz y aplicación de software “teléfonos inteligentes y plataforma tecnológica” en palabras de [Uber Systems Spain]— que permitan su conexión, debe considerarse una mera actividad de transporte o ha de considerarse un servicio electrónico de intermediación, o un servicio propio de la sociedad de la información en los términos que define el artículo 1.2 de la Directiva [98/34]. (Sentencia 434 de 2015).

La segunda pregunta es:

Dentro de la identificación de la naturaleza jurídica de esta actividad si podría considerarse [...] parcialmente un servicio de la sociedad de la información, y, en ese caso, si se debería beneficiar el servicio electrónico de intermediación del principio de libertad de prestación de servicios en los términos que garantiza la normativa comunitaria —artículo 56 TFUE y Directivas [2006/123] y [2000/31]—. (Sentencia 434 de 2015)

3. A estas preguntas el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, dijo de manera resumida lo siguiente, haciendo énfasis en la calificación del tipo de servicio que presta Uber:

De la información de que dispone el Tribunal de Justicia resulta que el servicio de intermediación de Uber se basa en la selección de conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo, a los que esta sociedad proporciona una aplicación sin la cual, por un lado, estos conductores no estarían en condiciones de prestar servicios de

transporte y, por otro, las personas que desean realizar un desplazamiento urbano no podrían recurrir a los servicios de los mencionados conductores. A mayor abundamiento, Uber ejerce una influencia decisiva sobre las condiciones de las prestaciones efectuadas por estos conductores. Sobre este último punto, consta en particular que Uber, mediante la aplicación epónima, establece al menos el precio máximo de la carrera, que recibe este precio del cliente para después abonar una parte al conductor no profesional del vehículo y que ejerce cierto control sobre la calidad de los vehículos, así como sobre la idoneidad y el comportamiento de los conductores, lo que en su caso puede entrañar la exclusión de éstos. (Sentencia 434 de 2015).

Por consiguiente, 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», en el sentido del artículo 1, punto 2, de la Directiva 98/34, al que remite el artículo 2, letra a), de la Directiva 2000/31, sino a la de «servicio en el ámbito de los transportes», en el sentido del artículo 2, apartado 2, letra d), de la Directiva 2006/123. (Sentencia 434 de 2015)

En consecuencia, procede responder a las cuestiones prejudiciales primera y segunda que el artículo 56 TFUE, en relación con el artículo 58 TFUE, apartado 1, el artículo 2, apartado 2, letra d), de la Directiva 2006/123 y el artículo 1, punto 2, de la Directiva 98/34, al que remite el artículo 2, letra a), de la Directiva 2000/31, deben interpretarse en el sentido de que ha de considerarse que un servicio de intermediación, como el del litigio principal, que tiene por objeto conectar, 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 indisociablemente vinculado a un servicio de transporte y, por lo tanto, ha de calificarse de «servicio en el ámbito de los transportes», a efectos del artículo 58

TFUE, apartado 1. En consecuencia, un servicio de esta índole está excluido del ámbito de aplicación del artículo 56 TFUE, de la Directiva 2006/123 y de la Directiva 2000/31. (Sentencia 434 de 2015)

Por ende, ya sabiendo los argumentos alegados por el Tribunal de Justicia a la conclusión de que, Uber si bien en primera medida es un servicio de la sociedad de la información, debe regirse por el negocio subyacente, es decir, por las normas de transporte, ya que hace parte de las excepciones a regirse por las normas de los servicios de la información. Es decir, crea y controla el mercado.

A consecuencia de este fallo, los estados miembros pueden regular los requisitos de prestación de dicho servicio como si fueran un transporte, sin considerarlo economía colaborativa o un servicio especial prestado en la sociedad de la información y exigir licencia. La decisión del tribunal supone el freno definitivo a la forma de entender este servicio entre particulares, ya que la Justicia europea entiende que es la plataforma (la app) la que realmente genera el negocio y, por lo tanto, debe ser la empresa la que esté bajo regulación. (El Diario, 2017)

Caso Uber Colombia

Uber Colombia case

Lo primero que se tiene que decir sobre el caso de Uber Colombia en comparación con el caso de Uber España, es que son normativas totalmente diferentes, en Colombia no están regulados los servicios de las Sociedades de la Información, pero, de una u otra forma responden a las dos preguntas planteadas por el Tribunal Europeo, que se modifican en este tópico para poder explicar qué sucedió con Uber en Colombia. La primera pregunta para el Tribunal sería, parafraseándola si ¿La actividad realizada por Uber, debe considerarse una mera actividad de transporte o ha de considerarse un servicio electrónico de intermediación? Por lo que, para el caso de Uber Colombia, lo que nos preguntaremos es ¿Según la

Superintendencia de Industria y Comercio, la actividad realizada por Uber debe considerarse de mera intermediación o como la prestación del servicio de transporte? Y la segunda pregunta planteada al Tribunal español es parafraseándola si ¿Si se debería beneficiar el servicio electrónico de intermediación del principio de libertad de prestación de servicios? Que, para el caso colombiano, se replanteará de la siguiente forma ¿Según la Superintendencia de Industria y Comercio, se violan los tratados o acuerdos internacionales relacionados con la no limitación a los avances tecnológicos?

Para responder la primera pregunta, en España se miró ¿Si se prestaba un servicio de las Sociedades de la Información o un servicio de Transporte? Y en Colombia, se examinó ¿si Uber era solo un mero intermediario que conectaba a la persona que necesitaba el servicio, con el que lo prestaba? O ¿Uber presta el servicio de transporte? Y la Superintendencia de Industria y comercio llega a la conclusión de que Uber presta el servicio de transporte, ya que todos sus actos son tendientes a organizar un servicio de transporte y que además de que todos los actos buscan ese fin, los ingresos que recibe Uber, son en razón a la prestación del servicio de transporte, lo cual argumenta de la siguiente manera.

Uber ha puesto en funcionamiento un conjunto organizado de operaciones encaminadas todas ellas a lograr el traslado de personas de un lugar a otro a través de vehículos, en este caso, de carros [...] ejerciendo actividades económicas dirigidas a obtener beneficios por la prestación del servicio [...] se lucra del dinero que los usuarios pagan específicamente por el hecho de ser llevados de un lugar a otro. El dinero que Uber BV obtiene no proviene de las descargas de la aplicación [...] sino del pago que hacen los usuarios por haber sido transportados de un lugar a otro. Es decir, que el negocio desde el punto de vista de los ingresos no está en la venta de la aplicación sino en el servicio mismo de transporte. (Cotech vs Uber, 2019)

En relación a la segunda pregunta en España se examinó ¿Si se podía limitar a Uber?

Exigiéndole, por ejemplo, que sus conductores tuvieran licencias especiales, ya que existe una

directiva que prohíbe ese tipo de limitaciones para los servicios de la sociedad de la información. En Colombia, lo que entró a resolver la Superintendencia de Industria y Comercio (Cotech vs Uber, 2019) es si ¿Sancionar a Uber, atenta contra los Tratados Internacionales y Principios del Derecho que evitan limitar el progreso tecnológico?, a lo que se respondió que no existía ninguna vulneración ya que la sanción a Uber no es por el hecho de usar una plataforma tecnológica, sino, en que se escuda en ser una plataforma tecnológica, para evitar todas las limitaciones, los requisitos y demás temas legales relacionados con el servicio de transporte. La Superintendencia de Industria y Comercio lo dice en las siguientes palabras:

[...] Lo que aquí se reprocha no es el hecho simplemente de que se haga uso de una aplicación tecnológica o que se diseñe una aplicación, o que se ponga a disposición de los usuarios”, ni el uso de tecnología en el mercado, sino que si se usa una tecnología para incursionar en un servicio que hace parte de un mercado regulado, no se puede simplemente ignorar la regulación so pretexto de ampararse en la neutralidad de la red o en el derecho de acceso a la tecnología [...] (Cotech vs Uber, 2019)

Vale aclarar que, si bien en el fallo de Colombia, los motivos que se incorporan en este artículo fueron los emitidos en primera instancia por la Superintendencia de Industria y Comercio, y que posteriormente perderían sus efectos en consecuencia del fallo de segunda instancia emitido por el tribunal jerárquicamente superior, en este caso, el Tribunal Superior Del Distrito Judicial en su Sala Civil, donde esté consideró que el fallador de primera instancia, resolvió en forma indebida la excepción de la prescripción extintiva, pues en el derecho Colombiano, “no existe una expresa previsión sobre actos de competencia desleal de carácter “instantáneo” o “continuado”, sino, que en Colombia solo existen dos plazos: “subjetivo” y “objetivo” [...] que tienen como detonantes, en el primer evento (dos años) desde el enteramiento de la parte afectada, y en la segunda hipótesis (tres años), a partir de la realización del acto constitutivo de competencia desleal, mas no su finalización [...]” (Proceso 110013199001201602106 03 de 2020) y en razón a lo anterior el fallador de primera instancia

no debió referirse al tema de fondo, sino, emitir una sentencia anticipada declarando la excepción de la prescripción.

Por lo anterior expuesto, el fallo de segunda instancia, deja sin efectos el fallo emitido por la SIC, pero, deja ver la posición que tiene el derecho colombiano o por lo menos la autoridad competente en primera instancia, frente a la plataforma Uber, pues el fallo emitido por el tribunal en segunda instancia, no entra a revisar el caso de fondo, se limita a examinar temas formales y terminar anticipadamente el proceso, por la prescripción, por lo que deja un sinsabor, de no tener una posición por lo menos hasta el momento, una posición vigente y nos deja con una posible visión sobre la plataforma Uber, por parte de la SIC, pero, no del Tribunal de Segunda Instancia.

Conclusión

Conclusion

En conclusión, las economías colaborativas irrumpen el mercado tradicional y hacen que cualquier ciudadano no profesional pueda prestar servicios o comercializar bienes con otro particular, sin que, para ello necesite requisitos previos, pues se tratan de servicios a distancia por medios tecnológicos o ya con un concepto más jurídico, son servicios de la sociedad de la información que ponen en comunicación a pares, es decir, -p2p-.

Uber en concreto, si hace parte de la economía colaborativa, como se dijo anteriormente y también presta un servicio de la sociedad de la información, pero en razón a que Uber mismo es quien crea el mercado, es decir, habilita que personas particulares no profesionales que antes no podían prestar el servicio de transporte, lo prestan ahora, y habilita también que personas que necesitaban el servicio, que antes no podían acudir a los particulares, ahora puedan hacerlo y que aparte de que crea el mercado, es quien lo controla, al imponer las tarifas máximas, los requisitos de los vehículos, quienes pueden ser conductores

y en caso de incumplir con esos requisitos puede negarle el acceso a la plataforma y al mercado, hace que el servicio de transporte sea más importante para Uber, que el mismo servicio de la sociedad de la información, por lo cual la normativa aplicable para la plataforma de Uber es la normativa del servicio de transporte y habilita a que el legislador le exija autorización previa para prestar el servicio, además de los otros requisitos que el legislador crea convenientes imponer, como por ejemplo la licencia para transportar público.

Este fallo, no está limitando a todas las plataformas tecnológicas, ni está diciendo que cualquier otra plataforma deba regirse por los servicios subyacentes, este fallo es una excepción a esos servicios de la sociedad de la información, no es la regla general, porque, por ejemplo, sigue existiendo el Crow founding, o todavía ningún fallo a dicho que la plataforma Airbnb también sea la excepción, sino, que por el contrario todo parece indicar que Airbnb, si seguirá siendo un servicio de la sociedad de la información, ya que no creó el mercado y mucho menos lo controla, pues no maneja el precio de los arriendos de los bienes inmuebles, ni el tiempo, ni casi detalles acerca de esto, solamente, parece ser un intermediario entre quien quiere alquilar su bien inmueble y quien quiera acceder a este.

El fallo colombiano de primera Instancia y el fallo español evidencian que la plataforma Uber, no es solo un mero intermediario, sino, que tiene influencia en el mercado y, por ende, el servicio que presta es el de transporte. En Colombia, porque gana un porcentaje del valor, del servicio de transporte y en España porque crea, domina y determina el mercado de servicios de transportes.

Bibliografía

Bibliography

Alfonso Sánchez, R. (2016). Aproximación jurídica a la economía colaborativa: diferentes realidades. Cuadernos de Derecho y Comercio.

ALFONSO SÁNCHEZ, Rosalía. (2016). "Aproximación jurídica a la economía colaborativa: diferentes realidades", en Cuadernos de Derecho y Comercio, núm. 66, págs. 13-73.

Beltran, A. (24 de 07 de 2017). Uber y Airbnb: ¿economía colaborativa o economía informal?

Obtenido de Hosteltur: https://www.hosteltur.com/comunidad/005671_uber-y-airbnb-economia-colaborativa-o-economia-informal.html

Botsman, R., & Rogers, R. (2010). What's mine is yours: the rise of collaborative consumption.

Harpercollins.

BOTSMAN, Rachel y ROGERS, Roo. (2010) What's mine is yours: the rise of collaborative consumption, Harpercollins.

Castillo, R. J. (30 de 11 de 2015). Directiva (UE) 2015/1535, medio para evitar barreras

comerciales mediante la adopción de reglamentaciones técnicas. Obtenido de Noticias

Jurídicas: [http://noticias.juridicas.com/conocimiento/articulos-doctrinales/10693-](http://noticias.juridicas.com/conocimiento/articulos-doctrinales/10693-directiva-ue-2015-1535-medio-para-evitar-barreras-comerciales-mediante-la-adopcion-de-reglamentaciones-)

[directiva-ue-2015-1535-medio-para-evitar-barreras-comerciales-mediante-la-adopcion-](http://noticias.juridicas.com/conocimiento/articulos-doctrinales/10693-directiva-ue-2015-1535-medio-para-evitar-barreras-comerciales-mediante-la-adopcion-de-reglamentaciones-)

[de-reglamentaciones-](http://noticias.juridicas.com/conocimiento/articulos-doctrinales/10693-directiva-ue-2015-1535-medio-para-evitar-barreras-comerciales-mediante-la-adopcion-de-reglamentaciones-)
[tecnicas/#:~:text=La%20Directiva%20\(UE\)%202015%2F,por%20objeto%20evitar%20qu](http://noticias.juridicas.com/conocimiento/articulos-doctrinales/10693-directiva-ue-2015-1535-medio-para-evitar-barreras-comerciales-mediante-la-adopcion-de-reglamentaciones-)
[e%20l](http://noticias.juridicas.com/conocimiento/articulos-doctrinales/10693-directiva-ue-2015-1535-medio-para-evitar-barreras-comerciales-mediante-la-adopcion-de-reglamentaciones-)

COMISIÓN EUROPEA: “Collaborative economy”, en http://ec.europa.eu/growth/single-market/services/collaborative-economy_en

Decreto 2119 de 2018 [Ministerio de Comercio] Por medio del cual se reglamenta la prestación

del servicio de alojamiento turístico y se modifican la Sección 12 del Capítulo 4 del

Título 4 de la Parte 2 del Libro 2 y el párrafo del artículo 2.2.4.7.2. del Decreto 1074

de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo.

Noviembre 15 de 2018.

Decreto 79/2014, por el que se regulan los apartamentos turísticos y las viviendas de uso

turístico de la comunidad de Madrid. 10 de julio de 2014. España.

Del Castillo, C. (23 de 05 de 2017). En España, Uber no es economía colaborativa. Obtenido

de Público: <https://www.publico.es/sociedad/uber-espana-uber-economia-colaborativa.html>

Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de septiembre de 2015, por la que se establece un procedimiento de información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información

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 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior.

Durán Vinazco, R. 2018. Las Transferencias Electrónicas de Fondos—TEF-en Colombia: Análisis de la responsabilidad contractual del establecimiento bancario según la jurisprudencia de la delegatura jurisdiccional de la Superintendencia Financiera de Colombia. Departamento de Derecho.

El Diario. (20 de 12 de 2017). La Justicia europea dicta que Uber no es economía colaborativa y debe estar regulado como un transporte. Obtenido de Eldiario.es:
https://www.eldiario.es/economia/Justicia-Uber-economia-colaborativa-transporte_0_720578015.html#:~:text=La%20Justicia%20europea%20dicta%20que,estar%20regulado%20como%20un%20transporte

Grupo de Estudios Económicos, Superintendencia de Industria y Comercio. (2018). Regulación y Competencia en Economías Colaborativas. Estudios Económicos Sectoriales.

Ley 34/2002, de servicios de la sociedad de la información y de comercio electrónico. 11 de julio de 2020. España.

Ministerio de las TIC. (10 de 02 de 2020). MinTIC. Obtenido de
<https://www.mintic.gov.co/portal/inicio/5305:Sociedad-de-la-Informaci-n>

Resolución del Parlamento Europeo. Una Agenda Europea para la economía colaborativa (2017/2003(INI). Unión Europea. 2017.

- Rifkin, J. (2014). La sociedad de coste marginal cero. El internet de las cosas, el procomún colaborativo y el eclipse del capitalismo. Paidós.
- Riveros, J. D. (29 de 06 de 2019). Economía colaborativa digital: ¿qué regular? Obtenido de La República: <https://www.larepublica.co/internet-economy/economia-colaborativa-digital-que-regular-2879533>
- SIC. Superintendencia de Industria y Comercio. Proceso por Competencia Desleal. Sentencia Cotech vs Uber. 20 de diciembre de 2019.
- STSJ. Tribunal Superior de Justicia de Madrid. Procedimiento Ordinario N° 65/2015 O – 01. SENTENCIA N° 291/2016. 31 de mayo de 2016. Madrid, España.
- STSJ. Tribunal Superior de Justicia de Madrid. Procedimiento Ordinario 1165/2014 O – 01. SENTENCIA N° 292/2016. 31 de mayo de 2016. Madrid, España.
- TJUE. Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Caso C-434/15. Asociación Profesional Élite Taxi vs Uber System Spain, S. L., 20 de diciembre de 2017.
- TSDJ. Tribunal Superior de Distrito Judicial Sala Civil. Proceso 110013199001201602106 03. 18 de junio de 2020.