



**D**erecho Español **C**ontemporáneo

**LAS PLATAFORMAS  
ELECTRÓNICAS DE  
TRANSPORTE TERRESTRE  
DE PERSONAS Y SU  
CONFIGURACIÓN JURÍDICA**

Ana María Tobío Rivas  
Catedrática de Derecho Mercantil  
Universidad de Vigo

**REUS**  
EDITORIAL

## COLECCIÓN DE DERECHO ESPAÑOL CONTEMPORÁNEO

- Renuncia y repudiación de la herencia en el Código civil**, *Carlos Rogel Vide* (2011).
- La prueba en el procedimiento contencioso-administrativo**, *David Ordóñez Solís* (2011).
- Formulación de cuentas anuales en las sociedades de capital**, *Leopoldo del Puerto Cabrera* (2011).
- Fuentes del Derecho Nobiliario**, *Vanesa E. Gil Rodríguez de Clara* (2011).
- La cláusula penal**, *Silvia Díaz Alabart* (2011).
- Adquisición de la nacionalidad por descendientes de españoles**, *María José Cazorla González* (2011).
- Honor, intimidad e imagen en el deporte**, *Blanca Sánchez-Calero Arribas* (2011).
- La impugnación del arbitraje**, *Miguel L. Lacruz Mantecón* (2011).
- Recargas hipotecarias e hipotecas recargables**, *Helena Díez García* (2012).
- La responsabilidad precontractual**, *Pablo Valés Duque* (2012).
- El pago en metálico de la legítima de los descendientes**, *Carlos Vattier Fuenzalida* (2012).
- La donación en España y en Europa**, *Antoni Vaquer Aloy* (2012).
- La responsabilidad extracontractual del principal por hechos de sus auxiliares: principios y tendencias**, *Josep Solé Feliu* (2012).
- El error de derecho**, *Salvador Carrión* (2012).
- La condonación de la deuda**, *Francisco de P. Blasco Gascó* (2012).
- La compraventa y la categoría del negocio jurídico abstracto**, *Cristina Fuenteseca Degeneffe* (2012).
- La denominación de origen: su protección jurídica**, *Francisco Millán Salas* (2012).
- Derecho de asociación con fines profesionales en la Guardia Civil**, *Francisco Javier Marín Lizarraga* (2012).
- Contratos sobre bienes litigiosos y su rescisión**, *Carlos Manuel Díez Soto* (2013).
- Matrimonio y Constitución (presente, y posible futuro)**, *Guillermo Cerdeira Bravo de Mansilla* (2013).
- La institución del Jurado, introducción a su estudio psicosocial**, *Ricardo Yáñez Velasco* (2014).
- Tauromaquia y Propiedad Intelectual**, *Hugo de Patrocinio Polo* (2014).
- La frustración del derecho de vi sita**, *M<sup>a</sup> Lourdes Martínez de Morentin Llamas* (2014).
- El lucro cesante**, *Elena Vicente Domingo* (2014).
- Riesgo empresarial y responsabilidad civil**, *Natalia Álvarez Lata* (2014).
- Gestión por encargo: tratamiento judicial y soluciones prácticas. La cuestión jurídica de las madres de alquiler**, *Antonio J. Vela Sánchez* (2015).
- Extranjero y Proceso penal. Controversias sobre la expulsión del territorio nacional**, *Ricardo Yáñez Velasco* (2015).
- La desheredación en el Código Civil**, *M<sup>a</sup> Patricia Represa Polo* (2016).
- Elementos, organización y funcionamiento de las asociaciones**, *Luis A. Anguita Villanueva* (2016).
- El derecho a la herencia en la Consitución**, *Carlos Rogel Vide* (2017).

- Responsabilidad civil de la persona mayor con discapacidad y de sus guardadores por los daños causados a terceros**, *M<sup>a</sup> Cristina Berenguer Albaladejo* (2017).
- El proceso por aceptación de decreto o monitorio penal**, *Francisco López Simó y Jaime Campaner Muñoz* (2017).
- Robots y responsabilidad civil**, *Silvia Díaz Alabart* (2018).
- La desheredación de hijos y descendientes: interpretación actual de las causas del artículo 853 del Código civil**, *Teresa Echevarría de Rada* (2018).
- Trabas al derecho de visita, responsabilidad y mediación**, *Carmen Callejo Rodríguez* (2019).
- Aire, viento y parques eólicos: aspectos jurídico-privados**, *Ana Serrano Santamaría* (2019).
- Aspectos jurídicos del coronavirus**, *Guillermo Cerdeira Bravo de Mansilla* (2020).
- La protección de los datos y contenidos digitales de las personas fallecidas**, *Silvia Díaz Alabart* (2020).
- La variedad vegetal ante el avance biotecnológico y los objetivos de desarrollo sostenible**, *Francisca Ramón Fernández* (2020).
- La transmisibilidad del derecho de usufructo**, *Cristina Fuenteseca Degeneffe* (2020).
- Intereses bancarios, tarjetas «revolving» y usura. Jurisprudencia reciente del Tribunal de Justicia de la Unión Europea y del Tribunal Supremo español**, *Alberto Javier Tapia Hermida* (2021).
- Aspectos jurídicos del coronavirus**, *Guillermo Cerdeira Bravo de Mansilla* (2<sup>a</sup> edición) (2021).
- La donación obligacional**, *Paula Castaños Castro* (2021).
- Las plataformas electrónicas de transporte terrestre de personas y su configuración jurídica**, *Ana María Tóbío Rivas* (2021).

**DERECHO ESPAÑOL CONTEMPORÁNEO**

Directores:

**CARLOS ROGEL VIDE y SILVIA DÍAZ ALABART**

Catedráticos de Derecho Civil  
Universidad Complutense de Madrid

**LAS PLATAFORMAS  
ELECTRÓNICAS DE  
TRANSPORTE TERRESTRE  
DE PERSONAS Y SU  
CONFIGURACIÓN JURÍDICA**

**Ana María Tobío Rivas**

*Catedrática de Derecho Mercantil  
Universidad de Vigo*

**REUS**  
EDITORIAL

Madrid, 2021

El presente trabajo se ha realizado en el marco de los Proyectos de investigación «El transporte ante el desarrollo tecnológico y la globalización: nuevas soluciones en materia de responsabilidad y competencia» (PID2019-107204GB-C33), financiado por el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades, y «Los remedios restaurativos en el Derecho de la competencia: una respuesta a los retos que plantea la economía digital» (PID2020-116217RB-100), financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación.

© Editorial Reus, S. A.

C/ Rafael Calvo, 18, 2º C – 28010 Madrid

Teléfonos: (34) 91 521 36 19 – (34) 91 522 30 54

Fax: (34) 91 445 11 26

reus@editorialreus.es

www.editorialreus.es

1ª edición REUS, S.A. (2021)

ISBN: 978-84-290-2544-6

Depósito Legal: M 25644-2021

Diseño de portada: María Lapor

Impreso en España

Printed in Spain

Imprime: Talleres Editoriales Cometa, S. A.

Ctra. Castellón, km 3,400 – 50013 Zaragoza

Ni Editorial Reus ni sus directores de colección responden del contenido de los textos impresos, cuya originalidad garantizan sus propios autores. Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra sólo puede ser realizada con la autorización expresa de Editorial Reus, salvo excepción prevista por la ley. Fotocopiar o reproducir ilegalmente la presente obra es un delito castigado con cárcel en el vigente Código penal español.

*A mi familia,  
por todo lo que me ha dado.  
Con afecto e inmenso agradecimiento.*

## I. INTRODUCCIÓN

En los últimos años la llamada economía colaborativa se ha impuesto y desarrollado con éxito a nivel mundial en diversos sectores de la economía, gracias al avance y la utilización de las nuevas tecnologías de la información y de la comunicación. Las plataformas digitales han facilitado la prestación de bienes y servicios entre distintos tipos de empresas o sujetos oferentes, profesionales o no, y usuarios demandantes de esos bienes y servicios. Entre los diversos sectores económicos en los que se ha implementado esa actividad y las plataformas electrónicas, denominadas de economía colaborativa, destaca el ámbito del transporte, en particular el transporte terrestre de viajeros. Empresas que gestionan esas plataformas<sup>1</sup>, tales como Uber, Ca-

---

<sup>1</sup> En el trabajo utilizaremos el término «plataformas electrónicas», «plataformas digitales», o expresiones similares, como entes subjetivos o sujetos, por lo que se debe entender que se está haciendo referencia a empresas o empresarios gestores de las mencionadas pla-

bify o BlaBlaCar, han estado en el punto de mira en tiempos recientes, dando lugar a múltiples conflictos y litigios jurídicos. Esto ha ocurrido, y sigue ocurriendo, en España y también en un número importante de países en los cuales operan estas empresas, muchas de carácter multinacional.

Por todos son conocidas las contiendas entre las «tradicionales» empresas de transporte terrestre de personas, como el sector del taxi o de los autobuses de transporte de viajeros, y las plataformas electrónicas dedicadas a facilitar el transporte de personas. Al mismo tiempo, se han ido sucediendo diversas medidas normativas en nuestro país, así como resoluciones judiciales, de órganos jurisdiccionales nacio-

---

taformas. Como señala RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, I., «El servicio de mediación electrónica y las plataformas de economía colaborativa», *Revista de Derecho Mercantil*, 2017, nº 305, pp. 181-216, p. 189, «es habitual utiliza este concepto [plataforma colaborativa de mediación] para aludir tanto al empresario titular que organiza la empresa, como al propio sistema o medio de contratación que gestiona». *Vid.* más ampliamente para un concepto de plataformas digitales, sus características y clases, ÁLVAREZ MORENO, M<sup>a</sup> T., *La contratación electrónica mediante plataformas en línea: Modelo negocial (B2C), régimen jurídico y protección de los contratantes (proveedores y consumidores)*, Reus, Madrid, 2021, pp. 20 y ss., quien sienta como conclusión que «las plataformas electrónicas (especialmente las transaccionales) son prestadores de servicios de la información que realizan una intermediación (configurable jurídicamente como una mediación atípica) mediante la cual ponen a disposición de las futuras partes contratantes el canal adecuado y los medios técnicos e informáticos necesarios, para que pueda concluirse el contrato relativo al bien o servicio que interesa, y que puede incluir el ofrecimiento por parte de la plataforma de prestar otra serie de servicios adicionales o complementarios, por sí misma o a través de terceros».



nales y de la Unión Europea que, lejos de clarificar la situación, han creado un escenario de incertidumbre e inseguridad jurídica, que no satisface a ninguna de las partes implicadas —aunque alguna ha salido, hasta el momento, un poco más favorecida— y, sobre todo, no propicia una mejor prestación del servicio de transporte terrestre de viajeros, que, en principio, debería ser el objetivo último a alcanzar.

Sin duda hay muchos intereses económicos, y también sociales, en juego, que han ido determinando, de alguna manera, el desarrollo, creemos que errático, de una adecuada regulación jurídica de este nuevo fenómeno de las plataformas electrónicas, nominadas de economía colaborativa<sup>2</sup>. Como señalaba acertadamente el maestro GARRIGUES en el título de una obra en materia societaria<sup>3</sup>, «nuevos hechos, nuevo Derecho»; si bien, en este contexto actual, habría que añadir, «nuevo» y «adecuado» Derecho. En esta cuestión estimamos que late de fondo la aparición de innovadores modelos de negocios y, en particular, un asunto relacionado con la competencia, que implica la llegada de nuevos competidores (*newcomers*), en este caso a un sector como es el del transporte que, además, presenta el carácter de tratarse de un sector regulado, con todo lo que ello conlleva.

---

<sup>2</sup> Sobre esta materia *vid.* últimamente JARNE MUÑOZ, P., *Economía colaborativa y plataformas digitales*, Reus, Madrid, 2019.

<sup>3</sup> GARRIGUES, J., *Nuevos hechos, nuevo Derecho de Sociedades Anónimas*, Revista de Derecho Privado, Madrid, 1933.

Al hilo de lo que acabamos de mencionar, y aunque de alguna forma pueda resultar paradójico —puesto que con la actividad de las plataformas electrónicas en cuestión se estaría abriendo a la competencia a nuevos operadores económicos en el mercado del transporte de personas, lo cual afectaría a la libre competencia, es decir, al Derecho *antitrust*—, la mayor parte de los litigios y demandas que se han planteado en nuestro país frente a estas plataformas telemáticas en el ámbito del transporte terrestre de viajeros, se han sustentado en la otra rama del Derecho de la competencia, la competencia desleal. Concretamente, se suscita la posible existencia de una conducta que incurre en competencia desleal, en particular el ilícito del art. 15 de la Ley 3/1991 de Competencia Desleal (LCD), consistente en la infracción de normas como acto susceptible de incurrir en deslealtad.

El examen de la posible actuación desleal de las susodichas plataformas electrónicas precisa de un análisis más amplio de las características de la actividad que despliegan. Así pues, son muchos y variados los elementos que hay que tomar en consideración en este estudio. Entre ellos cabe mencionar: las peculiaridades que presentan las propias plataformas electrónicas, teniendo en cuenta también el contexto normativo de los servicios de la sociedad de la información y el comercio electrónico; el sector del transporte de viajeros y su regulación; la actividad en un mercado que, como base y principio, debe estar regido por la com-

petencia, reprimiendo tanto las restricciones a la misma como los actos de competencia desleal. En definitiva, un conjunto de elementos que, todos unidos, comportan inevitablemente un panorama jurídicamente complejo que, no obstante, precisa de un tratamiento desde la óptica del Derecho. La duda que surge es si el ordenamiento jurídico, en particular el nacional —pero lo mismo podría plantearse respecto del Derecho de la Unión Europea—, está siendo capaz de responder adecuadamente a esta situación y los conflictos que conlleva. En nuestra opinión, como vamos a exponer en este trabajo, desde un enfoque jurídico esta respuesta coherente, clara y satisfactoria no se ha producido.

Nuestro objetivo es analizar, desde un punto de vista jurídico, cómo es la actuación de las mencionadas plataformas electrónicas, en concreto en el sector del transporte terrestre de personas, los servicios que prestan para calificar su actividad, sobre todo desde la perspectiva contractual y jurídico-empresarial. ¿Qué tipo de contrato es el que utilizan las plataformas digitales para prestar sus servicios? ¿Qué mecanismos contractuales emplean? No hay que olvidar que el contrato es un instrumento jurídico para desarrollar la actividad económico-empresarial. Consideramos que éste es un aspecto básico, que todavía no se ha resuelto de manera clara<sup>4</sup>. Por otra parte, la respuesta no tiene

---

<sup>4</sup> Esta situación, que aún no está esclarecida, es puesta también de relieve por la doctrina. *Vid.*, por ejemplo, BOBOC, S., «Uber: ¿trans-

por qué ser única ni aplicable por igual a todas las plataformas electrónicas. Cada una, en virtud de sus peculiares y propias características, puede emplear distintos mecanismos contractuales (simples intermediarios de Servicios de la Sociedad de la Información, comisionistas, transportistas, etc.).

Entre las controversias que se han producido últimamente en nuestro país relativas a estas plataformas electrónicas, destacan aquellas centradas en la empresa que gestiona la plataforma Uber, en muchos casos recriminándole la comisión de un acto de competencia desleal por infracción de normas, al realizar una actividad en el sector del transporte terrestre de viajeros sin la necesaria autorización o licencia administrativa. Uno de esos litigios, referidos a la plataforma UberPop, dio lugar a un pronunciamiento del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) que, con una ambigua fundamentación jurídica, declaró en la Sentencia de 20 de diciembre de 2017<sup>5</sup>, que la mencionada

---

portista o intermediaria en el transporte? El caso español», *Revista de Estudios Europeos*, 2017, nº 70, pp. 7-26, p. 8, quien señala: «No obstante los pronunciamientos judiciales que afectan a sus servicios todavía no son definitivos, por lo que sigue sin resolverse la cuestión atinente a la naturaleza jurídica de la actividad que realiza, esto es, si se trata de un servicio de transporte o de intermediación en el transporte de viajeros por carretera, o, por el contrario, de un servicio de la sociedad de la información».

<sup>5</sup> STJUE de 20 de diciembre de 2017, «Asociación Profesional Élite Taxi v. Uber Systems Spain, S.L.», as. C-434/15, (Curia.europa.eu: ECLI:EU:C:2017:981). *Vid.* también sobre la misma problemática planteada y similar resolución judicial adoptada por el Alto Tribunal comunitario, STJUE de 10 de abril de 2018, «Uber France SAS», as.

plataforma prestaba un «servicio en el ámbito del transporte». Al margen de las críticas que pueda suscitar el razonamiento y la resolución de las cuestiones prejudiciales planteadas en el asunto, hay que tener en cuenta, como cuestión de principio, que se refería a un caso concreto —Plataforma UberPop—, en el que se daban determinadas condiciones, que después analizaremos, por lo que el pronunciamiento no se puede generalizar y extrapolar a todas las actividades de las plataformas electrónicas en el ámbito del transporte terrestre de viajeros. Por otra parte, aun admitiendo que una empresa gestora de una plataforma digital actúe en el sector de los transportes, la expresión utilizada por el TJUE —«servicio en el ámbito de los transportes»—, es muy imprecisa y general. ¿Qué significado puede tener en nuestro ordenamiento jurídico? Lo cierto es que ha habido una tendencia casi general a interpretar que la empresa titular de la plataforma tendría la consideración de portea-

---

C-320/16 (Curia.europa.eu: ECLI:EU:C:2018:221). *Vid.* sobre esta última Sentencia LÓPEZ SÁNCHEZ, C., «Las plataformas digitales vinculadas a la economía colaborativa: de la simple intermediación a la prestación del servicio subyacente», *Revista de Derecho Privado*, 2019, n.º 6, pp. 79-116, pp. 94 y ss.

En aplicación de la STJUE de 20 de diciembre de 2017, el Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Barcelona, en Sentencia de 10 de abril de 2018 (AC\2018\647), se pronunció sobre el asunto, resolviendo que la filial española Uber Systems Spain S.L. no era la autora de los actos de competencia desleal que se imputaban, en concreto infracción de normas y actos de engaño. *Vid.* sobre estas Sentencias *infra* en apartados posteriores.

dor contractual. Por tanto, dicha empresa gestora de la plataforma estaría celebrando en su propio nombre y por su cuenta un contrato de transporte, obligándose a efectuar el traslado y respondiendo en caso de incumplimiento, aunque materialmente no realizase de manera efectiva el transporte de viajeros. Tal calificación jurídica podría ser posible en determinadas circunstancias. Pero también sostenemos que cabrían otras opciones para discernir jurídicamente la actuación de dichas plataformas<sup>6</sup>: ¿por qué no una intermediación en el contrato de transporte, como colaborador empresarial independiente?, ¿por qué no una figura contractual asimilable al contrato de distribución? ¿o una figura contractual propia y «*sui generis*»? ... En definitiva, estimamos que en cada caso habrá que examinar las

---

<sup>6</sup> *Vid.* para una pequeña síntesis de varias de las posibilidades que se pueden dar en la actuación de las plataformas electrónicas en el ámbito del transporte OLMEDO PERALTA, E., «Liberalizar el transporte urbano de pasajeros para permitir la competencia más allá de taxis y VTC: una cuestión de política de la competencia», *Revista de Estudios Europeos*, 2017, n.º 70, pp. 250-283, p. 262: «Los problemas que se plantean al respecto se pueden reconducir a dos interrogantes fundamentales. El primero es si se tratan de prestadores de servicios de la sociedad de la información o si, por el contrario, son empresas de transporte. El segundo interrogante es diferenciar si en su actividad de intermediación asumen la prestación del transporte (actuando, en consecuencia, como porteadores contractuales) o si, por el contrario, son simples intermediarios que no asumen más responsabilidad en la prestación del transporte que el de ofrecer las facilidades para que puedan concertarse los contratos». En general, para conocer distintos tipos o modelos de plataformas electrónicas *vid.* RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, I., «El servicio de mediación electrónica ...», *ob. cit.*, pp. 193 y ss.

características y condiciones bajo las cuales las plataformas digitales prestan sus servicios en el ámbito de los transportes de personas, sin poder adoptar, al menos por el momento, una posición general y válida para todas, de tal forma que se pueda identificar en un concreto supuesto el tipo de contrato que utiliza para realizar su actividad.

Por otra parte, esa caracterización desde la perspectiva contractual se hace necesaria para clarificar *a posteriori* aspectos tales como la posible existencia de restricciones a la libre competencia (por ejemplo, a través de actuaciones de los poderes públicos, dictando determinadas normas o actos que pueden limitar la competencia empresarial), o de actos de competencia desleal (por ejemplo, por parte de las plataformas electrónicas, que pueden utilizar la infracción de normas para obtener una indebida ventaja competitiva en el mercado).

Así pues, en el presente trabajo trataremos de indagar sobre la naturaleza y el tipo de vínculo contractual que utilizan las empresas gestoras de las plataformas electrónicas, llamadas —o mal llamadas en ocasiones— de economía colaborativa, en el ámbito del transporte terrestre de viajeros. Concretamente, examinaremos si la actividad que desempeñan las distintas plataformas, teniendo en cuenta en cada caso sus características y condiciones, es de índole empresarial y tiene adecuado encaje en alguna de las categorías contractuales ya conocidas, o bien se hace necesario establecer y regular un marco jurídico de actuación, ante un

nuevo fenómeno socio-económico, al cual nuestro ordenamiento jurídico actual no es capaz de dar adecuada respuesta desde la óptica del Derecho, y que requiere de una conveniente regulación jurídica. Esta cuestión reviste especial trascendencia, por cuanto esta nueva forma de contratar, propiciada por las nuevas tecnologías, constituye un hecho imparable que, además, puede resultar eficaz y beneficioso para los usuarios finales, en este caso las personas que desean ser trasladadas y, asimismo, con un carácter más general, para el mercado en el que se prestan servicios de transporte de viajeros.



# ÍNDICE

<b>I. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>7</b>
<b>II. ALGUNAS CUESTIONES PRELIMINARES SOBRE LAS CARACTERÍSTICAS DE LAS PLATAFORMAS ELECTRÓNICAS EN EL TRANSPORTE TERRESTRE DE VIAJEROS.....</b>	<b>17</b>
<b>III. LAS PLATAFORMAS ELECTRÓNICAS EN EL ÁMBITO DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE VIAJEROS COMO PRESTADORES DE SERVICIOS DE LA SOCIEDAD DE LA INFORMACIÓN: ACTIVIDAD DE INTERMEDIACIÓN ELECTRÓNICA</b>	<b>31</b>
1. Servicio de la sociedad de la información como actividad desarrollada por las plataformas electrónicas en el ámbito del transporte terrestre de viajeros .....	31
2. Especial referencia al régimen de responsabilidad de las plataformas electrónicas en el ámbito del transporte terrestre de viajeros	

como prestadores de servicios de la sociedad de la información .....	45
3. Las plataformas electrónicas en el ámbito del transporte terrestre de viajeros como prestadores de servicios de la sociedad de la información en la Jurisprudencia nacional y de la Unión Europea .....	52
4. Prestación de servicios mixtos por las plataformas electrónicas: servicios de la sociedad de la información y servicios relacionados con el negocio o servicio subyacente referido al transporte terrestre de viajeros	61
<b>IV. INTERVENCIÓN DE LAS PLATAFORMAS ELECTRÓNICAS EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE.....</b>	<b>71</b>
1. Introducción .....	71
2. Las plataformas electrónicas como prestadoras de un «servicio en el ámbito de los transportes»: posición de las autoridades comunitarias, en particular la Sentencia del TJUE de 20 de diciembre de 2017.....	79
3. Las plataformas electrónicas como porteador en el contrato de transporte terrestre de viajeros .....	99
3.1. Circunstancias que determinan la posible condición de porteador de las plataformas electrónicas .....	104
3.2. Condición de porteador contractual o porteador efectivo de las plataformas electrónicas.....	122
4. Las plataformas electrónicas como auténticas intermediarias o colaboradoras en el	

contrato de transporte terrestre de viajeros.....	130
4.1. La intermediación en el contrato de transporte terrestre de viajeros: situación actual en nuestro ordenamiento jurídico.....	132
4.2. El proceso de liberalización en la normativa nacional de la intermediación en el contrato de transporte terrestre de viajeros. ....	143
4.3. Las plataformas electrónicas como intermediarias en el contrato de transporte terrestre de viajeros .....	152
<b>V. OTRAS OPCIONES CONTRACTUALES DE INTERVENCIÓN DE LAS PLATAFORMAS ELECTRÓNICAS EN LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE VIAJEROS: CONTRATO <i>SUI GENERIS</i> Y NECESIDAD DE UNA ADECUADA REGULACIÓN JURÍDICA.....</b>	<b>169</b>
1. Preliminar: algunas propuestas de regulación de las plataformas electrónicas en el ámbito de la Unión Europea.....	170
2. Posible contrato especial y <i>sui generis</i> en la intervención de las plataformas electrónicas en el ámbito del servicio de transporte terrestre de viajeros .....	187
3. Algunas líneas directrices de una futura regulación de la intervención de las plataformas electrónicas en el transporte terrestre de viajeros .....	205

Índice

<b>BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>217</b>
<b>SENTENCIAS.....</b>	<b>223</b>
<b>DOCUMENTACIÓN.....</b>	<b>225</b>

Este libro trata sobre la configuración jurídica que presentan las plataformas electrónicas cuando intervienen ofreciendo servicios de transporte a los usuarios interesados. Esta cuestión todavía no ha sido resuelta con claridad y se hace necesario abordarla, por lo que en la obra se ponen de manifiesto las distintas posiciones jurídicas que pueden asumir estas plataformas electrónicas. Con esta finalidad, se realiza un análisis que comprende desde su consideración como prestadoras intermediarias de los servicios de la sociedad de la información hasta el supuesto en que intervengan de manera directa en la prestación de los servicios de transporte. En relación con esta última actividad, cabría atribuirles, a su vez, diversas posiciones jurídicas, como porteador, contractual o efectivo, y también como intermediario o colaborador en el contrato de transporte terrestre de viajeros. El estudio muestra las carencias que revela la normativa actual para regular de manera adecuada este innovador fenómeno y los diversos rasgos que caracterizan la actuación de estas plataformas electrónicas. Por ello, se propugna la necesidad de disciplinar de una forma conveniente estas nuevas prácticas y la actividad desarrollada por estos nuevos entes digitales. El libro tiene como destinatarios a personas del ámbito académico e investigador, así como profesionales del sector jurídico y de la empresa.

Ana María Tobío Rivas es Catedrática de Derecho Mercantil en la Universidad de Vigo. Ha sido profesora en las Universidades de Santiago de Compostela y Carlos III de Madrid. En su actividad investigadora ha tratado sobre diversas líneas temáticas en el ámbito del Derecho Mercantil, especialmente en materia de Derecho de la competencia, Propiedad Industrial e Intelectual, Derecho de sociedades, contratos mercantiles, Derecho del transporte. Es autora de las siguientes monografías: *La autorización de medidas limitativas de la competencia en el Derecho comunitario. Análisis de los requisitos sustantivos* (1994), *Limitaciones de los derechos de asistencia y voto del accionista* (1995), *Los transitarios en el transporte nacional e internacional. Régimen jurídico privado* (2007). Asimismo, ha publicado un gran número de contribuciones en revistas especializadas de relevancia jurídica y en obras colectivas de referencia. Ha participado de manera continua en proyectos de investigación de entidad y calidad científica. Ha realizado estancias de investigación en centros extranjeros de reconocido prestigio. Es miembro de Consejos y Comités de Revistas de impacto en el sector jurídico. Actualmente es secretaria de la Comisión Académica del Programa de Doctorado, de carácter multidisciplinar, del Campus del Agua de Ourense.