

PERSPECTIVAS DE FUTURO DE LAS PLATAFORMAS DE TRANSPORTE

FUTURE PROSPECTS OF TRANSPORT PLATFORMS

Silvia Boboc

Profesora Ayudante de Derecho Mercantil
Instituto Universitario de Derecho del Transporte
Universidad Jaume I
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8703-7460>

RESUMEN

El trabajo analiza la regulación del arrendamiento de vehículos con conductor tras la entrada en vigor de los Reales Decretos Leyes 13/2018, de 28 de septiembre, y 5/2023, de 28 de junio, así como la jurisprudencia más reciente, entre otras, las sentencias del Tribunal Supremo de febrero de 2023, que declaran nulos el requisito de contratar el transporte con determinado tiempo de antelación y la prohibición de geolocalizar los vehículos antes de contratar el servicio, y la sentencia del Tribunal de Justicia de 8 de junio de 2023, que se pronuncia sobre la compatibilidad de la regla 1/30 y de la exigencia de una autorización local con el derecho a la libertad de establecimiento y la prohibición de las ayudas públicas.

PALABRAS CLAVE: Plataformas de transporte, arrendamiento de vehículos con conductor, economía colaborativa.

Cómo citar este artículo/How to cite this article: BOBOC, Silvia (2023): "Perspectivas de futuro de las plataformas de transporte", *CIRIEC-España, Revista Jurídica de Economía Social y Cooperativa*, n° 43, pp. 165-192. DOI: <https://doi.org/10.7203/CIRIEC-JUR.43.27187>

ABSTRACT

The paper analyses the regulation of private-hire vehicle services after the entry into force of Royal Decree Laws 13/2018, of 28 September, and 5/2023, of 28 June, as well as the most recent case law, among others, the rulings of the Supreme Court of February 2023 declaring null and void the requirement to contract transport with a certain time in advance and the prohibition of the geolocation of vehicles prior to contracting the service, and the ruling of the Court of Justice of 8 June 2023, on the compatibility of the 1/30 rule and the requirement of a local authorisation with the right to freedom of establishment and the prohibition of State aid.

KEYWORDS: Transport platforms, private-hire vehicle, collaborative economy.

CLAVES ECONLIT / ECONLIT DESCRIPTORS: K23, O18, O35, R441, R42.

EXPANDED ABSTRACT

In Spain, the private-hire vehicle services (PHV services) have been subject to strong administrative intervention ever since the first regulations were adopted in 1924. Restrictions have increased since the implementation of the transport platforms Uber, Cabify and Bolt, to the point that Royal Decree Law 13/2018, of 28 September, reduced the territorial scope for which these authorisations allow services to be provided, from urban and interurban to exclusively interurban, i.e. with a route that goes beyond the territory of a single municipality (par. 2 of Art. 91.1 AOLTA¹). The entry into force of the Royal Decree Law marked a turning point in the regulation of PHV transport, on which the success and even the survival of the business model of the transport platforms involved in hiring them depends.

At the end of the transitional period during which the authorisations continued to entitle to carry out urban services (par. 2 of the Single Transitional Provision of the Royal Decree Law 13/2018, of 28 September) -in principle, set for 30 September 2022, although most authorisation holders requested their extension, and many applications are still pending resolution- urban transport is governed by regional or local regulations. Instead, interurban transport is governed by state regulations, even if it takes place in a single Autonomous Community, since the Autonomous Communities have not regulated autonomous interurban transport (with the exception of the Canary Islands and Cantabria, for reasons of insularity and special cases), except with regard to the conditions set out in Art. 182.1 ALOTR² (First Additional Provision of the Royal Decree Law 13/2018, of 28 September).

So far, only the Community of Madrid, followed by Catalonia and Andalusia have regulated urban PHV transport, although not on a uniform basis. While in Madrid and Andalusia the pre-existing state PHV authorisations are still valid for urban transport, in Catalonia a new autonomous authorisation has been created for urban journeys.

In three judgements in February 2023, the Spanish Supreme Court rightly declared the obligation to hire PHV services at least 30 minutes in advance and the prohibition of geolocation of vehicles prior to hiring them in the Basque regional regulations to be contrary to freedom of enterprise (Art. 38 of the Spanish Constitution) and, therefore, null and void. This is because they do not contribute to guaranteeing prior hiring, nor do they make it impossible to attract customers on public roads, which are already achieved by hiring the services through digital platforms, and not directly with the driver. For the same reason, similar provisions in other

1. Act No 16/1987, of 30 July, on the Administrative Organisation of Land Transport.

2. Regulation developing the Act on the Administrative Organisation of Land Transport, enacted by Royal Decree No 1211/1990, of 28 September (BOE No 241, of 8 October 1990).

autonomic regulations must also be considered null and void, even if the minimum time is less than 30 minutes, as the reason for the nullity is the same.

In its judgment of 8 June 2023, the Court of Justice found the quantitative limitation of PHV authorisations (1/30 rule) to be contrary to the freedom of establishment (Art. 49 TFEU). On the one hand, the proceedings before the Court of Justice have revealed no evidence that the measure limiting PHV authorisations to one thirtieth of taxi licences is appropriate to ensure the achievement of sound management of transport, traffic and public space or the protection of the environment. On the other hand, they have not demonstrated that PHV services do not contribute to the achievement of such objectives, since they reduce the use of private cars, they do not cause parking problems on public roads because the RVTC³ requires undertakings offering PHV services to have their own parking and not to park on public roads, in addition to the fact that due to their level of digitalisation and flexibility in service provision, they can contribute to the goal of efficient and inclusive mobility and State regulation encourages the use of vehicles that use alternative energies for PHV services. In short, the 1/30 rule does not seem appropriate to guarantee the achievement of the objectives of good management of transport, traffic and public space or the fight against pollution, as PHV transport seems to do.

Moreover, the restriction would not be the minimum necessary, since the objectives mentioned can be achieved by less restrictive measures such as the organisation of PHV services, limitations on those services during certain time slots or traffic restrictions in certain areas, aspects which must be ascertained by the national courts. It could also be added that the reason for the specific 1/30 ratio has not been justified and that perhaps lower ratios would allow the same result to be obtained.

However, the Government has recently circumvented the application of the European judgement by introducing new restrictions on the activity through Royal Decree Law 5/2023, of 28 June. Among others, it makes the granting of national PHV authorisations conditional on compliance with environmental criteria for improving air quality and reducing CO₂ emissions, transport, traffic and public space management in the Autonomous Community in which the authorisation is to be domiciled [Art. 99(5)(a) and (b) AOLTA]. In addition, it introduces the possibility that the Autonomous Communities may establish other criteria for improving air quality for state authorisations domiciled in their territory, which may therefore be even more restrictive. It also empowers the Autonomous Communities to refuse to grant PHV au-

3. Regulation for the organisation of the activity of occasional urban transport of passengers with driver by means of vehicles with a maximum of nine seats circulating exclusively in the territory of the Metropolitan Area of Barcelona, adopted by the Metropolitan Council of the Metropolitan Area of Barcelona, of 26 June 2018.

thorisations based on the application of objective criteria relating to the reduction of CO2 emissions, transport management, traffic and public space, established for their territorial scope, and to limit the maximum number of PHV authorisations to be granted to a single subject. Lastly, Royal Decree Law 5/2023 of 28 June opens the door to regulations establishing other criteria based on overriding reasons of general interest by virtue of which the granting of PHV authorisations may be limited [Art. 99(7) AOLTA].

In short, the restrictive regulatory policy on PHV services is perpetuated, without any justification for the restrictions imposed, nor is there any analysis of their proportionality or the non-existence of less restrictive alternatives. The harm to the providers of this type of transport, to the platforms involved in their contracting and, ultimately, to the users of the services, is evident.

SUMARIO⁴

I. Introducción. II. El ámbito territorial de las autorizaciones VTC. III. Las autorizaciones VTC estatales. 1. Los requisitos de otorgamiento de la autorización. 2. La sentencia del Tribunal de Justicia de 8 de junio de 2023. 3. El Real Decreto Ley 5/2023, de 28 de septiembre. IV. Las autorizaciones VTC autonómicas. 1. La Comunidad de Madrid. 2. Cataluña. 3. Andalucía. V. Conclusiones. Bibliografía.

I. Introducción

En España, el transporte realizado al amparo de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) se presta casi exclusivamente con la intervención de las plataformas en línea Uber, Cabify y Bolt⁵. Aunque en un primer momento se discutió si se trataba de un transporte colaborativo, ya que en el modelo inicial que Uber lanzó en nuestro país (el servicio UberPop) los conductores eran particulares que no disponían de una autorización de transporte, hoy día el debate se centra en la

4. Este trabajo se ha realizado en el marco del proyecto “El transporte ante el desarrollo tecnológico y la globalización: nuevas soluciones en materia de responsabilidad y competencia” (Ref. PID2019-107204GB-C33), financiado por MCIN/ AEI/10.13039/501100011033/.

5. Sobre la naturaleza jurídica de la actividad de estas plataformas, vid., entre otros, VELASCO SAN PEDRO, Luis Antonio: “El consumo colaborativo en el transporte de personas”, *Diario La Ley 8.601*, Sección Documento on-line, 9 de septiembre de 2015, pp. 2-14, en p. 6; PETIT LAVALL, María Victoria & PUETZ, Achim: “Fierce or Unfair Competition in the Road Passenger Transport Sector”, *Proceedings of the 2nd International Transport and Insurance Law Conference*, University of Zagreb. Faculty of Law, Zagreb, 2017, pp. 425-444, en pp. 441, 442; OLMEDO PERALTA, Eugenio: “Liberalizar el transporte urbano de pasajeros para permitir la competencia más allá de taxis y VTC: una cuestión de política de la competencia”, *REE*, nº 70, julio-diciembre de 2017, pp. 250-283, en pp. 270 y 271; MIRANDA SERRANO, Luis María: “Economía colaborativa y competencia desleal. ¿Deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por plataformas colaborativas?”, *REE*, nº 70, 2017, pp. 197-249; id.: “La determinación de la naturaleza jurídica de los servicios que prestan las plataformas digitales en la economía colaborativa. Reflexiones al hilo de la STJUE de 20 de diciembre de 2017 sobre Uber”, *La Ley Mercantil*, nº 50, 2018, pp. 1-40; JARNE MUÑOZ, Pablo: *Economía colaborativa y plataformas digitales*, Reus Editorial, Madrid, 2019, pp. 129-161; ZURIMENDI ISLA, Aitor & FERNÁNDEZ GARCÍA DE LA YEDRA, Ainhoa: “Naturaleza jurídica de las plataformas digitales”, *RSR*, nº 6, 2020, pp. 1-54; TOBÍO RIVAS, Ana María: *Las plataformas electrónicas de transporte terrestre*, Reus, Madrid, 2021; BOBOC, Silvia: *Las plataformas en línea y el transporte discrecional de viajeros por carretera*, Marcial Pons, Madrid, 2021, pp. 164-206. Por mantener una postura contraria a la mayoritaria, vid. Montero Pascual, Juan José: “El régimen jurídico de las plataformas colaborativas”. En: *La regulación de la economía colaborativa. Airbnb, BlaBlaCar, Uber y otras plataformas* (dir. Montero Pascual, J. J.), Tirant lo Blanch, Valencia, 2017, pp. 87-124, en p. 105.

concreta regulación de la actividad de transporte⁶. En este sentido, el arrendamiento de vehículos con conductor ha sido objeto de una fuerte intervención administrativa desde que se dictaron las primeras normas ordenadoras en 1924. Las restricciones han aumentado a partir de la implantación de las plataformas de transporte (Cabify fue lanzada en 2011, Uber en 2014 y Bolt en 2021) hasta el punto de que el Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre⁷, redujo el ámbito territorial para el que las autorizaciones estatales habilitan prestar servicios, pasando de urbano e interurbano a exclusivamente interurbano. La entrada en vigor de la norma supuso un antes y un después en la regulación del transporte en VTC, de la que depende el éxito e incluso la supervivencia del modelo de negocio de las plataformas que intervienen en su contratación⁸.

Este trabajo analiza la regulación del arrendamiento de vehículos con conductor tras la entrada en vigor del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, a nivel nacional y autonómico; la jurisprudencia más reciente, en particular, las sentencias

6. El origen de la economía colaborativa se encuentra en el consumo colaborativo, que hace referencia a actividades sin ánimo de lucro, realizadas entre particulares para incrementar el uso de bienes o servicios infrautilizados y compartir gastos. En el ámbito del transporte constituyen manifestaciones tradicionales del consumo colaborativo la práctica de compartir vehículo con familiares, amigos, compañeros o incluso desconocidos, a través de autostop. Vid. ALFONSO SÁNCHEZ, Rosalía: “La economía llamada «colaborativa»”. En: *Retos jurídicos de la economía colaborativa en el contexto digital* (dirs. Alfonso Sánchez, Rosalía & Valero Torrijos, Julián), Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2017, pp. 49-72, en pp. 53-55; MIRANDA SERRANO, Luis María: “Transporte colaborativo: sobre la naturaleza jurídica de los servicios prestados por Uber”. En: *El transporte como motor del desarrollo socioeconómico* (dirs. Petit Lavall, María Victoria & Puetz, Achim), Marcial Pons, Madrid, 2018, pp. 695-724, en p. 696; COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO: Dictamen sobre “Consumo colaborativo o participativo: un modelo de sostenibilidad para el siglo XXI”, pp. 1-8 (DOUE C 177, de 11 de junio de 2014), apdos. 3.1 y 4.8; GOBIERNO DE ARAGÓN Y ECODES: “Consumo colaborativo y economía compartida. Una visión general y algunas experiencias en Aragón”, septiembre de 2013, pp. 1-32, en pp. 5 y 6, disponible en http://aragonhoy.net/index.php/mod.documentos/mem.descargar/fichero.documentos_Informe_Consumo_Colaborativo_ECOCODES_DGAConsumo_eb80b3c0%232E%23pdf; SHARING ESPAÑA Y ADIGITAL: “Los modelos colaborativos y bajo demanda en plataformas digitales”, 16 de marzo de 2017, pp. 1-31, en p. 5, disponible en http://grupo.us.es/iwpr/wp-content/uploads/2017/03/informe_adigital_parte_1.pdf; CAÑIGUERAL BAGÓ, Albert: *Vivir mejor con menos. Descubre las ventajas de la nueva economía colaborativa*, Conecta, Barcelona, 2014, pp. 9-44.

7. Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor (BOE nº 236, de 29 de septiembre de 2018).

8. DOMÉNECH PASCUAL, Gabriel: “Eliminad los VTC pero que parezca un accidente”, *Almacén de Derecho*, 3 de octubre de 2018, disponible en <https://almacendederecho.org/eliminad-los-vtc-pero-que-parezca-un-accidental>, considera que la norma implica la desaparición diferida del arrendamiento de vehículos con conductor; GÓRRIZ LÓPEZ, Carlos: “Taxi «vs» Uber: de la competencia desleal al arrendamiento de vehículos con conductor”, *RDM*, nº 311, enero-marzo de 2019, pp. 241-296, en p. 33, señala la relevancia del cambio para Uber, cuyos servicios tienen un ámbito urbano.

del Tribunal Supremo de febrero de 2023 que declaran nulos el requisito de contratar el transporte con determinado tiempo de antelación y la prohibición de la geolocalización de los vehículos con carácter previo a la contratación del servicio, y la sentencia del Tribunal de Justicia de 8 de junio de 2023⁹, que se pronuncia sobre si la limitación cuantitativa de las autorizaciones VTC y la exigencia de una segunda autorización local que se añade a la estatal para prestar transporte VTC en el Área Metropolitana de Barcelona (AMB) infringen el derecho a la libertad de establecimiento (art. 49 TFUE) y la prohibición de las ayudas de Estado (art. 107 TFUE); en fin, la pretendida adaptación de la normativa sobre VTCs a esta sentencia mediante el Real Decreto Ley 5/2023, de 28 de junio¹⁰.

II. El ámbito territorial de las autorizaciones VTC

Como se decía, el Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, modificó el ámbito territorial para el que habilitan prestar servicios las autorizaciones VTC estatales (VTC-N), pasando a ser de urbano e interurbano a exclusivamente interurbano, esto es, con un recorrido que rebase un único término municipal (párr. 2.º del art. 91.1 LOTT)¹¹. Asimismo, habilitó a las comunidades autónomas para modificar las condiciones de explotación previstas en el art. 182.1 ROTT¹² en relación con los servicios VTC desarrollados íntegramente en sus territorios, en lo referente a la contratación previa, la solicitud de servicios, la captación de clientes, los recorridos mínimos y máximos, los servicios u horarios obligatorios y las especificaciones técnicas de los vehículos (DA 1.ª del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre). Debe precisarse que a la entrada en vigor de la norma la mayoría de las autorizaciones VTC eran estatales. Solo existían autorizaciones VTC autonómicas en la Comuni-

9. STJUE (Sala 1.ª) de 8 de junio de 2023, *Prestige&Limousine, S. L. contra AMB y otros*, C-50/21, ECLI:EU:C:2023:448.

10. Real Decreto Ley 5/2023, de 28 de junio, por el que se adoptan y prorrogan determinadas medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania, de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad; de transposición de Directivas de la Unión Europea en materia de modificaciones estructurales de sociedades mercantiles y conciliación de la vida familiar y de la vida profesional de los progenitores y los cuidadores; y de ejecución y cumplimiento del Derecho de la Unión Europea (BOE nº 154, de 29 de junio de 2023).

11. Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres (BOE nº 182, de 31 de julio de 1987).

12. Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (BOE nº 241, de 8 de octubre de 1990).

dad Autónoma de Canarias y Cantabria, otorgadas debido a las características de lejanía, insularidad y la condición ultraperiférica de la primera y para el transporte en alta montaña, transporte para turismo activo y transporte de personas con movilidad reducida, en el caso de Cantabria¹³.

En la actualidad, el régimen jurídico aplicable al arrendamiento de vehículos con conductor es complejo y varía en función del ámbito territorial del transporte. Al amparo de autorizaciones VTC-N podrán realizarse recorridos interurbanos, bien entre dos o más comunidades autónomas, bien dentro de una única comunidad autónoma, pero excediendo del término de un único municipio; en este último supuesto, la comunidad podrá modificar las condiciones de explotación previstas en el art. 182.1 ROTT. Por su parte, el transporte urbano solo podrá llevarse a cabo al amparo de una autorización VTC autonómica (VTC-A) o, en su caso, local. Igualmente, las comunidades autónomas tienen competencias para regular el transporte VTC interurbano desarrollado íntegramente en sus territorios¹⁴, aunque de momento se han limitado a regular los recorridos urbanos.

Pues bien, el Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, estableció un período transitorio de cuatro años durante el que las autorizaciones VTC seguían habilitando para realizar servicios urbanos. Esta habilitación temporal se otorgó con carácter de indemnización “por todos los conceptos relacionados con las modificaciones introducidas en este real decreto-ley y, en particular, por la nueva delimitación del ámbito territorial de dichas autorizaciones” (apdo. 2 DT única del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre), aunque cabía su ampliación excepcional durante un máximo de dos años adicionales si el solicitante acreditaba que los cuatro años iniciales eran insuficientes para recuperar la inversión en el vehículo y, en su caso,

13. Vid. BOBOC, Silvia: *Las plataformas en línea...*, cit., p. 53.

14. Todas las comunidades autónomas han asumido competencias en materia de transporte discrecional de viajeros. A modo de ejemplo, el Estatuto de Autonomía de Cataluña, aprobado por la Ley Orgánica 6/2006, de 19 de julio (BOE nº 172, de 20 de julio de 2006) [sucedió al anterior Estatuto de Autonomía de Cataluña, aprobado por Ley Orgánica 4/1979, de 18 de diciembre (BOE nº 306, de 22 de diciembre de 1979)] recoge la competencia exclusiva de la Generalidad sobre los transportes terrestres de viajeros que transcurran íntegramente dentro del territorio de Cataluña, con independencia de la titularidad de la infraestructura, que incluye, en todo caso, la regulación del transporte urbano y de los servicios de transporte discrecional de viajeros en vehículos de turismo [art. 169.1.c); el Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero (BOE nº 51, de 1 de marzo de 1983), recoge la competencia exclusiva de la Comunidad de Madrid sobre el transporte terrestre cuyo itinerario discorra íntegramente en su territorio (art. 26.1.6) y sobre el transporte de viajeros que tenga su origen y destino en su territorio (art. 28.1.13); el Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana, aprobado por Ley Orgánica 1/2006, de 10 de abril, de Reforma de la Ley Orgánica 5/1982, de 1 de julio, de Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana (BOE nº 86, de 11 de abril de 2006) atribuye a la Comunidad Valenciana la competencia exclusiva sobre los transportes terrestres en su territorio (art. 49.1.15).

en la autorización [apdo. 1.a) y 2 DT única del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre]¹⁵. El plazo de cuatro años finalizó el 30 de septiembre de 2022. No obstante, la mayoría de los titulares de autorizaciones solicitó su ampliación¹⁶: se formularon más de 15.000 solicitudes de indemnización complementaria¹⁷, mientras que el número total de autorizaciones VTC de ámbito nacional a fecha de escribirse estas líneas es de 18.394¹⁸.

Ocurre sin embargo que las solicitudes de ampliación fueron resueltas por la Dirección General de Transporte Terrestre a través de personal no funcionario perteneciente a la sociedad mercantil estatal Ingeniería y Economía de Transportes Terrestres SME (INECO), de modo que muchas de las resoluciones dictadas fueron declaradas nulas en sendas sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Madrid [art. 47.1.e) LPACAP¹⁹] al considerar que infringían el art. 9.2 TRLEBEP²⁰, según el cual “las funciones que impliquen la participación directa o indirecta en el ejercicio de las potestades públicas o en la salvaguardia de los intereses generales del Estado y de las Administraciones Públicas corresponden exclusivamente a los funcionarios públicos”. En particular, la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 5 de noviembre de 2021²¹ fue casada y anulada por la del Tribunal Supremo de 12

15. Para el cálculo del período de recuperación de la inversión no se tienen en cuenta: la adquisición de autorizaciones otorgadas a su actual titular por la Administración; la adquisición del vehículo adscrito a la autorización cuando su titular disponga de él en arrendamiento, arrendamiento financiero o *renting*; la adquisición de autorizaciones a título oneroso o del vehículo adscrito a la autorización realizadas cuatro o más años antes de la entrada en vigor del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre [apdo. 2.e) DT única].

16. Vid., por ejemplo, la “Resolución de la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, por la que se resuelven las solicitudes de indemnización complementaria en materia de arrendamiento de vehículos con conductor”, de 7 de septiembre de 2022, disponible en <https://www.mitma.gob.es/transporte-terrestre/servicios-al-transportista/reclamaciones-indemnizacion-rtc>, que desestima 32 de las 37 solicitudes de indemnización complementaria formuladas.

17. FJ 2.º STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) nº 1613/2023, de 12 de abril de 2023, ECLI:ES:TS:2023:1613.

18. Según datos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a 3 de julio de 2023, disponibles en https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupall/estadistica_tt/webturi.pdf.

19. Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (BOE nº 236, de 2 de octubre de 2015).

20. Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público (BOE nº 261, de 31 de octubre de 2015).

21. La STJ de Madrid de 5 de noviembre de 2021 no consta en las bases de datos jurídicas. No obstante, pueden consultarse, entre otras, las SSTSJ de Madrid (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 6.ª) nº 85/2022 de 27 enero, RJCA 2022\24; nº 1141/2021 de 9 diciembre, RJCA 2021\1861; nº 1098/2021

de abril de 2023²². El Alto Tribunal declaró que en circunstancias extraordinarias cuando una Administración no posea los medios materiales o técnicos idóneos para desempeñar sus competencias²³ puede recurrir a la colaboración de entidades como la INECO, que tiene la consideración de medio propio de la Administración [art. 86.1 en relación con el art. 84.1.c) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público²⁴], para llevar a cabo no solo trabajos materiales o técnicos concretos, sino también de gestión y tramitación de los procedimientos, siempre que la Administración se reserve el control y la resolución final del expediente. Con todo, la decisión es cuestionable -es más, se dicta con el voto particular del Excmo. Sr. D. Eduardo Calvo Rojas- por cuanto es dudoso que la Administración haya ejercido un control efectivo sobre las resoluciones adoptadas por la INECO, teniendo en cuenta que las únicas comprobaciones consistieron en el muestreo de un número aleatorio y desconocido de resoluciones.

III. Las autorizaciones VTC estatales

1. Los requisitos de otorgamiento de la autorización

El otorgamiento de autorizaciones VTC-N exige el cumplimiento de unos requisitos generales (nacionalidad, personalidad jurídica, domicilio, correo y firma electrónicos, equipo informático, disposición de uno o más vehículos y cumplimiento de obligaciones de carácter fiscal y laboral) (art. 43 LOTT y arts. 33-43 ROTT) y otros específicos, referentes a las características de los vehículos (arts. 181 y 182 ROTT). En concreto, se exige que: no tengan más de 9 plazas, incluida la del conductor; la potencia del motor sea igual o superior a 12 caballos de vapor fiscales (CVF) y la longitud mínima exterior, medida de extremo a extremo del vehículo, igual o superior a 4,6 metros, salvo que se trate de vehículos que utilicen fuentes de energía alternativa a los combustibles fósiles clásicos²⁵, para los que no se requiere una longitud mínima; y una antigüedad inferior a 10 años, contados desde su primera matriculación, a

de 2 diciembre, RJCA 2021\1874; nº 796/2021 de 28 octubre, RJCA 2021\1509; nº 404/2022 de 3 mayo, RJCA 2022\260.

22. STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) nº 1613/2023, cit.

23. Téngase en cuenta que, según indicado, se presentaron unas 15.000 solicitudes de indemnización complementaria.

24. BOE nº 236, de 2 de octubre de 2015.

25. La electricidad, el hidrógeno, los biocarburantes, los combustibles sintéticos y parafínicos, el gas natural, el gas licuado del petróleo o cualquier otra que se señale expresamente.

excepción de los vehículos con una potencia fiscal igual o superior a 28 CVF y de los vehículos históricos, que no tienen límite de antigüedad (art. 181.2 ROTT).

Además, según expuesto, el Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, habilitó a las comunidades autónomas para modificar las condiciones de explotación previstas en el art. 182.1 ROTT en relación con los servicios VTC desarrollados íntegramente en sus territorios, en lo referente a la contratación previa, la solicitud de servicios, la captación de clientes, los recorridos mínimos y máximos, los servicios u horarios obligatorios y las especificaciones técnicas de los vehículos (DA 1.^a). Las medidas más contestadas adoptadas a nivel autonómico han sido la prohibición de la geolocalización de los vehículos con carácter previo a la contratación y la imposición de tiempos mínimos que deben transcurrir entre la contratación del transporte y su efectiva prestación. En este sentido, Aragón, Cataluña, la Comunidad Valenciana y Galicia han exigido que los servicios VTC se contraten con mínimo 15 minutos de antelación²⁶; las Islas Baleares y el País Vasco con 30 minutos²⁷ y los ayuntamientos de Valencia y de Elche y el AMB con una hora de antelación²⁸.

Con buen criterio, el Tribunal Supremo en tres sentencias de febrero de 2023 confirmó la nulidad de la obligación de contratar el servicio de VTC con una antelación mínima de 30 minutos y de la prohibición de la geolocalización de los vehículos con carácter previo a la contratación, presentes en el Decreto 200/2019 de 17 de

26. Art. 3.3 y 3.8 del Decreto Ley 7/2019, de 12 de marzo, del Gobierno de Aragón, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el arrendamiento de vehículos con conductor (BOA nº 52, de 15 de marzo de 2019); arts. 4.2, párr. 2.º y 4.4 del Decreto Ley 4/2019, de 29 de enero, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el alquiler de vehículos con conductor (DOGC nº 7.800, de 31 de enero de 2019); arts. 3.1 y 5.1, párr. 2.º del Decreto Ley 4/2019, de 29 de marzo, del Consell, de prestación del servicio de transporte público discrecional de personas viajeras mediante arrendamiento de vehículos con conductor, de 29 de marzo de 2019 (DOGV nº 8519, de 1 de abril de 2019); art. 51.1 de la Ley 4/2013, de 30 de mayo, de transporte público de personas en vehículos de turismo de Galicia (DOG nº 113, de 14 de junio de 2013).

27. Art. 2.2.b) del Decreto Ley 1/2019, de 22 de febrero, de medidas urgentes sobre la explotación y el control de la actividad de alquiler de vehículos con conductor y otras medidas en materia de transportes terrestres (BOIB nº 24, de 23 de febrero de 2019); art. 2.2 y 2.5 del Decreto 200/2019, de 17 de diciembre, de condiciones de prestación del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor o conductora y con autorización de ámbito nacional (VTC-N) en la Comunidad Autónoma de Euskadi (BOPV nº 242, de 20 de diciembre de 2019).

28. Art. 53.bis.2.a) y e) de la Ordenanza de movilidad de la ciudad de Valencia, de 25 de abril de 2019 (BOP de Valencia de 17 de mayo de 2019); DA 2.º de la Ordenanza reguladora de la prestación del servicio de auto-taxi dentro del término municipal de Elche, de 29 de julio de 2019 (BOP de Alicante nº 203, de 24 de octubre de 2019); arts. 11.1 y 12 del Reglamento por el que se establecen las condiciones de explotación de las autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos con conductor de hasta nueve plazas (VTC), cuando prestan los servicios urbanos en el ámbito del AMB, de 21 de mayo de 2019 (BOPB CVE 2019020336, de 4 de junio de 2019).

diciembre, de condiciones de prestación del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor o conductora y con autorización de ámbito nacional (VTC-N) en la Comunidad Autónoma de Euskadi (arts. 2.2 y 2.5)²⁹. Consideró que se trataba de restricciones contrarias a la libertad de empresa (art. 38 CE), porque no contribuyen a garantizar la contratación previa o a imposibilitar que se capten clientes en la vía pública -según se alega en el preámbulo del Decreto-, que se consiguen con la contratación de los servicios a través de plataformas digitales, y no directamente con el conductor. En consecuencia, deben considerarse nulas las mismas previsiones presentes en otras normas autonómicas, y, lógicamente, cualquier exigencia de contratación previa superior a 30 minutos³⁰. Incluso tiempos de contratación previa inferiores a 30 minutos constituyen restricciones nulas, ya que la razón de la nulidad es la misma: la restricción no es necesaria para garantizar la contratación previa e imposibilitar la captación de clientes en la vía pública, dado que los transportes se contratan a través de plataformas digitales. De hecho, el Tribunal Superior de Justicia de Murcia ha declarado nula la fijación de un tiempo mínimo de contratación previa de 15 minutos, precisamente aplicando la sentencia del Tribunal Supremo de 13 de febrero de 2023³¹.

Además de los requisitos generales y específicos, la normativa estatal contiene también requisitos cuantitativos para la expedición de nuevas autorizaciones. Así, el otorgamiento de autorizaciones VTC podrá denegarse cuando la proporción entre el número de las existentes en el territorio de la comunidad autónoma en que pretendan domiciliarse y el de las licencias de taxi domiciliadas en la misma sea superior a uno treinta (regla 1/30 o regla de proporcionalidad) (párr. 1.º del art. 48.3 LOTT). Por su parte, las comunidades autónomas pueden modificar la regla por una menos restrictiva (párr. 2.º del art. 48.3 LOTT), aunque de momento nada indica que tengan intención de hacerlo, al contrario, algunas reproducen la regla prevista en la LOTT en relación con las autorizaciones VTC de ámbito nacional y con las autorizaciones VTC autonómicas³².

29. SSTS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) nº 164/2023, de 13 de febrero, RJ\2023\1128; nº 181/2023, de 15 de febrero, RJ\2023\1485; nº 182/2023, de 15 de febrero, RJ\2023\1144.

30. Las SSTSJ de la Comunidad Valenciana (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 4.ª) nº 267/2022, de 12 de julio, Roj: STSJ CV 4172/2022 y nº 115/2023, de 24 de marzo, JUR\2023\185964, declaran la nulidad de los preceptos de las ordenanzas municipales de Elche y Valencia que establecen tiempos de contratación previa de una hora.

31. STJ de Murcia (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 1.ª) nº 154/2023, de 16 de marzo, JUR\2023\215385.

32. Por ejemplo, el art. 79-quinquies de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias (BOIC nº 104, de 24 de mayo de 2007), en la redacción dada por la Ley 9/2014,

2. La sentencia del Tribunal de Justicia de 8 de junio de 2023

La compatibilidad de la regla 1/30 y de la exigencia de una autorización local añadida a la estatal para prestar transportes VTC con el derecho a la libertad de establecimiento (art. 49 TFUE) y con la prohibición de las ayudas de Estado (art. 107 TFUE) se planteó con ocasión de la impugnación por Prestige&Limousine, S. L. del Reglamento de ordenación de la actividad de transporte urbano discrecional de viajeros con conductor en vehículos de hasta nueve plazas que circula íntegramente en el ámbito del Área Metropolitana de Barcelona, de 26 de junio de 2018 (RVT-C)³³. Durante la tramitación del procedimiento el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña formuló una solicitud de pronunciamiento prejudicial a la que respondió la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 8 de junio de 2023³⁴. En concreto, el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña preguntó si el derecho a la libertad de establecimiento (art. 49 TFUE) y la prohibición de las ayudas públicas (art. 107.1 TFUE) “se oponen a sendas normas nacionales -legales y reglamentarias- que sin motivo plausible alguno limitan las autorizaciones VTC a una por cada treinta licencias de taxi o menos” y “a una norma nacional que sin motivo plausible alguno establece una segunda autorización y requisitos añadidos para los vehículos VTC que deseen prestar servicios urbanos”³⁵.

de 6 de noviembre, de medidas tributarias, administrativas y sociales de Canarias (BOIC nº 218, de 10 de noviembre de 2014); o la DA 1.ª del Reglamento de ordenación de la actividad de transporte urbano discrecional de viajeros con conductor en vehículos de hasta nueve plazas que circulan íntegramente en el ámbito del AMB, de 26 de junio de 2018, que se comentará.

33. BOPB de 9 de julio de 2018.

34. Mediante el ATS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) de 20 mayo 2022, RJ 2022\2920, también el Tribunal Supremo elevó una solicitud de pronunciamiento prejudicial similar a la planteada por Prestige&Limousine, S. L. y solicitó que se acumularan, aunque la acumulación no se llevó a cabo y finalmente el Tribunal Supremo retiró la cuestión prejudicial por entender que la STJUE de 8 de junio de 2023 daba respuesta a la misma. Vid. <https://www.lainformacion.com/empresas/supremo-retira-recurso-tjue-limites-vtc-asume-ultimo-fallo/2889094/>; <https://www.gacetadelataxi.com/el-tribunal-supremo-retira-su-cuestion-prejudicial-sobre-el-1-30-11365>.

35. ATJSJ de Cataluña, de 19 de enero de 2019, JUR 2021\144582. El auto se dictó con el voto particular de la Ilma. Sra. D.ª Isabel Hernández Pascual, quien si bien comparte la decisión de plantear las cuestiones prejudiciales, discrepa de la valoración fáctica y jurídica que realiza sobre la motivación de los preceptos recurridos. Considera que hubiera debido preguntarse si “podría considerarse que la legislación y reglamentación a que hace referencia el Auto de esta fecha están justificadas por razones imperiosas de interés general, y, en concreto, por razones de salud pública, protección del medio ambiente, protección de los consumidores, y objetivos de cohesión o política social, ya que facilitan un medio de transporte de interés público, garantizándolo con intervención administrativa y precios tasados, a fin de conseguir y consolidar la reducción del uso del automóvil privado mediante su sustitución por servicios de taxis que rentabilizan el número de automóviles en circulación por encontrarse cada uno de ellos a disposición de múltiples usuarios y no sólo de la persona

Tras descartar que las dos restricciones constituyan ayudas públicas, pues no implican que se hayan comprometido fondos estatales (apdos. 55-58 STJUE de 8 de junio de 2023), el Tribunal de Justicia, siguiendo las conclusiones del Abogado General de 15 de diciembre de 2022³⁶, aborda su compatibilidad con el derecho de libertad de establecimiento.

En cuanto al requisito de una segunda autorización, concluye que puede ser adecuado para garantizar alguna de las razones imperiosas de interés general que consisten en la buena gestión del transporte, del tráfico, del espacio público o la protección del medio ambiente si se basa en criterios objetivos, no discriminatorios, conocidos de antemano, no arbitrarios y que no se solapen con los controles ya efectuados para la obtención de la autorización nacional (apdos. 89-93 STJUE de 8 de junio de 2023 y apdos. 78 y 79 conclusiones de 15 de diciembre de 2022).

Sin embargo, la limitación del número de autorizaciones VTC a una por cada treinta licencias de taxi no cumple con el canon de proporcionalidad, según el cual una restricción a la libertad de establecimiento únicamente está permitida si resulta justificada por razones imperiosas de interés general y respeta el principio de proporcionalidad, esto es, la restricción ha de ser apropiada para garantizar las razones imperiosas de interés general y no puede ir más allá de lo necesario para su consecución (apdos. 61-64 STJUE de 8 de junio de 2023 y apdos. 51-55 conclusiones de 15 de diciembre de 2022)³⁷.

Los acertados argumentos del Tribunal de Justicia contrastan con los ampliamente criticados del Tribunal Supremo español, que estimó válida la regla en la sentencia de 4 de junio de 2018³⁸. A pesar de reconocer que la ratio podía no ser proporcionada

titular, y sin perjuicio o detrimento del objetivo de la Unión de cohesión social al garantizarse un precio tasado en toda circunstancia”.

36. Conclusiones del Abogado General, el Sr. Maciej Szpunar, de 15 de diciembre de 2022, *Prestige&Limousine, S. L. contra AMB y otros*, C-50/21, ECLI:EU:C:2022:997.

37. En el mismo sentido, las SSTJUE (Gran Sala) de 7 de septiembre de 2022, *Cilevičs y otros*, C-391/20, EU:C:2022:638, apdo. 65; y de 14 de junio de 2017, *Online Games y otros*, C-685/15, ECLI:EU:C:2017:452, apdo. 56; la STJUE (Sala 3.ª) de 22 de diciembre de 2010, *Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH contra Landeshauptmann von Wien*, C-338/09, ECLI:EU:C:2010:814, apdo. 45.

38. STS (Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3.ª) nº 921/2018, de 4 de junio (Roj: STS 1913/2018). Sobre la sentencia, vid. GÓRRIZ LÓPEZ, Carlos: “Restricciones al arrendamiento VTC: el TS valida el RD 1057/2015”, *Actualidad de Derecho Mercantil*, 2018, disponible en <http://blogs.uab.cat/dretmercantil/2018/06/17/restricciones-al-arrendamiento-utc-el-ts-valida-el-rd-1057-2015/>; TARRÉS VIVES, Marc: “Economía colaborativa e innovación tecnológica en el transporte urbano de viajeros en automóviles de turismo”, *IDP*, nº 28, febrero de 2019, pp. 17-28; GONZÁLEZ-DELEITO DOMÍNGUEZ, Nicolás: “La contrarreforma del modelo de arrendamiento de vehículos con conductor”, *Actualidad Administrativa (edición en línea)*, nº 1, 2019, pp. 1-13, en p. 7; MARCOS FERNÁNDEZ, Francisco: “Reacciones de las autoridades de

al objetivo perseguido (mantener un adecuado equilibrio entre la oferta de transporte en taxi y en VTC³⁹), el Alto Tribunal la dio por válida basándose en que los recurrentes no habían aportado criterios para determinar la proporción ideal. Es decir, invirtió la carga de la prueba y exigió que los recurrentes motivaran la desproporción de la medida, en vez de que lo hiciera la autoridad que la había impuesto, como exige el art. 5.1 y 2 LGUM⁴⁰.

En cambio, la sentencia europea declara que la regla 1/30 infringe el derecho a la libertad de establecimiento si no se acredita que sea apropiada para garantizar, “de forma congruente y sistemática”, la consecución de los objetivos de buena gestión del transporte, del tráfico y del espacio público o de protección del medio ambiente y que no va más allá de lo necesario para alcanzar esos objetivos (apdos. 96-101 STJUE de 8 de junio de 2023 y apdos. 80-82 conclusiones de 15 de diciembre de 2022). No parece que estos requisitos se cumplan.

Por una parte, las pruebas aportadas ante el Tribunal de Justicia desmienten que la medida sea adecuada para garantizar la consecución de dichos objetivos (apdo. 94 STJUE de 8 de junio de 2023 y apdos. 80 y 81 conclusiones de 15 de diciembre de 2022) y que los servicios VTC no contribuyan a la buena gestión del transporte, del tráfico y del espacio público, y a la protección del medio ambiente, ya que: reducen el uso del automóvil privado; no causan problemas de estacionamiento en las vías públicas porque el RVTC obliga a los titulares de autorizaciones a disponer de un establecimiento propio y no estacionar en las vías públicas; por su nivel de digitalización y flexibilidad en la prestación de servicios pueden contribuir a una movilidad eficaz e integradora; la normativa estatal fomenta el empleo de vehículos VTC que utilizan energías alternativas (apdo. 96 STJUE de 8 de junio de 2023). Según se ha señalado, el ROTT exige del cumplimiento de los requisitos de potencia del motor y longitud mínima exterior a los vehículos que utilicen fuentes de energía alternativa a los combustibles fósiles clásicos y prohíbe que continúen dedicados a la actividad los vehículos con una antigüedad superior a diez años, contados desde su primera matriculación (art. 181.2 ROTT). En suma, la regla 1/30 no sería apropiada para garantizar la consecución de los objetivos de buena gestión del transporte, del tráfico

competencia españolas frente a restricciones injustificadas de la libre competencia”, *Anuario de la competencia*, nº 1, 2019, pp. 161-181, en pp. 176 y 177; BOBOC, Silvia: *Las plataformas en línea...*, cit., pp. 72 y 73.

39. Téngase en cuenta que el Tribunal de Justicia declaró que garantizar la viabilidad del servicio de taxi no constituye una razón imperiosa de interés general (apdos. 71 y 72 STJUE de 8 de junio de 2023 y apdo. 61 conclusiones de 15 de diciembre de 2022).

40. Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado (BOE nº 295, de 10 de diciembre de 2013).

y del espacio público o de lucha contra la contaminación, como sí parece ser que lo hace el transporte en VTC.

Por otra parte, la restricción tampoco sería la mínima imprescindible, ya que los objetivos mencionados se pueden alcanzar mediante medidas menos restrictivas como la organización de los transportes en VTC, la imposición de limitaciones a los servicios durante ciertas franjas horarias, la restricción de la circulación en determinados espacios y la fijación de límites de emisión, aspectos que corresponde verificar al juez nacional, que por ahora no ha dictado sentencia. Se podría añadir, además, que no se ha justificado el porqué de la concreta ratio 1/30 y que quizás ratios inferiores permitirían obtener el mismo resultado.

En definitiva, el pronunciamiento del Tribunal de Justicia va en la misma dirección que la “Comunicación de la Comisión sobre un transporte local de pasajeros bajo demanda que funcione correctamente y sea sostenible (taxis y VTC) 2022/C 62/01”, de febrero de 2022⁴¹, que recomienda a los Estados miembros que revisen sus legislaciones, a fin de permitir que se aprovechen plenamente los beneficios de la digitalización, bajo la forma de una mejor utilización de los vehículos, la reducción de los tiempos de espera, de los viajes en vacío y de las emisiones de carbono.

3. El Real Decreto Ley 5/2023, de 28 de septiembre

Veinte días después de conocerse la sentencia europea y a menos de un mes de la celebración de las elecciones generales de 23 de julio, el Gobierno modificó el régimen jurídico del arrendamiento de vehículos con conductor mediante el Real Decreto Ley 5/2023, de 28 de junio, supuestamente para adaptarlo al pronunciamiento del Tribunal de Justicia. En verdad, se trata de un ejemplo más de la ya consolidada política del Ejecutivo que sin recato alguno favorece los intereses del taxi en perjuicio de los competidores y de los usuarios de los servicios de transporte⁴² y desatiende las

41. DOUE C 62/1, de 4 de febrero de 2022.

42. La norma ha sido fuertemente criticada por la Autoritat Catalana de Competència (ACCO) en el informe “Valoración, desde una óptica de competencia, de las modificaciones introducidas a la LOTT con respecto a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) y el servicio de taxi por el Real decreto ley 5/2023, de 28 de junio”, de 12 de julio de 2023, disponible en https://acco.gencat.cat/web/.content/80_accoc/documents/arxiu/actuacions/20230717_ob_65_2023_rdl_5_2023_modificacions_lott_esp.pdf. La ACCO considera que las medidas adoptadas no están alineadas con la STJUE de 8 de junio de 2023: primero, porque no solo mantiene la ratio 1/30, calificada por el Tribunal de Justicia como inadecuada para la consecución de las razones imperiosas de interés general de buena gestión del transporte, del tráfico y del espacio público, y de protección del medio ambiente, sino que, además, ampara el establecimiento de restricciones adicionales por las comunidades autónomas; segundo, porque establece requisitos añadidos solo para los operadores de VTC,

recomendaciones realizadas en la “Comunicación de la Comisión sobre un transporte local de pasajeros bajo demanda que funcione correctamente y sea sostenible (taxi y VTC) 2022/C 62/01”, antes referidas.

En efecto, ya no se permite utilizar los vehículos destinados a la actividad de VTC en régimen de arrendamiento ordinario, a pesar de que esta posibilidad se sigue contemplando en relación con otras autorizaciones de transporte público de viajeros [arts. 43.1.d) y 54.2 LOTT y art. 38.2 ROTT], incluido el taxi⁴³. Al contrario, los titulares de autorizaciones VTC deberán disponer en todo momento de un vehículo matriculado en España adscrito a la autorización en propiedad, arrendamiento financiero o arrendamiento a largo plazo⁴⁴, con dos excepciones: primera, en caso de sustitución provisional del vehículo por avería, podrá utilizarse otro en arrendamiento ordinario (art. 99.4 LOTT); segunda, quedan exentos los vehículos vinculados a autorizaciones VTC vigentes a la entrada en vigor del Real Decreto Ley 5/2023, de 28 de junio, hasta que se sustituyan por otro, que ya no podrá emplearse en régimen de arrendamiento ordinario (pto. 1.º DT 5.a)⁴⁵. La razón alegada es impedir que se adscriban los vehículos con el único propósito de solicitar la autorización y que se den de baja una vez obtenida, así como facilitar que se pase la ITV en los plazos establecido. En realidad, la medida parece buscar que no se especule con las autorizaciones VTC, lo que en cambio está permitido para las licencias de taxi.

y no así para los taxis; en fin, porque se ha desperdiciado la oportunidad de revisar el marco normativo aplicable al transporte de viajeros bajo demanda en la línea marcada por la Comisión Europea en su “Comunicación de la Comisión sobre un transporte local de pasajeros bajo demanda...”, cit., y, en definitiva, de propiciar un entorno de mercado que posibilite el desarrollo de la actividad, en el que las limitaciones para operar respeten los principios de necesidad, proporcionalidad, no discriminación y mínima distorsión.

43. Por ejemplo, en Cataluña el art. 8.1.b) de la Ley 19/2003, de 4 de julio, del Taxi (DOGC nº 3926, de 16 de julio de 2003) exige acreditar “la titularidad del vehículo en régimen de propiedad, alquiler, arrendamiento financiero, *renting* u otro régimen admitido por la normativa vigente”; o el art. 8.1.f) de la Ley 13/2017, de 8 de noviembre, del Taxi de la Comunitat Valenciana (DOGV nº 8167, de 10 de noviembre de 2017) la titularidad de un vehículo de turismo “en régimen de propiedad, arrendamiento financiero, *renting* u otro régimen admitido por la normativa vigente”.

44. El arrendamiento a largo plazo tiene una duración superior a tres meses dentro de un periodo consecutivo de doce meses [párr. 2.º del art. 1.2 de la Orden INT/3215/2010, de 3 de diciembre, por la que se regula la comunicación del conductor habitual y del arrendamiento a largo plazo al Registro de Vehículos (BOE nº 304, de 15 de diciembre de 2010)].

45. Los titulares de las autorizaciones VTC suspendidas por no adscripción de vehículo a su entrada en vigor tendrán un plazo de cuatro meses desde la notificación para subsanar el incumplimiento, transcurrido el cual la autorización perderá su validez, sin que quepa la rehabilitación (DT 6.a).

Además, condiciona el otorgamiento de las autorizaciones VTC nacionales al cumplimiento de criterios medioambientales de mejora de la calidad del aire y reducción de emisiones de CO₂, gestión del transporte, del tráfico y del espacio público en la comunidad autónoma en la que se pretenda domiciliar la autorización [art. 99.5.a) y b) LOTT]. La autorización será denegada si en el momento del otorgamiento se supera el valor límite anual de NO₂, de PM_{2,5}, el valor objetivo o el valor objetivo a largo plazo del O₃ en alguna zona o aglomeración incluida en la comunidad autónoma en la que se pretenda domiciliar, de conformidad con el último informe publicado por el Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico⁴⁶. Al mismo tiempo, introduce la posibilidad de que las comunidades autónomas establezcan criterios adicionales de mejora de la calidad del aire para las autorizaciones de ámbito estatal domiciliadas en su territorio que pueden, por tanto, resultar incluso más restrictivos. Obviamente, estos requisitos no se aplican a los vehículos eléctricos cero emisiones de batería, de célula de combustible o de combustión de hidrógeno (BEV, FCEV y HICEV, respectivamente), porque los desplazamientos que realizan no contaminan.

Asimismo, habilita a las comunidades autónomas para que denieguen el otorgamiento de autorizaciones VTC basándose en criterios objetivos de reducción de las emisiones de CO₂, la gestión del transporte, del tráfico (por ejemplo, un criterio objetivo de congestión viaria basado en un indicador que refleje la diferencia entre la velocidad media en condiciones de flujo libre y la velocidad registrada en distintos momentos del día) y del espacio público, establecidos para su ámbito territorial; y para que limiten cada solicitud a un número máximo de autorizaciones VTC, a fin de garantizar el cumplimiento de los objetivos de interés general expuestos (art. 99.6 LOTT), esto es, se pretende limitar el número máximo de autorizaciones VTC a otorgar a un mismo sujeto⁴⁷.

46. Según el último informe disponible referente al año 2021, se registró una única superación del valor límite anual de NO₂, que corresponde con la zona ES1301-Madrid, y no se habían producido superaciones del valor límite anual de PM_{2,5}. En cambio, el objetivo a largo plazo de O₃ solo se cumplió en 27 zonas de las 129 analizadas. Vid. "Evaluación de la calidad del aire en España" de 2021, disponible en https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/atmosfera-y-calidad-del-aire/informe-evaluacion-calidad-aire-espana2021_tcm30-543132.pdf.

47. La misma previsión existe en algunas normas autonómicas para el otorgamiento de las licencias de taxi, por ejemplo, el art. 6.2 de la Ley 13/2017, de 8 de noviembre, del Taxi de la Comunitat Valenciana, dispone que "[l]a autorización se otorgará en favor de personas físicas habilitadas al efecto y que solo podrán ser titulares de una única autorización y para un vehículo". En cambio, en Cataluña, el art. 8.2 de la Ley 19/2003, de 4 de julio, del Taxi, permite que las personas físicas y jurídicas puedan ser titulares de hasta cincuenta licencias, siempre que el número total de licencias de los titulares de más de una licencia no supere el 15% del total vigente en un mismo municipio.

Igualmente, con la finalidad inequívoca de impedir el otorgamiento de nuevas autorizaciones VTC, las restricciones que introduce el Real Decreto Ley 5/2023, de 28 de junio, se aplican también a las solicitudes en tramitación a su entrada en vigor. Por otro lado, el procedimiento en caso de que se deniegue la autorización es especialmente tedioso, pues se suspende la tramitación y podrá reanudarse a instancia de parte en el plazo de tres años desde la notificación inicial del incumplimiento de las condiciones ambientales (DT 5.^a), de modo que el interesado debe estar pendiente de si varían las condiciones que han determinado la denegación de la autorización en un primer momento, situación a nuestro juicio disparatada⁴⁸.

Lo cierto es que el Real Decreto Ley 5/2023, de 28 de junio, no justifica las restricciones impuestas, ni analiza su proporcionalidad o la inexistencia de alternativas menos restrictivas. Prueba de ello es que el preámbulo no refiere ningún trabajo de especialidad y que el propio Gobierno español manifestó en la vista celebrada el 5 de octubre de 2022 ante el Tribunal de Justicia en el procedimiento relativo a la cuestión prejudicial que no estaba al corriente de la existencia de ningún estudio sobre los efectos de la flota de VTC en el transporte, el tráfico, el espacio público o el medioambiente, ni del impacto del RVTC sobre los mismos (apdo. 96 in fine STJUE de 8 de junio de 2023).

Por si fuera poco, el Real Decreto Ley 5/2023, de 28 de junio, abre la puerta a que reglamentariamente se establezcan otros criterios amparados en razones imperiosas de interés general en cuya virtud se pueda limitar el otorgamiento de autorizaciones VTC (art. 99.7 LOTT).

En fin, aborda la regulación de una autorización local añadida a la estatal para el transporte público de viajeros en vehículos de turismo (por tanto, incluye taxi y VTC). Habilita a las entidades locales para exigir esta segunda autorización con base en las características y necesidades de cada localidad y por razones de interés público como la protección del medioambiente urbano, la garantía de la seguridad vial o “la sostenibilidad, calidad y seguridad de los servicios de interés público involucrados” (art. 150 del Real Decreto Ley 5/2023, de 28 de junio). La referencia a los “servicios de interés público involucrados” parece aludir al servicio de taxi, declarado de interés público por el Real Decreto Ley 5/2023, de 28 de junio (art. 151), a pesar de que no posea características específicas respecto a otras actividades económicas, ni se haya

48. Vid. también el comentario de DOMÉNECH PASCUAL, Gabriel: “La suspensión del derecho a la tutela judicial efectiva en el sector de los VTC”, *Almacén de Derecho*, 10 de julio de 2023, disponible en <https://almacendederecho.org/la-suspension-del-derecho-a-la-tutela-judicial-efectiva-en-el-sector-de-los-vc>, en relación con las dudas que plantea la DT 5.^a sobre si los interesados pueden impugnar de manera inmediata el acto administrativo por el que se declara inicialmente que no procede el otorgamiento de la autorización VTC o, por el contrario, deben esperar al menos tres años hasta que se produzca la denegación posterior para poder recurrirla.

confiado a los prestadores de servicios de taxi una misión específica de servicio público mediante actos del poder público suficientemente precisos (apdos. 76-80 STJUE de 8 de junio de 2023 y apdos. 62-71 conclusiones de 15 de diciembre de 2022). Sea como fuere, ni siquiera la consideración del taxi como servicio de interés público permite restringir la libertad de establecimiento de los VTC por motivos que no tienen la consideración de razones imperiosas de interés general, esto es, garantizar la viabilidad del servicio del taxi o, lo que es lo mismo, asegurar su “sostenibilidad, calidad y seguridad”, según dispone el art. 150 del Real Decreto Ley 5/2023, de 28 de junio.

IV. Las autorizaciones VTC autonómicas

1. La Comunidad de Madrid

La Comunidad de Madrid fue la primera en regular el transporte exclusivamente urbano en VTC, después seguida por Cataluña y Andalucía. Conforme a la Ley 5/2022, de 9 de junio, por la que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de ordenación y coordinación de los transportes urbanos en la Comunidad de Madrid (en adelante, Ley 5/2022, de 9 de junio)⁴⁹, las autorizaciones VTC nacionales pre-existentes domiciliadas en esta comunidad siguen habilitando para prestar servicios urbanos. Para ello, deben cumplirse tanto los requisitos previstos en la normativa estatal, como los que la Comunidad de Madrid establezca reglamentariamente (DA 4.^a). El desarrollo encomendado debía haberse realizado en el plazo de un año desde la entrada en vigor de la Ley 5/2022, de 9 de junio (DF 1.^a), esto es, hasta el 9 de junio de 2023, aunque todavía no se ha llevado a cabo. Asimismo, se prevé la creación de una nueva autorización autonómica para los servicios urbanos (art. 14.ter.1), que tampoco se ha regulado de momento.

Debe destacarse que la norma autonómica contempla su propia regla 1/30, en cuyo cálculo se incluyen tanto las autorizaciones VTC estatales como las futuras autonómicas. Dispone que procederá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones VTC cuando la proporción entre el número de las autorizaciones VTC auto-

49. BOE nº 185, de 3 de agosto de 2022. El presidente de una federación profesional del taxi de Madrid solicitó al Defensor del Pueblo la interposición de recurso de inconstitucionalidad contra la norma por vulnerar las competencias estatales en la materia (art. 148.5 CE), el principio de igualdad (art. 14 CE), la libertad de empresa (art. 38 CE) y la autonomía local (art. 140 CE), que fue desestimada. Vid. la “Resolución adoptada por el Defensor del Pueblo con motivo de la solicitud de interposición de recurso de inconstitucionalidad contra la Ley 5/2022, de 9 de junio, por la que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de ordenación y coordinación de los transportes urbanos en la Comunidad de Madrid (Boletín Oficial del Estado, núm. 185, 3 de agosto de 2022)”, disponible en https://www.defensordelpueblo.es/wp-content/uploads/2022/11/RI_Ley_5_2022_27_nov_Transportes_Urbanos_Madrid.pdf.

nómicas junto con las estatales habilitadas para realizar servicios urbanos y el número de licencias de taxi domiciliadas en la Comunidad de Madrid sea superior a uno treinta (art. 14 ter.2). Asimismo, interesa señalar que el transporte interurbano en la Comunidad de Madrid se puede llevar a cabo al amparo de autorizaciones VTC-N, pues la Comunidad no lo regula.

2. Cataluña

La regulación introducida por el Decreto Ley 9/2022, de 5 de julio, de medidas urgentes en materia de alquiler de vehículos con conductor (en adelante, Decreto Ley 9/2022, de 5 de julio)⁵⁰, es más restrictiva que la madrileña expuesta. En su virtud, las autorizaciones VTC nacionales preexistentes únicamente habilitan para llevar a cabo servicios interurbanos (art. 2). Para los urbanos, se crea una nueva autorización cuyo plazo de vigencia es de dos años, prorrogable por una sola vez por otros dos adicionales si en el momento de su caducidad no hubiera sido aprobada una ley que regule de forma integral los servicios de taxi y VTC (art. 6.1 y 2)⁵¹. La autorización urbana se otorga por vehículo (no por persona) y cada vehículo puede disponer de una única autorización (art. 3.2).

En cuanto a los requisitos de otorgamiento de las autorizaciones VTC urbanas, solo podrán obtenerlas los ya titulares de autorizaciones VTC estatales que hubieran prestado mínimo 100 servicios en el año anterior a la entrada en vigor del Decreto Ley 9/2022, de 5 de julio [art. 4.1.a) y b)]. Junto a ello, el solicitante deberá acreditar:

- disponer del vehículo en propiedad o arrendamiento financiero y de permiso de circulación que indique como destino del turismo el alquiler de vehículos con conductor [art. 4.1.c)];
- que el vehículo tiene una longitud mínima de 4,9 metros y la clasificación ambiental de etiqueta 0 o ECO [art. 4.1.d)]. A modo de ejemplo, la longitud mínima de 4,9 metros equivale al largo de una pequeña furgoneta y se corresponde con vehículos de alta gama. Ante lo absurdo de este requisito no es de extrañar

50. BOE nº 192, de 11 de agosto de 2022.

51. El Decreto Ley 9/2022, de 5 de julio, constituye una norma provisional por dos razones: primera, porque al momento de dictarse se encontraban pendientes de resolución judicial una serie de procedimientos que afectan al régimen jurídico del transporte en VTC (referentes a la regla 1/30; al tiempo mínimo que ha de transcurrir entre la contratación del servicio y su prestación; y a la prohibición de la geolocalización previa a la contratación del transporte); segunda, porque la regulación definitiva de la actividad se encomienda a una futura ley que regule de forma integral el transporte en vehículos de hasta nueve plazas (pto. III del preámbulo).

- que en la parte trasera de los vehículos adscritos a la plataforma Bolt se haya colocado una especie de parachoques para cumplir con la longitud⁵².
- que el conductor está en posesión del permiso de conducción de la clase B o superior, con al menos dos años de antigüedad [art. 4.1.e)];
 - disponer de un seguro que cubra hasta 50 millones de euros la responsabilidad civil por los daños consecuencia del transporte [art. 4.1.f)];
 - no haber sido sancionado mediante una resolución firme en vía administrativa por la comisión de infracciones muy graves en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, teniendo esa consideración la comisión de más de tres infracciones muy graves por incumplimiento de la citada normativa [art. 4.1.g)].

Por otra parte, el Decreto Ley 9/2022, de 5 de julio, prohíbe la transmisión de las autorizaciones VTC de ámbito urbano cuando el titular sea una persona jurídica, supuesto que incluye el cambio de accionariado que permita al nuevo accionista tener el control mayoritario de la sociedad (art. 5.2). La medida es discriminatoria con respecto al transporte en taxi, ya que la Ley 19/2003, de 4 de julio, del Taxi, permite a las personas jurídicas la transmisión de las licencias, siempre que no implique que el adquirente devenga titular de más de cincuenta licencias o que el total de licencias de los titulares de más de una licencia supere el 15% de las licencias del municipio (art. 10.3 en relación con el art. 8.2).

Por último, la norma regula las condiciones de explotación de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, de carácter urbano e interurbano (art. 7). En particular, la exigencia de que entre la contratación del servicio y su efectiva prestación transcurran mínimo 15 minutos y la prohibición de la geolocalización previa a la contratación (art. 7.3 y 7.4) han de entenderse nulas por contrarias a la libertad de empresa (art. 38 CE), de acuerdo con los razonamientos expresados por el Tribunal Supremo en las sentencias de 13 y 15 de febrero de 2023 antes referidas.

3. Andalucía

El modelo andaluz guarda similitud con el de la Comunidad de Madrid. El Decreto Ley 8/2022, de 27 de septiembre, por el que se modifica la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de transportes urbanos y metropolitanos de Viajeros de Andalucía (en

52. https://www.elconfidencial.com/tecnologia/2022-09-14/bolt-uber-cabify-catalna-regulacion-medidas_3489779/

adelante, Decreto Ley 8/2022, de 27 de septiembre)⁵³, dispone que las autorizaciones VTC nacionales preexistentes siguen habilitando para prestar servicios urbanos (art. 18.bis.3). Además de las condiciones previstas en la normativa estatal, exige que los conductores dispongan de un permiso de conducción “suficiente”, por tanto, de clase B o superior [art. 18.quinquies.1.a)]; y del certificado de capacitación profesional vigente, que deberán obtener en el plazo máximo de dos años desde la entrada en vigor del reglamento que establezca los requisitos necesarios para su otorgamiento [art. 18.quinquies.1.b), art. 18.quinquies.2 y DT 6.^a], aunque el desarrollo reglamentario previsto no se ha llevado a cabo por ahora; estar dado de alta y al corriente de pago en el régimen correspondiente de la Seguridad Social y no desempeñar simultáneamente otros trabajos que afecten negativamente a la conducción o a la seguridad vial [art. 18.quinquies.1.c) y d)].

En cuanto a los vehículos, los principales requisitos son los siguientes:

- Una antigüedad inferior a diez años, contados desde la primera matriculación [párr. 2.º del art. 18.septies.1];
- no tener instalados elementos que induzcan a confusión con la actividad de taxi. Por su parte, la colocación de anuncios publicitarios y de rótulos se realizará cumpliendo los requisitos que se establezcan reglamentariamente [párr. 2.º del art. 18.septies] en el plazo de un año desde la entrada en vigor del Decreto Ley 8/2022, de 27 de septiembre (DF 1.^a), desarrollo que sigue pendiente de momento;
- deben poseerse en régimen de propiedad, arrendamiento financiero o arrendamiento ordinario y en el permiso de circulación debe figurar la clasificación y el código de servicio correspondiente al alquiler con conductor [art. 18.septies.2];
- los vehículos que se adscriban a nuevas autorizaciones VTC o sustituyan los existentes deberán tener la carrocería negra y una longitud mínima exterior de 4,9 metros, salvo que se trate de vehículos con clasificación ambiental ECO o CERO, en cuyo caso la dimensión será de al menos 4,7 y 4,5 metros, respectivamente; en las flotas con más de 100 autorizaciones al menos el 5 % de los vehículos serán adaptados conforme a la normativa de accesibilidad y no se exigen requisitos de longitud para este tipo de vehículos [art. 18.septies.3].

Al igual que la norma madrileña, el Decreto Ley 8/2022, de 27 de septiembre, contempla su propia regla 1/30, conforme a la que procederá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones VTC para trayectos interurbanos y urbanos cuando

53. BOJA nº 189, de 30 de septiembre de 2022.

la proporción entre las existentes en la Comunidad Autónoma de Andalucía y las licencias de taxis sea superior a uno treinta (art. 18 bis.4). De manera similar a la regulación catalana, prohíbe la geolocalización previa a la contratación del servicio [párr. 2.º del art. 18.ter.2.a) y art. 18.ter.4], que debe estimarse nula siguiendo la argumentación del Tribunal Supremo en las sentencias de 13 y 15 de febrero de 2023 comentadas.

V. Conclusiones

El Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, redujo el ámbito territorial para el que las autorizaciones VTC habilitan prestar servicios a exclusivamente interurbano (párr. 2.º del art. 91.1 LOTT). Finalizado el período transitorio durante el que las autorizaciones seguían habilitando para realizar servicios urbanos (apdo. 2 DT única) -en principio, el 30 de septiembre de 2022, aunque la mayoría de los titulares solicitó su ampliación y muchas solicitudes se encuentran todavía pendientes de resolución- los transportes urbanos se rigen por la normativa autonómica o, en su caso, local; mientras que los interurbanos por la estatal, incluidos los que se desarrollan en una única comunidad autónoma, pues estas no han regulado el transporte autonómico interurbano (a excepción de la Comunidad de Canarias y Cantabria, por razones de insularidad y supuestos especiales, respectivamente), salvo en lo que respecta a las condiciones de explotación de la actividad realizada por los titulares de VTC-N (DA 1.ª del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre).

Hasta ahora solo la Comunidad de Madrid, seguida por Cataluña y Andalucía han regulado el transporte en VTC urbano, aunque no de manera uniforme. Mientras que en Madrid y Andalucía las autorizaciones VTC de ámbito estatal preexistentes siguen habilitando para realizar transportes urbanos, en Cataluña se crea una nueva autorización autonómica para estos desplazamientos.

Con acierto, el Tribunal Supremo en tres sentencias de febrero de 2023 ha declarado contrarias a la libertad de empresa (art. 38 CE) y, por tanto, nulas, la obligación de contratar los servicios VTC con una antelación mínima de 30 minutos y la prohibición de la geolocalización de los vehículos previa a la contratación, presentes en la normativa autonómica vasca. Ello se debe a que no contribuyen a garantizar la contratación previa, ni imposibilitan la captación de clientes en la vía pública, que ya se consiguen con la contratación de los servicios a través de plataformas digitales, y no directamente con el conductor. Por el mismo motivo deben considerarse nulas las mismas previsiones presentes en otras normas autonómicas y cualquier exigencia de contratación previa superior a 30 minutos e incluso inferior.

Por su parte, la sentencia del Tribunal de Justicia de 8 de junio de 2023 ha estimado contraria a la libertad de establecimiento (art. 49 TFUE) la regla 1/30, aunque el Gobierno acaba de soslayar la aplicación de la resolución europea mediante la introducción de nuevas restricciones a la actividad mediante el Real Decreto Ley 5/2023, de 28 de junio. En definitiva, se perpetúa la política regulatoria restrictiva del arrendamiento de vehículos con conductor, en perjuicio de los prestadores de este tipo de transporte, de las plataformas que intervienen en su contratación y, en última instancia, de los usuarios de los servicios.

Bibliografía

- ALFONSO SÁNCHEZ, Rosalía: “La economía llamada «colaborativa»”. En: *Retos jurídicos de la economía colaborativa en el contexto digital* (dirs. Alfonso Sánchez, Rosalía & Valero Torrijos, Julián), Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2017, pp. 49-72.
- BOBOC, Silvia: *Las plataformas en línea y el transporte discrecional de viajeros por carretera*, Marcial Pons, Madrid, 2021.
- CAÑIGUERAL BAGÓ, Albert: *Vivir mejor con menos. Descubre las ventajas de la nueva economía colaborativa*, Conecta, Barcelona, 2014.
- DOMÉNECH PASCUAL, Gabriel: “Eliminad los VTC pero que parezca un accidente”, *Almacén de Derecho*, 3 de octubre de 2018, disponible en: <https://almacenederecho.org/eliminad-los-vtc-pero-que-parezca-unaccidente/>
- “La suspensión del derecho a la tutela judicial efectiva en el sector de los VTC”, *Almacén de Derecho*, 10 de julio de 2023, disponible en: <https://almacenederecho.org/la-suspension-del-derecho-a-la-tutela-judicial-efectiva-en-el-sector-de-los-vtc>
- GONZÁLEZ-DELEITO DOMÍNGUEZ, Nicolás: “La contrarreforma del modelo de arrendamiento de vehículos con conductor”, *Actualidad Administrativa* (edición en línea), nº 1, 2019, pp. 1-13.
- GÓRRIZ LÓPEZ, Carlos: “Restricciones al arrendamiento VTC: el TS valida el RD 1057/2015”, *Actualidad de Derecho Mercantil*, 2018, disponible en: <http://blogs.uab.cat/dretmercantil/2018/06/17/restricciones-al-arrendamiento-vtc-el-ts-valida-el-rd-1057-2015/>
- “Taxi «vs» Uber: de la competencia desleal al arrendamiento de vehículos con conductor”, *RDM*, nº 311, enero-marzo de 2019, pp. 241-296.
- JARNE MUÑOZ, Pablo: *Economía colaborativa y plataformas digitales*, Reus Editorial, Madrid, 2019.
- MARCOS FERNÁNDEZ, Francisco: “Reacciones de las autoridades de competencia españolas frente a restricciones injustificadas de la libre competencia”, *Anuario de la competencia*, nº 1, 2019, pp. 161-181.
- MIRANDA SERRANO, Luis María: “Economía colaborativa y competencia desleal. ¿Deslealtad por violación de normas a través de la prestación de servicios facilitados por plataformas colaborativas?”, *REE*, nº 70, 2017, pp. 197-249.

- “Transporte colaborativo: sobre la naturaleza jurídica de los servicios prestados por Uber”. En: *El transporte como motor del desarrollo socioeconómico* (dirs. Petit Lavall, María Victoria & Puetz, Achim), Marcial Pons, Madrid, 2018, pp. 695-724.
 - “La determinación de la naturaleza jurídica de los servicios que prestan las plataformas digitales en la economía colaborativa. Reflexiones al hilo de la STJUE de 20 de diciembre de 2017 sobre Uber”, *La Ley Mercantil*, nº 50, 2018, pp. 1-40.
- MONTERO PASCUAL, Juan José: “El régimen jurídico de las plataformas colaborativas”. En: *La regulación de la economía colaborativa. Airbnb, BlaBlaCar, Uber y otras plataformas* (dir. Montero Pascual, J.J.), Tirant lo Blanch, Valencia, 2017, pp. 87-124.
- OLMEDO PERALTA, Eugenio: “Liberalizar el transporte urbano de pasajeros para permitir la competencia más allá de taxis y VTC: una cuestión de política de la competencia”, *REE*, nº 70, julio-diciembre de 2017, pp. 250-283.
- PETIT LAVALL, María Victoria & PUETZ, Achim: “Fierce or Unfair Competition in the Road Passenger Transport Sector”, *Proceedings of the 2nd International Transport and Insurance Law Conference*, University of Zagreb. Faculty of Law, Zagreb, 2017, pp. 425-444.
- TARRÉS VIVES, Marc: “Economía colaborativa e innovación tecnológica en el transporte urbano de viajeros en automóviles de turismo”, *IDP*, nº 28, febrero de 2019, pp. 17-28.
- TOBÍO RIVAS, Ana María: *Las plataformas electrónicas de transporte terrestre*, Reus, Madrid, 2021.
- VELASCO SAN PEDRO, Luis Antonio: “El consumo colaborativo en el transporte de personas”, *Diario La Ley 8.601*, Sección Documento on-line, 9 de septiembre de 2015, pp. 2-14.
- ZURIMENDI ISLA, Aitor & FERNÁNDEZ GARCÍA DE LA YEDRA, Ainhoa: “Naturaleza jurídica de las plataformas digitales”, *RSR*, nº 6, 2020, pp. 1-54.