

quier modalidad de PPU, ofreciendo unas líneas que pudieran considerarse como el mínimo común denominador deseable. Partiendo de una posible, aunque discutida, razón de interés general que justificara la medida tributaria (protección medioambiental y financiación del mantenimiento de las infraestructuras), se considera que la menos restrictiva (test de proporcionalidad) sería un sistema de cobro por tiempo (viñeta) con la adopción de medidas complementarias que gravasen de forma más intensa por esos costes externos las infraestructuras o tramos de las mismas más congestionadas, donde la contaminación acústica y ambiental sea mayor. No lo sería el sistema de cobro por distancia, que sí producirá esos efectos distorsionadores de la competencia (S. S. S.).

D. RECENSIONES Y BIBLIOGRAFÍA

I. RECENSIONES

1. **TOBÍO RIVAS, A. M.^a, Las plataformas electrónicas de transporte terrestre de personas y su configuración jurídica, Madrid, Reus, 2021, ISBN 978-84-2902-544-6, 232 pp., por Silvia Boboc, profesora ayudante de Derecho Mercantil (Universitat Jaume I)***

La participación de plataformas en línea en el desarrollo de actividades de transporte discrecional de viajeros por carretera constituye uno de los ámbitos de mayor conflictividad entre los prestadores tradicionales de transporte y los nuevos operadores, plataformas y conductores de VTC o sociedades titulares de estas autorizaciones. Han tomado parte en el debate tanto los tribunales y autoridades de competencia nacionales y de la UE, como la doctrina española y comparada y los legisladores nacionales. No obstante, el llamado «transporte colaborativo» carece de una regulación uniforme a nivel europeo. Tampoco ha sido regulado por el legislador español, a pesar de que ha transcurrido ya más de una década desde que las principales plataformas de uso compartido de un vehículo por varios usuarios de forma simultánea (*carpooling*) y de transporte a demanda (*ridehailing*) se implantaron en España. En efecto, la francesa BlaBlaCar lanzó sus servicios en nuestro país en enero de 2010 y la española Cabify en 2011, mientras que la estadounidense Uber está presente desde abril de 2014. En consecuencia, la naturaleza jurídica de la actividad de estas plataformas sigue planteando dudas en la actualidad. A despejar las mismas se dedica la monografía *Las plataformas electrónicas de transporte terrestre de personas y su configuración jurídica*, en la que Ana María Tobío Rivas, catedrática de Derecho Mercantil de la Universidad de Vigo, reflexiona sobre la naturaleza del vínculo contractual que une a las plataformas con los conductores registrados en las mismas. La cuestión que aborda constituye la piedra angular sobre la que se asienta cualquier aproximación al fenómeno jurídico de las plataformas de transporte en el

* Este trabajo se enmarca en el proyecto de I+D+i «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/.

ámbito mercantil, pues de ella depende la regulación jurídica de la actividad de las plataformas y de los conductores, así como si se están vulnerando las normas sobre competencia desleal o de defensa de la competencia.

La obra se divide en cinco capítulos, en los que la profesora Tobío explora las distintas posiciones jurídicas que pueden adoptar las plataformas electrónicas que intervienen en la prestación de servicios de transporte discrecional de viajeros por carretera. Después de un primer capítulo introductorio, expone las principales características de las plataformas electrónicas de transporte (Capítulo II), para a continuación analizar si en atención a las mismas el servicio que prestan es de la sociedad de la información (Capítulo III) o, por el contrario, de transporte, sea como transportistas contractuales o efectivos, sea como intermediarias en el transporte, y los distintos contratos que pudieran celebrarse entre las plataformas y los conductores (Capítulo IV). En el capítulo final plantea la posibilidad de que en algunos casos dicho contrato sea *sui generis* y propone interesantes pautas para la regulación de la actividad de las plataformas.

El Capítulo II ofrece una visión general sobre el fenómeno de las plataformas de transporte terrestre de viajeros. Parte de identificar tres tipos de relaciones en el modelo de las plataformas: las que se establecen entre la plataforma y los conductores, por una parte, y entre esta y los viajeros, por otra parte, y la relación entre los conductores y los viajeros. En este último tipo de relación considera necesario distinguir si las partes concluyen un contrato de consumo (B2C), se trata de operaciones entre particulares (C2C) o entre empresarios y/o profesionales (B2B). La autora coincide con la opinión de la doctrina mercantilista mayoritaria, que rechaza incluir a todas las plataformas de transporte terrestre de viajeros en el concepto estricto de economía colaborativa, identificable con la primitiva idea de consumo colaborativo, según el cual esta englobaría tan solo los intercambios entre pares, sin ánimo de lucro. Argumenta que este sería el caso de BlaBlaCar, cuya actividad ha sido calificada como servicio de la sociedad de la información por la Sentencia del Juzgado de lo Mercantil núm. 2 de Madrid, de 2 de febrero de 2017, mientras que el transporte prestado por los conductores sería privado particular, exento, por tanto, de autorización administrativa [arts. 103.2.b) LOTT y 155.2.b) ROTT]. En cambio, UberX, UberBlack o Cabify solo encajarían en un modelo amplio de economía colaborativa, ya que el transporte se realiza de manera profesional, esto es, con finalidad lucrativa y habitualidad, y su prestación requiere disponer de una autorización administrativa (arts. 42 LOTT y 33.1 ROTT).

El Capítulo III se dedica al estudio de una cuestión fundamental: si el servicio que prestan las plataformas de transporte es uno de la sociedad de la información. La respuesta es afirmativa, pues su actividad entra dentro del amplio concepto de servicio de la sociedad de la información que las normas europea y española proporcionan, como «todo servicio prestado normalmente a cambio de una remuneración, a distancia, por vía electrónica y a petición individual de un destinatario de servicios» [art. 1.1.b) de la Directiva 2015/1535/UE y, en similares términos, letra a) del Anexo LSSI]. En cuanto tales se benefician de los principios de libre prestación de servicios en la UE (arts. 3 DCE y 6.1 y 7.1 LSSICE) y no sometimiento a autorización administrativa previa (art. 4.1 DCE), salvo excepciones tasadas de orden público (arts. 3.4 DCE y 8.1 LSSICE) y sin perjuicio de los supuestos en los que la prestación de un determinado servicio por vía no electrónica exija autorización,

en los que también 1 (arts. 4.2 DCE y 6.2 vicios de intermedia de un contrato de m aplicables los precep ción por vía electrón comisión de actos d (art. 15 LCD).

El régimen de obl 17 LSSCIE y arts. 17 pectos cuyo análisis responsabilidad de l manejan y almacena en la contratación de también a las que pa nada impide que se l participación merame almacenados, lo que c te algunas de las prir sobre la condición de las plataformas BlaBl en el transporte en ta plataforma no solo lle además, intervenga e supuesto, en el que la en el capítulo siguiente

El Capítulo IV es postura de las autorid y la actuación de las transporte. La autora que, cuando se verifica transporte, se le atrib que constituye una pc en especial, de interme las plataformas electr sociedad de la inform en el transporte, asum destacarse que sobre l hondo conocimiento, j *Los transitarios en el en el que analiza con terrestre de mercancías*

² A. M.^a TOBÍO RIVAS, *L vado*, Granada, Comares, 2 intervinientes en el contrato RDT, núm. 6, 2010, pp. 35-4

en los que también lo requerirá la prestación del mismo servicio por vía electrónica (arts. 4.2 DCE y 6.2 LSSICE). La profesora Tobío concreta que se trataría de servicios de intermediación [letra b) del Anexo LSSICE], siendo las plataformas parte de un contrato de mediación electrónica, atípico en nuestro Derecho, al que le son aplicables los preceptos referentes a las comunicaciones comerciales y la contratación por vía electrónica (arts. 19-29 LSSICE). Como tales, quedan excluidos de la comisión de actos de competencia desleal por infracción de normas de transporte (art. 15 LCD).

El régimen de obligaciones (arts. 10-12 bis LSSICE) y responsabilidad (arts. 13-17 LSSICE y arts. 12-15 DCE) de los prestadores intermediarios es otro de los aspectos cuyo análisis aborda el Capítulo III. La autora destaca que la exención de responsabilidad de los prestadores intermediarios por los datos e información que manejan y almacenan podría aplicarse no solo a las plataformas que intervienen en la contratación de transportes privados, como suele considerar la doctrina, sino también a las que participan en la reserva de transportes profesionales. En efecto, nada impide que se beneficien de la exención de responsabilidad si mantienen una participación meramente técnica, automática y pasiva con respecto a los contenidos almacenados, lo que deberá valorarse en cada caso. Después de analizar críticamente algunas de las principales resoluciones españolas y de la UE que se pronuncian sobre la condición de prestadoras de servicios de la sociedad de la información de las plataformas BlaBlaCar, Uber y Star Taxi App (plataforma rumana que intermedia en el transporte en taxi), el capítulo se cierra introduciendo la posibilidad de que la plataforma no solo lleve a cabo un servicio de intermediación electrónica, sino que, además, intervenga en la prestación de la actividad subyacente de transporte. Este supuesto, en el que la plataforma realiza un servicio mixto, es estudiado en detalle en el capítulo siguiente.

El Capítulo IV es el más extenso y en él se abordan cuestiones clave como la postura de las autoridades comunitarias ante el fenómeno del transporte colaborativo y la actuación de las plataformas como porteadoras o como intermediarias en el transporte. La autora llama la atención sobre la tendencia generalizada a considerar que, cuando se verifica el control de la plataforma sobre la prestación del servicio de transporte, se le atribuye a dicha plataforma la condición de transportista. Estima que constituye una postura equivocada, pues cabrían otras calificaciones jurídicas, en especial, de intermediación en el transporte. En este sentido, es de la opinión que las plataformas electrónicas, al mismo tiempo que prestadoras de servicios de la sociedad de la información, también pueden considerarse auténticas intermediarias en el transporte, asumiendo la condición de comisionista, agente o mediador. Debe destacarse que sobre la intermediación en el transporte la profesora Tobío tiene un hondo conocimiento, plasmado en multitud de estudios, entre ellos, la monografía *Los transitarios en el transporte nacional e internación: régimen jurídico privado*, en el que analiza con detenimiento la figura de este intermediario en el transporte terrestre de mercancías².

² A. M.^a TOBÍO RIVAS, *Los transitarios en el transporte nacional e internación: régimen jurídico privado*, Granada, Comares, 2007. Otras publicaciones de la autora sobre la intermediación son: «Los intervinientes en el contrato de transporte con especial referencia a la problemática del art. 5 LCTTM», *RDT*, núm. 6, 2010, pp. 35-60; «La incidencia del proyecto de modificación de la Ley de Ordenación de

El análisis que la autora lleva a cabo en torno a la intermediación en el transporte por las plataformas electrónicas es cuidadoso y completo. Parte de exponer el régimen jurídico de la intermediación en el transporte en la LOTT y el ROTT, y realiza una complicada y necesaria labor de interpretación del mismo para desentrañar el significado de la anunciada liberalización de esta figura en el preámbulo de la Ley 9/2013, de 4 de julio. La conclusión que alcanza es que los intermediarios en el transporte discrecional de viajeros por carretera no deben adoptar la forma jurídica de agencias de viajes, ni disponer de una autorización administrativa para realizar su actividad. La aportación de la autora al avance de la investigación es destacable en este punto, ya que, por ahora, se trata de un aspecto poco tratado por la doctrina mercantilista y, además, no existe un criterio uniforme de interpretación. En efecto, a nuestro juicio, hay argumentos para entender que los intermediarios en el transporte terrestre de viajeros siguen necesitando un título administrativo habilitante para desarrollar lícitamente su actividad³.

La monografía se cierra con el Capítulo V, dedicado a buscar alternativas contractuales de intervención de las plataformas electrónicas en la prestación de servicios de transporte. Con carácter previo, se refiere a algunas de las propuestas de regulación de las plataformas electrónicas en la UE, como el *Draft of a Directive on Online Intermediary Platforms*, elaborado por el *Research Group on the Law of Digital Services* en 2016, que constituyó la base de las *Model Rules on Online Platforms*, redactadas por el *European Law Institute* de Viena en 2019. Parte de los aspectos recogidos en estos textos fueron incorporados por la Directiva (UE) 2019/2161, de 27 de noviembre, sobre la mejora de la aplicación y la modernización de las normas de protección de los consumidores de la Unión, al nuevo art. 6 bis de la Directiva 2011/83/UE, de 25 de octubre, sobre derecho de los consumidores, que lleva por título «requisitos de información específicos adicionales para contratos celebrados en mercados en línea» y se aplica a los contratos a distancia celebrados con consumidores. El Reglamento (UE) 2019/1150, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio, sobre el fomento de la equidad y la transparencia para los usuarios profesionales de servicios de intermediación en línea, también es analizado, aunque la autora señala su limitado ámbito de aplicación, pues regula solo algunos aspectos que deben regir las relaciones entre la plataforma y los usuarios profesionales de servicios de intermediación en línea, sin determinar el tipo de contrato que celebran.

El capítulo continúa afinando el análisis de las posibles relaciones contractuales entre las plataformas y los usuarios y concluye que el encaje de su actividad en los tipos contractuales existentes resulta en muchos casos inadecuado. Dicho de otro modo, en un gran número de supuestos, la condición de porteador, contractual o efectivo, o de intermediario en el transporte (comisionista, agente, mediador, etc.), no se ajusta a la actividad que las plataformas de transporte realizan. Por tal razón, la profesora Tobío considera que el modelo de las plataformas que no intervienen

los Transportes Terrestres en la regulación de los intermediarios de los transportes de mercancías», en V. CUÑAT EDO et al. (dirs.), *Estudios de derecho mercantil: liber amicorum profesor Dr. Francisco Vicente Chuliá*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2013, pp. 1267-1286; «La responsabilidad del transitario tras la Ley de Navegación Marítima: ¿una cuestión abierta?», *RDT*, núm. 24, 2019, pp. 13-39.

³ S. BOBOC, *Las plataformas en línea y el transporte discrecional de viajeros por carretera*, Madrid, Marcial Pons, 2021, pp. 54-61.

directamente en el n...
ra contractual *sui ge*...
de transporte discre...
establecer un marco...
autora no se limita a...
cida al avance de l...
culmina ofreciendo p...
que podría utilizarse...
Network Companies (

El rigor y detalle d...
nicas de transporte ter...
tituya un trabajo de ol...
e incluso legisladores...
que plantean la natur...
terrestre de viajeros y...
como orientaciones pa

2. BOBOC, Silvia, discrecional de Marcial Pons, por Carlos Gó (Universidad A

1. La economía cc...
cada del siglo XXI. En n...
ron nuevos modelos de...
se dedicaban a tiempo...
ros, alojamiento o repa...
contacto a los demanda...
competir de forma muy...
mitió que estos servicio...
no era necesario deamb...
de viajes o llamar a hote...
y más, a través de un te

Se trató de un movi...
gestionaban las platafor...
una valoración de 82.40...
de Facebook a bolsa en...
considerada la mayor en...
hoteleras tradicionales, (

Este movimiento sup...
esperar, no tardaron en...
dando a los nuevos ope...
las administraciones y g

mediación en el transporte. Parte de exponer la LOTT y el ROTT, y el mismo para desentrañar en el preámbulo de la ley los intermediarios en el transporte. La forma jurídica administrativa para realizar la investigación es destacable y se trata por la doctrina de interpretación. En efecto, los intermediarios en el transporte administrativo habilitante

buscar alternativas con respecto a la prestación de servicios de las propuestas de las Directivas de la UE en 2019. Parte de la Directiva (UE) de la modernización del transporte, al nuevo art. 6 bis de los consumidores, que establece condiciones para contratos a distancia celebrados en el Parlamento Europeo y del transporte para los usuarios, también es analizado, pues regula solo algunos aspectos y los usuarios profesionales del tipo de contrato que

relaciones contractuales de su actividad en los países. Dicho de otro modo, el operador, contractual o agente, mediador, etc.), realizan. Por tal razón, las que no intervienen

transportes de mercancías», en el artículo 13-39. Los viajeros por carretera, Madrid,

directamente en el negocio subyacente de transporte debería incluirse en una figura contractual *sui generis*, que tiene como objeto la intermediación y organización de transporte discrecional de viajeros por carretera, de modo que sería necesario establecer un marco regulatorio apropiado a estos nuevos modelos de negocios. La autora no se limita a realizar esta constatación, sino que contribuye de manera decidida al avance de la regulación de la actividad de las plataformas. Así, la obra culmina ofreciendo pautas para esa deseable regulación futura, en la que sugiere que podría utilizarse como modelo la figura estadounidense de las *Transportation Network Companies* (TNC).

El rigor y detalle del análisis que el lector encuentra en *Las plataformas electrónicas de transporte terrestre de personas y su configuración jurídica* hacen que constituya un trabajo de obligada consulta para los académicos, profesionales del sector e incluso legisladores, en el que podrán encontrar respuestas a los interrogantes que plantean la naturaleza jurídica de la actividad de las plataformas de transporte terrestre de viajeros y de los contratos que estas celebran con los conductores, así como orientaciones para una conveniente regulación.

2. BOBOC, Silvia, Las plataformas en línea y el transporte discrecional de viajeros por carretera, Madrid et al., Marcial Pons, 2021, ISBN: 978-84-1381-281-6, 437 pp., por Carlos Górriz López, profesor titular de Derecho Mercantil (Universidad Autónoma de Barcelona)

1. La economía colaborativa ha sido uno de los protagonistas de la segunda década del siglo XXI. En muchos sectores aparecieron plataformas en línea que generaron nuevos modelos de negocio, pues permitían que personas que (inicialmente) no se dedicaban a tiempo completo a ello ofrecieran servicios de transporte de pasajeros, alojamiento o reparto, por ejemplo. En teoría su función principal era poner en contacto a los demandantes de estos servicios con nuevos oferentes, que entraban en contacto de forma muy agresiva con los operadores tradicionales. La tecnología permitió que estos servicios se ofrecieran de forma más eficiente, rápida, ágil y masiva: no era necesario deambular por las calles en busca de un taxi libre, ir a una agencia de viajes o llamar a hoteles para encontrar alojamiento. Podía conseguirse todo ello, y más, a través de un teléfono móvil, sentado cómodamente en el sofá de casa.

Se trató de un movimiento global, que llevó al estrellato a las compañías que gestionaban las plataformas. Así, Uber empezó a cotizar en *Wall Street* en 2019 con una valoración de 82.400 millones de dólares, la más importante desde la llegada de Facebook a bolsa en 2012, y Airbnb en 2020 con 83.800. Además, esta última es considerada la mayor empresa de alojamiento del mundo, por delante de las cadenas hoteleras tradicionales, como Intercontinental o Hyatt.

Este movimiento supuso una amenaza para los incumbentes que, como era de esperar, no tardaron en reaccionar. En efecto, acudieron a los tribunales demandando a los nuevos operadores, se movilizaron en muchas ciudades presionando a las administraciones y gobiernos de todo tipo en busca de tutela para sus intereses