

**LA NECESIDAD DE LA LIBERALIZACIÓN DEL MERCADO DE TRANSPORTE PARA
PERMITIR LA ACTIVIDAD DE PLATAFORMAS COLABORATIVAS:
LOS DISTINTOS REQUISITOS EXIGIDOS A UBER, CABIFY Y BLABLACAR EN FUNCIÓN DE
SU ACTIVIDAD**

Dr. Eugenio Olmedo Peralta

*Profesor Contratado Doctor acreditado al cuerpo de profesores titulares de
Universidad
Área de Derecho Mercantil
Universidad de Málaga*

ABSTRACT:

En los últimos años, el fenómeno de la economía colaborativa ha adquirido un protagonismo significativo en el mercado del transporte urbano de pasajeros. La actividad de estas plataformas electrónicas, tales como Uber, Cabify y Blablacar ha estado sujeta a importantes polémicas. Sin embargo, hasta ahora el debate legal sobre su actividad se ha centrado en la caracterización del servicio que ofrecen estas plataformas y, en particular, sobre si han de ser consideradas como prestadores de servicios de la sociedad de la información o empresas de transporte. Una vez que –de conformidad con las Conclusiones del AG Spuznar, en el caso ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea que enfrenta a Elite Taxi y a Uber- parece claro que estas compañías prestan un servicio de transporte, resulta importante considerar el marco jurídico en el que se desarrollan estas actividades.

En muchos países europeos –como ocurre en España-, la prestación del servicio de transporte urbano de pasajeros (aún sin tratarse de un servicio público) está sujeto al cumplimiento de una gran carga de requisitos legales, que implican, de hecho, una reserva de actividad a los servicios de taxi, y que limitan en gran medida la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor. Todo ello supone una importante barrera de entrada al mercado del transporte urbano de pasajeros, barrera que se consagra sobre la limitación del número de licencias públicas para la prestación de ambos servicios. Así, para el arrendamiento de vehículos con conductor existe actualmente una limitación del número de licencias a una por cada 30 taxis. Sin embargo, el numerus clausus de licencias no es la única barrera de entrada existente. Existen otras barreras importantes que limitan el acceso al mercado y el desarrollo de innovaciones en la prestación de servicios de transporte. Desde una perspectiva de política de la competencia es importante considerar estas limitaciones y ponerles fin –como vienen exigiendo la CNMC y algunas autoridades regionales de competencia-. Sin embargo, el legislador parece no tener intención de cambiar el estado de las cosas, motivado en parte por las presiones lobísticas del sector (destacando las recientes huelgas de taxi) y pese a las preocupaciones de las autoridades de competencia.

En cambio, otros países comunitarios como Irlanda han liberalizado el sector del taxi, lo que ha redundado en una mejor prestación de servicios en beneficio de los usuarios.