

## 1.5. Obligaciones y contratos

# Naturaleza jurídica de las plataformas digitales como meras intermediarias o como prestadoras del servicio principal subyacente: *Uber vs. Airbnb\**

## *Legal nature of digital platforms as mere intermediaries or as providers of the underlying main service: Uber vs. Airbnb*

por

BEATRIZ SÁENZ DE JUBERA HIGUERO  
*Profesora Titular acreditada de Derecho Civil  
Universidad de La Rioja*

RESUMEN: El auge de las plataformas digitales especialmente en el marco de la prestación de servicios de transporte y alojamiento ha dado lugar a litigios y controversias sobre todo tratando de delimitar la normativa aplicable y el ámbito de su responsabilidad. Para concretar ambas resulta esencial primero determinar la naturaleza jurídica de la actividad que prestan: ¿meras intermediarias y prestadoras de un servicio de la sociedad de la información o realmente prestadoras del servicio principal subyacente, en este caso de transporte o alojamiento?

En este trabajo se analizan los criterios que al respecto de la naturaleza jurídica de las plataformas digitales han acogido en un primer momento la Comisión Europea y posteriormente el TJUE y el Tribunal Supremo español.

*ABSTRACT: The rise of digital platforms, especially in the context of transport and accommodation services, has given rise to litigation and disputes, particularly*

---

\* Trabajo desarrollado en el marco de los siguientes proyectos de investigación: a) «Consentimiento, abusividad y transparencia en los contratos de contenidos y servicios digitales con consumidores», Ministerio de Ciencia e Innovación, ref. PID2021-124191OB-I00, IP: Prof. Dr. Sergio Cámara Lapuente; y b) «Consentimiento, abusividad y transparencia en los contratos de servicios digitales con consumidores (II): aplicación al arrendamiento y la vivienda». Ministerio de Ciencia e Innovación, ref. PID2024-157278OB-I00, IP-1: Prof. Dr. Sergio Cámara Lapuente, IP-2: Prof. Dra. Beatriz Sáenz de Jubera Higuero.

*regarding the definition of applicable regulations and the scope of their liability. In order to clarify both, it is essential to first clarify the legal nature of the activity they provide: are they mere intermediaries and providers of an information society service, or are they actually providers of the underlying main service, in this case transport or accommodation?*

*This paper analyses the criteria regarding the legal nature of digital platforms that have been adopted first by the European Commission and subsequently by the CJEU and the Spanish Supreme Court.*

**PALABRAS CLAVE:** alojamiento, alojamiento turístico, naturaleza jurídica, plataformas digitales, responsabilidad, transporte

**KEYWORDS:** *accommodation, tourist accommodation, legal nature, digital platforms, liability, transport*

**SUMARIO:** I. PLANTEAMIENTO.—II. CALIFICACIÓN JURÍDICA DE LAS PLATAFORMAS DIGITALES EN CONTRATOS DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS: LA INFLUENCIA DECISIVA O EL CONTROL EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO FINAL SUBYACENTE COMO CRITERIO DETERMINANTE: 1. PRESTADOR DE SERVICIOS DE LA SOCIEDAD DE LA INFORMACIÓN E INTERMEDIARIO: CONCEPTO Y DELIMITACIÓN. 2. CRITERIOS ADVERTIDOS POR LA COMISIÓN EUROPEA EN SU «AGENDA EUROPEA PARA LA ECONOMÍA COLABORATIVA». 3. CRITERIOS JURISPRUDENCIALES RESPECTO A UBER EN EL ÁMBITO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE. 4. CRITERIOS JURISPRUDENCIALES RESPECTO A AIRBNB Y OTRAS PLATAFORMAS EN EL ÁMBITO DEL SERVICIO DE ALOJAMIENTO TURÍSTICO Y DE CORTA DURACIÓN.—III. CONCLUSIONES.—ÍNDICE DE RESOLUCIONES.—BIBLIOGRAFÍA

## I. PLANTEAMIENTO

La llamada economía de las plataformas se ha consolidado en el ámbito de la contratación de bienes y servicios. Principalmente podemos distinguir entre las plataformas online destinadas a redes sociales y las que tienen por objeto el intercambio de bienes y/o servicios (*marketplaces*), pero en este trabajo me centraré en estas últimas.

El gran avance y desarrollo de las nuevas tecnologías de información y la comunicación en los últimos años ha favorecido nuevas modalidades contractuales y formas de organización, producción, distribución intercambio y consumo de bienes y servicios; formas más rápidas, fáciles y personalizadas. Y en este ámbito las plataformas digitales han tenido y tienen un gran protagonismo, no en vano a través de ellas, y sirviéndose de los avances en la tecnología móvil, internet, redes sociales, geolocalización, etc., han crecido exponencialmente las posibilidades de interacción entre personas y grupos sociales y con ello ha servido de cauce para que proveedores de bienes o servicios se encuentren e interactúen con los potenciales destinatarios interesados en sus bienes o servicios (consumidores o no), facilitando así la contratación *on line* entre ellos.

La contratación con y a través de plataformas digitales y su estructura compleja triangular ha planteado nuevos modelos de negocio que se han ido consolidando en distintos sectores y mercados. Y entre ellos el mercado del transporte y

el del alojamiento de corta duración han sido dos de los ámbitos en los que más auge y popularidad se ha encontrado este sistema de plataformas.

El desarrollo de estas plataformas al albur de la llamada economía colaborativa ha marcado sin duda una evolución y metamorfosis en lo que era el fundamento inicial de esta: *grosso modo*, intercambiar, compartir y dejar que otras personas usen lo que a otra le sobra o infrautiliza, pero sin interés lucrativo; una economía colaborativa que tuvo gran acogida con y tras la crisis económica de 2008 y que fue creciendo con los años, sobre todo con el desarrollo de la llamada economía de las plataformas y de las nuevas tecnologías, especialmente en el ámbito del transporte y del alojamiento vacacional.

Ahora bien con el tiempo este modelo evolucionó y actualmente (ya desde hace años) esa idea de colaboración e intercambio no lucrativo ya no es la que impera en el mercado del alojamiento vacacional a través de plataformas digitales, fundamentalmente por la cada vez mayor profesionalización del prestador del servicio (anfitrión) y el carácter remunerado de los servicios (no mero intercambio de bienes o prestaciones como en el origen de la economía colaborativa); se ha convertido en una actividad empresarial o profesional alternativa y en competencia con los agentes proveedores tradicionales de esos sectores (taxis, hoteles, comercios tradicionales) o a través de la cual se ponen en contacto distintos usuarios, particulares y profesionales, ofreciendo o demandando bienes y servicios; ahora bien, una actividad sin una normativa específica y clara que la regule, aunque con claros esfuerzos a este respecto desde hace años, destacando la llamada de atención de la Comisión Europea hacia este ámbito con su Comunicación de 2 de junio de 2016 “Una Agenda Europea para la economía colaborativa” (COM(2016), 356 final) a la que se refiere como nuevos modelos empresariales o de negocio y la posterior Resolución del Parlamento Europeo, de 15 de junio de 2017, con el mismo título y referencia, así como normativas más recientes como el Reglamento (UE) 2022/2065 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de octubre de 2022, de Servicios Digitales (en adelante RSD) y el Reglamento (UE) 2022/1925 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de septiembre de 2022 de Mercados Digitales (en adelante RMD).

Sobre la naturaleza jurídica de las plataformas *online* y los servicios que prestan se ha debatido mucho tanto doctrinal como jurisprudencialmente, y a este último respecto tanto a nivel nacional como comunitario europeo. Y esta discusión ha venido justificada sobre todo con el fin de concretar la normativa y régimen aplicable a su actuación y también el ámbito de la responsabilidad que le pueda ser exigible, especialmente respecto del contenido publicado en la web de la plataforma o en relación con el cumplimiento efectivo del servicio final contratado (transporte o alojamiento, conforme al objeto en el que se centrará este trabajo).

Desde la proliferación de este tipo de plataformas en el mercado ha sido constante la discusión sobre si son meros intermediarios o son prestadores del servicio principal subyacente, o sobre qué influencia tienen en la prestación de ese servicio al usuario final consumidor. Lo cierto es que esta cuestión deberá concretarse caso a caso y según plataformas concretas, pues deberá atenderse a la actividad efectivamente desarrollada.

La mayoría de las plataformas se autodenominan como intermediarias en el clausulado general de las condiciones de acceso y uso publicadas en sus webs;

pero su calificación jurídica no puede basarse en esa expresión unilateral sino que será la que se derive efectivamente de la actividad que desarrollen y servicios que presten y no en cómo se denominan ellas mismas. La concreción de la naturaleza jurídica de las plataformas, o más estrictamente, de su actividad y servicios prestados, es lo suficientemente relevante por sus implicaciones en el ámbito de la responsabilidad contractual y el control de su actividad como para no dejar al criterio de las plataformas su propia calificación jurídica, de modo que habrá que comprobar qué actividad desarrollan concretamente. Y pese a que las plataformas operan de modo muy similar entre sí, lo cierto es que cada plataforma puede desarrollar algunas actividades concretas que determinan e influyen de modo más decisivo en la prestación del servicio final y ello puede llevar a que se les considere prestadoras de dicho servicio y no meras intermediarias, lo que tendrá consecuencias en cuanto a la normativa aplicable y a los procesos y requisitos de control a que se pudiera ver sometida esa actividad.

Aunque habrá que estar al caso concreto, como orientación y base de valoración y calificación podemos atender a los criterios acogidos por la Comisión Europea en su referida Comunicación de 2 de junio de 2016 “Una Agenda Europea para la economía colaborativa” (COM(2016), 356 final) así como a las diferentes resoluciones judiciales tanto del TJUE como del Tribunal Supremo español que han sentado doctrina sobre la naturaleza jurídica de plataformas tan relevantes y paradigmáticas en los dos sectores de actividad objeto de este trabajo como son Uber (en ámbito de transporte) y Airbnb (en el alojamiento turístico o de corta duración).

Criterios y doctrina jurisprudencial que se analizarán a continuación para comprobar además la base que fundamenta precisamente la diferente calificación recibida desde los tribunales por la actividad desarrollada por cada una de estas dos principales plataformas digitales.

## II. CALIFICACIÓN JURÍDICA DE LAS PLATAFORMAS DIGITALES EN CONTRATOS DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS: LA INFLUENCIA DECISIVA O EL CONTROL EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO FINAL SUBYACENTE COMO CRITERIO DETERMINANTE

### 1. PRESTADOR DE SERVICIOS DE LA SOCIEDAD DE LA INFORMACIÓN E INTERMEDIARIO: CONCEPTO Y DELIMITACIÓN

Como punto de partida para la concreción de la naturaleza jurídica de las plataformas online que actúan en el marco de la contratación de la prestación de un servicio, y particularmente un servicio de transporte o de alojamiento como Uber o Airbnb, resulta preciso delimitar determinados conceptos y definiciones ligados a la prestación de servicios en el entorno digital.

La Directiva 2000/31/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2000, sobre el comercio electrónico (en adelante DCE) en su art. 2 define a los efectos de dicha norma “prestador de servicios” como “cualquier persona física o jurídica que suministre un servicio de la sociedad de la información”; y para concretar este tipo de servicio, ese mismo precepto remite al art. 1.2 de la

Directiva 98/34/CE, modificada por la Directiva 98/48/CE, al añadir precisamente la definición de servicio de la sociedad de la información, incluyendo asimismo la definición separada de “servicio a distancia” y “servicio por vía electrónica”.

Pero esta Directiva 98/34/CE fue posteriormente derogada y sustituida por la Directiva (UE) 2015/1535, de 9 de septiembre, y es a su art. 1.1.b) al que ahora debe entenderse hecha esa remisión de la DCE. Este último precepto define servicio de la sociedad de la información como “todo servicio prestado normalmente a cambio de una remuneración, a distancia, por vía electrónica y a petición individual de un destinatario de servicios”; y a estos efectos se considerará:

- a) “«a distancia», un servicio prestado sin que las partes estén presentes simultáneamente;
- b) «por vía electrónica», un servicio enviado desde la fuente y recibido por el destinatario mediante equipos electrónicos de tratamiento (incluida la compresión digital) y de almacenamiento de datos y que se transmite, canaliza y recibe enteramente por hilos, radio, medios ópticos o cualquier otro medio electromagnético;
- c) «a petición individual de un destinatario de servicios», un servicio prestado mediante transmisión de datos a petición individual”.

Y se acoge en el anexo I de la citada Directiva de 2015 una lista indicativa de los servicios no cubiertos por esa definición, entre los cuales no se observa que quepa incluir precisamente los servicios prestados por las plataformas online de transporte y alojamiento como Uber y Airbnb.

La DCE no define qué es servicio de intermediación en el marco de los servicios de la sociedad de la información, pero nuestra Ley 34/2002, de 11 de julio, de servicios de la sociedad de la información y de comercio electrónico (en adelante LSSI), sí lo define en su anexo, apartado b), como “servicio de la sociedad de la información por el que se facilita la prestación o utilización de otros servicios de la sociedad de la información o el acceso a la información”, y concretamente señala que “son servicios de intermediación la provisión de servicios de acceso a Internet, la transmisión de datos por redes de telecomunicaciones, la realización de copia temporal de las páginas de Internet solicitadas por los usuarios, el alojamiento en los propios servidores de datos, aplicaciones o servicios suministrados por otros y la provisión de instrumentos de búsqueda, acceso y recopilación de datos o de enlaces a otros sitios de Internet”.

Por su parte, la normativa más reciente prevista en el RSD remite en su art. 3 también a este art. 1.1.b) de la Directiva (UE) 2015/1535 y su definición de servicio de la sociedad de la información y además establece un concepto de lo que a los efectos de la aplicación de este RSD debe entenderse como «servicio intermediario», pudiendo consistir en uno de estos servicios:

- i) “un servicio de «mera transmisión», consistente en transmitir, en una red de comunicaciones, información facilitada por el destinatario del servicio o en facilitar acceso a una red de comunicaciones;
- ii) un servicio de «memoria caché», consistente en transmitir por una red de comunicaciones información facilitada por el destinatario del servicio, que conlleve el almacenamiento automático, provisional y temporal de esta información, prestado con la única finalidad de hacer más eficaz

la transmisión ulterior de la información a otros destinatarios del servicio, a petición de estos;

- iii) un servicio de «alojamiento de datos», consistente en almacenar datos facilitados por el destinatario del servicio y a petición de este”.

A su vez y vinculado con esto último cabe advertir que el art. 3.i) RSD define «plataforma en línea» como “un servicio de alojamiento de datos que, a petición de un destinatario del servicio, almacena y difunde información al público, salvo que esa actividad sea una característica menor y puramente auxiliar de otro servicio o una funcionalidad menor del servicio principal y que no pueda utilizarse sin ese otro servicio por razones objetivas y técnicas, y que la integración de la característica o funcionalidad en el otro servicio no sea un medio para eludir la aplicabilidad del presente Reglamento”.

Es a esta figura de prestador de servicios de intermediación (y particularmente bajo la modalidad de alojamiento de datos) a la que, como he indicado, se pretenden acoger las plataformas digitales y así se suelen autodenominar; una autocalificación que obedece fundamentalmente a la intención de que les sea aplicable la normativa específica como meros prestadores de servicios de la información, más favorable para ellas especialmente en el ámbito de la exigencia de responsabilidad (bajo el principio de “puerto seguro”), aunque también en cuanto a la imposibilidad de que se les exija autorización previa para desarrollar esa actividad o limitaciones en la exigencia de otros requisitos.

Y si sólo realizan esas labores de intermediación realmente no hay problema en calificar a estas plataformas como prestadoras de servicios de la sociedad de la información y aplicarles la normativa correspondiente por ello (fundamentalmente DCE, RSD y, en su caso, RMD).

Pero en ocasiones las plataformas no son sólo meras intermediarias pues no se limitan a poner en contacto a usuarios consumidores con proveedores de servicios (también usuarios de las plataformas) con el fin último de que se celebre un contrato entre ellos, sino que también desarrollan otras actividades y prestan algunos servicios adicionales a uno u otro usuario (normalmente al proveedor; transportista o anfitrión en los casos objeto de este trabajo). Ante estas situaciones habrá que determinar si esas actividades o servicios adicionales implican la calificación de la plataforma no como mera intermediaria sino como prestadora del servicio final; concretar si de algún modo además de procurar la puesta en contacto e interacción entre usuarios influye o controla la prestación del servicio final contratado por el usuario consumidor con el usuario proveedor; en cuyo caso ya se trataría de otro tipo de prestadores de servicios, no de servicios de la sociedad de la información, y entonces no se aplicarían las disposiciones de la DCE, Directiva 2015/1535, RSD y RMD propias de los meros intermediarios prestadores de la sociedad de la información, incluida la exención de responsabilidad con respecto a contenidos almacenados y difundidos en sus webs (*vid.* art. 6 RSD).

Por ello resulta relevante analizar los criterios que se han ido asumiendo por la Comisión Europea en su Comunicación “Una Agenda Europea para la economía colaborativa” de 2 de junio de 2016 y, especialmente, los pronunciamientos jurisprudenciales dictados a este respecto.

Pero años antes de esa Comunicación cabe advertir cómo ya el TJUE alude al papel activo y de control de los datos por ciertos intermediarios online de alo-

jamiento de datos, para excluirlos de la calificación de prestadores meramente intermediarios de servicios de la sociedad de la información y, con ello, de poder beneficiarse de la exención de responsabilidad prevista entonces en el art. 14 DCE (y que ahora acoge el art. 6 RSD), tan sólo prevista para aquellos cuya actividad es «meramente técnica, automática y pasiva», lo que implica que el prestador «no tiene conocimiento ni control de la información transmitida o almacenada»: SSTJUE (Gran Sala) de 23 de marzo de 2010 (asunto *Google France*, asuntos acumulados C-236/08 a C-238/08) y de 12 de julio de 2011 (asunto *L'Oreal*, C-324/09).

## 2. CRITERIOS ADVERTIDOS POR LA COMISIÓN EUROPEA EN SU «AGENDA EUROPEA PARA LA ECONOMÍA COLABORATIVA»

La Comisión Europea ya en 2016, tras un tiempo percatándose del auge de las plataformas digitales y los nuevos modelos de negocio y mercados surgidos a su amparo, así como de las nuevas oportunidades generadas para consumidores y emprendedores, emitió el 2 de junio de ese año la Comunicación «Agenda Europea para la economía colaborativa» (COM(2016), 356 final) en la que como cuestión clave se plantea si las plataformas colaborativas y los prestadores de servicios pueden estar sujetos a los requisitos de acceso al mercado, y en tal caso, en qué medida; y al respecto trata de delimitar cuándo se está ante un prestador de servicios de la sociedad de la información meramente intermediario y cuándo se trata de un prestador del servicio final subyacente al que, por ello, se le podrán exigir por las normativas sectoriales nacionales ciertos requisitos o autorización previa para el desarrollo de actividad y prestación del servicio concreto (licencias, autorizaciones, registros, requisitos de calidad o cualidad...), particularmente en el marco del transporte o alojamiento que es a lo que me refiero en este trabajo y además son los ámbitos paradigmáticos de la economía colaborativa a la que se refiere esta Comunicación de la Comisión Europea; aunque, eso sí, siempre requisitos que no sean discriminatorios con otros modelos de negocio, sino que sean proporcionados y estén justificados atendiendo a la actividad desarrollada.

Y en cuanto a las llamadas plataformas colaborativas la Comisión advierte que deberá estarse a la naturaleza de las actividades que efectivamente desarrollen para poder concretar su sujeción o no a requisitos de acceso al mercado y en qué medida lo puedan estar.

Si prestan un servicio de la sociedad de la información en los términos indicados por la DCE y la Directiva 2015/1535 (fundamentalmente el de alojamiento de datos) entonces advierte la Comisión que al amparo del art. 4 DCE dichas plataformas y su actividad no pueden estar sujetas a autorizaciones previas o cualquier requisito equivalente dirigidos específica y exclusivamente a dichos servicios, pudiendo únicamente los Estados miembros establecer requisitos reglamentarios restringiendo esa actividad en caso de prestación de servicios transfronterizos entre Estados miembros (es decir, prestados por proveedores de otros Estados miembros, no establecidos por tanto en el Estado que prevé esos requisitos restrictivos) sólo si concurren determinadas circunstancias limitadas y bajo un proceso específico conforme prevé el art. 3.4 DCE.

Pero la Comisión se hace eco de una realidad práctica: que en muchas ocasiones esas plataformas ofrecen servicios adicionales al de la sociedad de información y a una mera intermediación, que en algunos casos llevaría a tener que considerarlas también proveedores y prestadores del servicio subyacente (de transporte o alojamiento), por lo que en tal caso deberán quedar sometidas a los requisitos, autorizaciones previas y, en general, normativa sectorial específica igual que el resto de prestadores tradicionales de ese servicio subyacente. Aunque para determinar que la plataforma efectivamente ofrezca y preste el servicio subyacente (además, y no sólo, del servicio de la sociedad de la información), habrá que atender caso por caso y a este respecto la Comisión Europea advierte que con carácter general un factor relevante a atender al respecto será el nivel de control o influencia que la plataforma ejerza sobre el prestador de dichos servicios subyacentes, lo que podrá concretarse a su vez atendiendo a estos criterios clave:

- A) Que la plataforma haya fijado el precio final a abonar por el usuario consumidor o beneficiario del servicio subyacente. Pero si la plataforma sólo recomienda un precio o si el prestador del servicio puede libremente cambiar y adaptar ese precio fijado por la plataforma, entonces no puede entenderse cumplido este criterio; tampoco lógicamente si el prestador del servicio fija él y sólo él libremente el precio final.
- B) Otro criterio clave es si la plataforma fija otras condiciones o términos distintos del precio y que son igualmente determinantes de la relación contractual entre usuario consumidor y prestador o proveedor del servicio subyacente (como imponer obligaciones concretas o instrucciones a seguir de modo obligatorio sobre como prestar el servicio).
- C) Y un tercer criterio sería si la plataforma tiene activos principales para prestar el servicio subyacente (vehículos de transporte, alojamientos inmuebles...).

La concurrencia de estos tres factores clave indicado implicaría la existencia de indicios claros de una influencia o control significativos por parte de la plataforma sobre la prestación del servicio subyacente, que podría dar lugar a que dicha plataforma pueda ser calificada como prestadora de ese servicio subyacente (aparte del servicio de la sociedad de la información, en una suerte de servicio mixto que forma un todo indisoluble); y junto con estos criterios principales, también alude la Comisión Europea a otros posibles indicios de influencia o control sobre la prestación del servicio subyacente como son la asunción por la plataforma de los costes y riesgos de la prestación del servicio, o la existencia de una relación laboral entre la plataforma y la persona prestadora del servicio subyacente. Todo ello puede evidenciar un alto grado de control e influencia sobre la actividad, lo que justificaría una regulación más estricta.

Por otro lado, la oferta por la plataforma de otros servicios que pueden considerarse complementarios o auxiliares del servicio de intermediación de la sociedad de la información (como modalidades de pago, servicios posventa, seguros o sistemas de calificación o evaluación de usuarios) esto no implica necesariamente que tenga un rol activo en la prestación del servicio principal, es decir, no serían indicios o pruebas relevantes sobre la influencia de la plataforma en la prestación del servicio subyacente y por ello no alteraría su calificación como mera prestadora del servicio de la sociedad de la información e intermediaria. Sin embargo,

cuanto más intervenga la plataforma en la selección, gestión y supervisión de los proveedores de servicios subyacentes, más probable será que se le considere también a ella misma como prestadora de tal servicio subyacente pues se entenderá que asume en nombre propio la prestación de dicho servicio.

Concretadas estas advertencias y criterios clave expuestos por la Comisión Europea en 2016, veamos cómo se han pronunciado los tribunales con posterioridad, fundamentalmente el TJUE y nuestro Tribunal Supremo, en relación concretamente con plataformas operadoras en dos de los mercados o sectores donde más han proliferado y competido con la tradicional prestación de esos servicios: el transporte y el alojamiento de corta duración o turístico.

### 3. CRITERIOS JURISPRUDENCIALES RESPECTO A UBER EN EL ÁMBITO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE

El mercado de transporte urbano de pasajeros fue uno de los que mayor impacto sufrió con la economía colaborativa y la economía de las plataformas. BlaBlaCar y Uber irrumpieron en el mercado con gran fuerza y especialmente en el caso de Uber con gran controversia y conflictos con los prestadores tradicionales del transporte por taxi, en un sector muy regulado con restricciones en la libre prestación de estos servicios y la competencia. BlaBlaCar aún sigue teniendo notas características propias de la economía colaborativa en sus fundamentos de compartir gastos, aprovechar recursos infrautilizados y sin ánimo lucrativo, destacándose más como sistema para compartir vehículos entre particulares para realizar un viaje juntos compartiendo sólo gastos (sin ningún tipo de remuneración) y sin que la plataforma electrónica que los pone en contacto sea más que la herramienta para transmitir los datos entre esos particulares que permite que se pongan en contacto, sin intervención en la organización ni en el control de la actividad y el precio. Pero Uber es un sistema de plataforma y prestación de servicios más profesionalizado y organizado, y sin duda buscando unas ganancias económicas por esa actividad y servicio de transporte; y por ello es sobre esta plataforma sobre la que mayor controversia se ha planteado, particularmente por su competencia con el sector del taxi.

Una sentencia clave sobre la naturaleza jurídica de las plataformas en el ámbito del transporte fue la dictada el 20 de diciembre de 2017 por el TJUE (Gran Sala) en el asunto *Asociación Profesional Élite Taxi v. Uber System Spain S.L.*, C-434/15.

Élite Taxi en 2014 presentó una demanda contra *Uber System Spain* (en adelante a los efectos de este apartado, Uber) por prácticas engañosas y actos de competencia desleal instando a que se le condenara a cesar en esas conductas consistentes en dar apoyo a otras sociedades del grupo proveyendo servicios *on demand* de solicitudes efectuados mediante aparatos móviles y por Internet, sin que ni Uber ni los conductores (no profesionales) contasen con licencias y autorizaciones exigidas en la normativa reguladora del servicio de taxi de Barcelona (lugar donde se plantea la controversia); y por esto último, para determinar si existe o no competencia desleal el Juez entiende que primero hay que concretar si Uber debe disponer o no de autorización administrativa previa; y en la medida que esta actividad está vinculada a una plataforma internacional, el Juez de instancia considera que debía analizarse la actuación de Uber a escala Unión Europea y

atendiendo a su normativa. Consecuencia de esas apreciaciones, el Juez entiende que la exigencia o no de autorización administrativa previa dependerá de la calificación que se dé a los servicios prestados por Uber: servicios de transporte, servicios de la sociedad de la información o servicios mixtos combinación de los dos anteriores.

En consecuencia, se remite al TJUE la petición de una decisión prejudicial sobre varias cuestiones con la única finalidad de concretar la calificación jurídica del servicio controvertido; y una vez concretado esto entonces se podrá determinar qué normativa le es aplicable y si puede o no resultar Uber beneficiario del principio de libre prestación de servicios o puede de algún modo exigírsele alguna autorización o licencia o someterse a restricción.

El TJUE en esta Sentencia de 20 de diciembre de 2017 advierte como premisa:

- Por una parte, que un servicio de intermediación consistente en conectar a un conductor no profesional que utiliza su propio vehículo con una persona que desea realizar un desplazamiento urbano constituye, en principio, un servicio distinto del servicio de transporte, que consiste en el acto físico de desplazamiento de personas o bienes de un lugar a otro mediante un vehículo. Y un servicio de intermediación que permite la transmisión, mediante una aplicación para teléfonos inteligentes, de información relativa a la reserva del servicio de transporte entre el pasajero y el conductor no profesional que utiliza su propio vehículo, que efectuará el transporte, responde en principio a los criterios para ser calificado de «servicio de la sociedad de la información» conforme al concepto recogido por la DCE.
- Y, por otra parte, señala que un servicio de transporte urbano no colectivo, como un servicio de taxi, debe ser calificado de «servicio en el ámbito del transporte», en el sentido del art. 2.2.d) de la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior.

Pero centrándose en el servicio controvertido advierte no obstante que dicho servicio no se limita a un servicio de intermediación consistente en conectar, mediante una aplicación para teléfonos inteligentes, a un conductor no profesional que utiliza su propio vehículo con una persona que desea realizar un desplazamiento urbano, sino que el prestador de este servicio de intermediación crea al mismo tiempo una oferta de servicios de transporte urbano, que hace accesible concretamente mediante herramientas informáticas, como la aplicación controvertida en el litigio principal, y cuyo funcionamiento general organiza en favor de las personas que deseen recurrir a esta oferta para realizar un desplazamiento urbano. Y además pone de manifiesto el TJUE que:

- el servicio de intermediación de Uber se basa en la selección de conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo, a los que esta sociedad proporciona una aplicación sin la cual ni estos conductores estarían en condiciones de prestar servicios de transporte ni las personas que desean realizar un desplazamiento urbano podrían recurrir a los servicios de dichos conductores;
- y que Uber ejerce una influencia decisiva sobre las condiciones de las prestaciones efectuadas por estos conductores; particularmente sobre el

precio del servicio pues a través de la aplicación establece al menos el precio máximo de la carrera y además es Uber quien recibe este precio del cliente para después abonar una parte al conductor no profesional del vehículo; pero también ejerce cierto control sobre la calidad de los vehículos, así como sobre la idoneidad y el comportamiento de los conductores, lo que en su caso puede llevar a que sean excluidos de la prestación del servicio.

Y a partir de estas apreciaciones y argumentos el TJUE concluye que ese servicio de intermediación prestado por Uber forma parte integrante de un servicio global cuyo elemento principal es un servicio de transporte y, por lo tanto, no responde a la calificación de «servicio de la sociedad de la información» en los términos recogidos por la normativa europea, y particularmente la DCE, sino que responde a la calificación de «servicio en el ámbito de los transportes», en el sentido previsto por la Directiva 2006/123. A este respecto se apoya asimismo en la STJUE de 15 de octubre de 2015 (asunto *Grupo Itelevesa*, C-168/14) que señaló que el concepto de «servicio en el ámbito de los transportes» engloba no sólo los servicios de transporte como tales, sino también cualquier servicio ligado de forma inherente a un desplazamiento de personas o mercancías de un lugar a otro gracias a un medio de transporte.

Consecuencia de ello, el TJUE entiende que a Uber no le es aplicable la DCE; pero tampoco la Directiva 2006/123 pues el servicio de transporte está expresamente excluido de su ámbito de aplicación; tampoco le resulta aplicable el art. 56 TFUE sobre la libre prestación de servicios en general, sino el art. 58 TFUE sobre prestación de servicios de transporte, que, en la medida que no se ha aprobado una política comunitaria común sobre este sector, lleva a que deba cumplirse con las condiciones de prestación de dichos servicios establecidas por los Estados miembros.

En definitiva, y por lo que a la naturaleza jurídica de la plataforma Uber y de la actividad o servicios por ella prestados se refiere el TJUE entiende que su actividad no es la prestación de un servicio de la sociedad de la información de mera intermediación sino la prestación de un servicio de intermediación integrado en un servicio global de transporte (“indisociablemente vinculado a un servicio de transporte”) y por ello debe calificarse como “servicio en el ámbito de los transportes” y no un “servicio de la sociedad de la información”. Y, en consecuencia, este tipo de servicios está excluido del ámbito de aplicación del artículo 56 TFUE, de la Directiva 2006/123 y de la Directiva 2000/31.

Misma doctrina y calificación jurídica acogió el TJUE en su posterior sentencia de 10 de abril de 2018, asunto *Uber France*, C-320/16.

Y de ello también se hizo eco nuestro Tribunal Supremo en su sentencia de la Sala Contencioso Administrativo, Sección 3.ª, núm. 87/2018, de 25 de enero, que resuelve la controversia que se le planteó en consonancia con lo indicado en la STJUE de 20 de diciembre de 2017 y por ello califica la actividad desarrollada por “Uber B.V.” como “servicio en el ámbito de los transportes”, pero a su vez advierte en cuanto a la normativa interna aplicable que la singularidad de la actividad que desarrolla no puede ser identificada con el tradicional servicio de taxi, por lo que no se le puede aplicar la regulación y régimen sancionador establecido específicamente para el taxi en la normativa autonómica controvertida, sino que

debe aplicarse la regulación estatal sobre ordenación de transporte terrestre (Ley 16/1987). Por todo ello, sobre la actividad desarrollada por Uber B.V. el Tribunal Supremo concluye que no se trata de un mero servicio de intermediación, sino que constituye una parte sustancial de la prestación de servicio de transporte de viajeros, por lo que está sujeta a la autorización exigida prevista en el art. 42.1 Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres.

#### 4. Criterios jurisprudenciales respecto a Airbnb y otras plataformas en el ámbito del servicio de alojamiento turístico y de corta duración

Con posterioridad, el TJUE de nuevo tuvo oportunidad de resolver un litigio para el que debía atenderse a la naturaleza jurídica de la actividad desarrollada por plataformas digitales en la prestación de ciertos servicios, en este caso en otro sector distinto: el de los alojamientos turísticos o por corta duración. Y en esa controversia era parte la principal plataforma dedicada a este tipo de alojamientos: Airbnb.

Con la STJUE (Gran Sala) de 19 de diciembre de 2019 (asunto *Airbnb Ireland*, C-390/18) este Alto Tribunal se pronunció por primera vez sobre la naturaleza jurídica de las plataformas de viviendas turísticas con ocasión de examinar la actividad desarrollada por la plataforma Airbnb. Con los antecedentes ya vistos sobre el sector de transporte y Uber y bajo las orientaciones y criterios clave indicados en 2016 por la Comisión Europea el TJUE debía determinar si Airbnb es un mero intermediario prestador de servicios de la sociedad de información con el alojamiento de datos en su plataforma (al que por ello resultaría aplicable la DCE) o si, como sucede con Uber, su actividad debe entenderse integrada dentro de un servicio global de alojamiento y en tal caso se le aplicaría lo previsto en la Directiva 2006/123); y ello por cuanto que el Juez remitente de la cuestión prejudicial advierte que, además del servicio de intermediación, prestado a cambio de una remuneración, que tiene por objeto poner en contacto mediante una plataforma electrónica a potenciales arrendatarios con arrendadores, profesionales o no profesionales, que proponen servicios de alojamiento de corta duración, por Airbnb además se ofrecen otras prestaciones, como una plantilla que define el contenido de su oferta, un servicio de fotografía, un seguro de responsabilidad civil y una garantía de daños, una herramienta de estimación del precio del alquiler o servicios de pago relativos a las prestaciones de alojamiento.

El TJUE en primer lugar indica que el servicio prestado por Airbnb constituye en principio un «servicio de la sociedad de la información» en el sentido de la DCE por cuanto cumple los cuatro requisitos acumulativos mencionados en el art. 1.1.b) de la Directiva 2015/1535: es un servicio prestado a cambio de una remuneración (aun cuando la comisión percibida por Airbnb corra a cargo del arrendatario y no del arrendador); es un servicio prestado a distancia y por vía electrónica; y se presta a petición individual de sus destinatarios, dado que presupone tanto la publicación en línea de un anuncio por parte del arrendador como una petición individual del arrendatario interesado por dicho anuncio.

Pero tras ello el TJUE recuerda lo indicado en su sentencia de 20 de diciembre de 2017 sobre Uber: si bien un servicio de intermediación que cumpla todos esos requisitos del art. 1.1.b) de la Directiva 2015/1535 constituye, en principio, un ser-

vicio distinto del servicio subsiguiente al que está vinculado y, por consiguiente, debe calificarse de «servicio de la sociedad de la información», no ocurre así en el supuesto de que ese servicio de intermediación forme parte integrante de un servicio global cuyo elemento principal sea un servicio al que corresponda otra calificación jurídica.

Por tanto, lo que debe analizarse son las concretas actividades y servicios que presta esa plataforma para determinar si esa actuación influye de modo directo y activo en el desarrollo de la actividad principal y prestación del servicio subyacente (en este caso de alojamiento); y es lo que hace el TJUE con Airbnb, bajo unos criterios que bien podrían extrapolarse a otros casos de plataformas de alojamiento turístico (sería por ejemplo el caso de Homeaway, ahora Vrbo, a la que, como se verá más adelante, el Tribunal Supremo ya ha aplicado esta doctrina del TJUE que detallaré a continuación).

El TJUE reconoce que efectivamente el servicio de intermediación prestado por Airbnb tiene por objeto facilitar el alquiler de un alojamiento, lo cual ciertamente está comprendido en el ámbito de aplicación de la Directiva 2006/123; pero entiende el TJUE que la naturaleza de los vínculos existentes entre tales servicios no justifica que se excluya la calificación como «servicio de la sociedad de la información» del servicio de intermediación y, por consiguiente, la aplicación de la DCE al mismo. Considera este Alto Tribunal que ese servicio de intermediación es disociable de la transacción inmobiliaria propiamente dicha no solo en cuanto que tiene por objeto la realización inmediata de una prestación de alojamiento, sino, más bien, por cuanto que lo que hace es proporcionar un instrumento que facilite la conclusión de contratos en futuras transacciones, y ello sobre la base de una lista estructurada de los alojamientos disponibles en la plataforma electrónica que llegue a corresponderse con los criterios de las personas que buscan un alojamiento a través de ella.

Y es que, advierte el TJUE, el principal rasgo de la plataforma electrónica gestionada por Airbnb es precisamente la creación de esa lista de alojamientos en beneficio tanto de quienes dispongan de alojamientos para arrendar como de quienes buscan ese tipo de alojamiento para una estancia. Y la presentación organizada del conjunto de las ofertas, junto con las herramientas de búsqueda, de localización y de comparación entre ellas, es relevante a estos efectos, de modo que, por dicha relevancia, no es un servicio que puede considerarse meramente accesorio de un servicio global al que corresponde una calificación jurídica diferente (en este caso, la prestación de alojamiento).

Por otro lado, advierte el TJUE que ese servicio que presta Airbnb no resulta de ningún modo indispensable para que se pueda desarrollar el servicio de alojamiento: ni los arrendadores anfitriones ni los arrendatarios usuarios finales necesitan recurrir a él para llevar a cabo ese alquiler del alojamiento, pues existen muchos otros cauces para ello, algunos tan tradicionales y clásicos como las agencias inmobiliarias o los anuncios clasificados en papel, y otros igualmente ya disponibles desde hace mucho tiempo como los anuncios en formato electrónico o los sitios web de alquiler de inmuebles; el que junto con estos cauces se ofrezca en competencia directa con ellos otra vía de oferta para conseguir el contrato de alojamiento a través de un servicio innovador basado en las particularidades de una actividad comercial de la sociedad de la información como hace Airbnb no

justifica que se pueda afirmar ni concluir que ese servicio sea indispensable para la prestación de un servicio de alojamiento.

Además, afirma el TJUE que no puede concluirse que de algún modo Airbnb con otro tipo de servicios que presta y que han sido alegados en el litigio del que surge el planteamiento de la cuestión prejudicial, venga a controlar e influir en la prestación del servicio principal. A este respecto entiende este Alto Tribunal que Airbnb no determina o limita el importe del alquiler solicitado por los arrendadores que utilizan su plataforma, sino que, a lo sumo, pone a su disposición una herramienta opcional de estimación del precio de su arrendamiento en función de los precios medios del mercado en dicha plataforma, dejando a los arrendadores la responsabilidad de fijar el precio del arrendamiento.

Asimismo, advierte que el resto de prestaciones alegadas y que realiza Airbnb en favor sobre todo de los arrendadores (plantilla para definir el contenido de las ofertas, servicio de fotografía, el sistema de evaluación de arrendador y arrendatario, seguro de responsabilidad civil y garantía por daños para el arrendador y gestión del pago del arrendatario) analizadas conjuntamente y de forma aislada no permiten llevar a la conclusión de que el servicio de intermediación prestado por Airbnb pueda llegar a considerarse como parte integrante de un servicio global cuyo elemento principal sea un servicio de alojamiento, por cuanto se trata de servicios opcionales con prestaciones totalmente accesorias que no constituyen para los arrendadores un fin en sí mismo, sino el medio de disfrutar del servicio de intermediación prestado por Airbnb o de ofrecer prestaciones de alojamiento en las mejores condiciones. Así:

- Por lo que se refiere a la plantilla de diseño de contenido de la oferta, el servicio de fotografía y el sistema de evaluación de usuarios, considera el TJUE que estas herramientas participan de la lógica colaborativa inherente a las plataformas de intermediación, que permite, por una parte, que quienes buscan alojamiento puedan disponer de toda la información necesaria para elegir entre las ofertas presentadas por los arrendadores en la plataforma y, por otra parte, que los arrendadores dispongan de plena información sobre la fiabilidad de los potenciales arrendatarios.
- En cuanto a la gestión de pagos que hace Airbnb en la medida que es la plataforma la que recibe el pago por el arrendatario (incluido el cargo por gastos y el servicio de Airbnb) y sólo transfiere al arrendador sus fondos cuando han transcurrido 24 horas desde el inicio de la estancia, a criterio del TJUE estas modalidades de pago, comunes a un gran número de plataformas electrónicas, constituyen un instrumento para hacer que las transacciones entre arrendadores y arrendatarios sean seguras y su mera existencia no puede modificar la naturaleza misma del servicio de intermediación, en particular cuando dichas modalidades de pago no van acompañadas ni directa ni indirectamente de un control de los precios de las prestaciones de alojamiento, como ya se indicó anteriormente.
- Y en cuanto al ofrecimiento al arrendador de un seguro de responsabilidad civil y una garantía por daños, su contratación es opcional y no tiene relevancia suficiente como para modificar la calificación jurídica del servicio de intermediación prestado por dicha plataforma.

Afirma que consideradas en su conjunto las prestaciones opcionales o no, realizadas por Airbnb, no ponen en entredicho el carácter disociable del servicio de intermediación prestado por esta sociedad y, por consiguiente, su calificación como «servicio de la sociedad de la información», puesto que no modifican de forma sustancial las características específicas de dicho servicio; se trata de prestaciones ofrecidas para además diferenciarse de sus competidores en el sector, aportando un valor añadido al servicio de intermediación y, a juicio del TJUE, resultaría paradójico que estos servicios accesorios ofrecidos esencialmente para distinguirse de sus competidores llevaran a modificar la naturaleza y calificación jurídica de su actividad.

Ante todo ello concluye que el servicio de intermediación prestado por Airbnb no puede calificarse como parte integrante de un servicio global cuyo elemento principal sea un servicio de alojamiento. Y a este respecto el TJUE se refiere directa y expresamente a su propia doctrina recogida en la sentencia de 20 de diciembre de 2017 y de 10 de abril de 2018 sobre la plataforma Uber comentadas anteriormente: advierte que el funcionamiento y actividad de cada una de estas plataformas no pueden asimilarse ni compararse entre sí, no siendo posible apreciar en este caso de Airbnb el nivel de control e influencia decisiva sobre las condiciones de prestación del servicio principal subyacente que sí se constató en el caso de Uber en esas resoluciones, en particular en cuanto que Airbnb ni determina directa o indirectamente el precio de los arrendamientos ni selecciona a los arrendadores ni los alojamientos que estos ofrecen en su plataforma.

Por tanto, y para concluir, en este caso de Airbnb el TJUE entiende que ese servicio de intermediación que desarrolla esta plataforma, junto con el ofrecimiento de prestaciones accesorias a dicho servicio, debe calificarse como «servicio de la sociedad de la información» comprendido en el ámbito de aplicación de la DCE.

Y, si se cumplen esos mismos criterios apreciados y analizados por el TJUE respecto de Airbnb, cabría entender a mi juicio que esa misma naturaleza jurídica como intermediación electrónica y de prestación de servicios de la sociedad de la información sería la predicable de los servicios prestados por el resto de plataformas de alquiler de alojamientos turísticos o de corta duración.

Esta doctrina del TJUE señalada en su sentencia de 19 de diciembre de 2019 tuvo acogida y reflejo posterior en las SSTS núm. 1818/2020, de 30 de diciembre, y núm. 2/2022, de 7 de enero, en asuntos en los que eran parte, respectivamente, las plataformas Homeaway y Airbnb; sentencias que por aplicación de lo indicado por el TJUE afirman que la actividad de estas plataformas debe calificarse como un servicio de intermediación propio de la sociedad de la información, regulado por la DCE y nuestra LSSI (Ley 34/2002), y no por la legislación sectorial de alojamientos turísticos.

Esta doctrina por tanto se confirma en estas resoluciones en el marco de litigios planteados para exigir responsabilidad a la plataforma por contenidos ilegales o que no cumplen con normativa sectorial publicados en las webs de estas plataformas en las ofertas de alojamientos recogidos por las mismas. En la medida que son servicios de la sociedad de la información por intermediación y alojamiento de datos les resulta aplicable la DCE y la LSSI y con ello la extensión de responsabilidad por esos contenidos alojados, almacenados y publicados.

Una exención de responsabilidad también prevista en el RSD en su art. 3, aprobado con posterioridad a estas resoluciones judiciales, tanto del TJUE como del Tribunal Supremo español, si bien en este Reglamento se añaden unas obligaciones de diligencia debida a cumplir por las plataformas en orden a poner freno a esos contenidos ilícitos, y que delimitan mejor el ámbito de esa exención de responsabilidad. Pero esta cuestión de la responsabilidad excede del objeto de este trabajo, que se centra sin embargo en la premisa para concretar la responsabilidad de las plataformas: si no se determina la naturaleza jurídica de estas y de la actividad o servicio que prestan, no se concretará oportunamente la normativa aplicable y, por ende, la responsabilidad que les es exigible.

### III. CONCLUSIONES

I. La relevancia de la concreción de la naturaleza jurídica de las plataformas digitales, particularmente de transporte y de alojamiento turístico o de corta duración como son Uber y Airbnb, viene dada por la necesidad de concretar el alcance de la posible responsabilidad de estas dentro de su actividad y especialmente en cuanto a los contenidos almacenados y difundidos por ellas a través de sus webs sobre las ofertas de esos servicios de transporte o alojamiento que publicitan; si no se determina la naturaleza jurídica de estas y de la actividad o servicio que prestan, no se concretará oportunamente la normativa aplicable y, por ende, la responsabilidad que les es exigible.

II. En un primero momento, en 2016, la Comisión Europea señaló una serie de criterios clave para apreciar o no la naturaleza jurídica de las plataformas como prestadoras del servicio de la sociedad de la información, concretamente como meras intermediarias; criterios que todos ellos confluyen en la idea de la influencia decisiva o control respecto de la prestación del servicio principal subyacente que, a través de las plataformas en principio meras intermediarias, se pretende contratar y llevar a cabo.

III. Posteriormente el TJUE, atendiendo a ese criterio clave de la influencia decisiva en el servicio principal planteado por la Comisión Europea, abordó el análisis y decisión acerca de la naturaleza jurídica de los servicios prestados por dos de las principales plataformas digitales que operan en el mercado comunitario e internacional en el marco de dos sectores muy relevantes a nivel económico y social: Uber en el sector del transporte y Airbnb en el sector del alojamiento turístico o de corta duración.

IV. La calificación que el TJUE (y al amparo de éste, posteriormente nuestro Tribunal Supremo) ha hecho respecto de Uber y Airbnb es muy diferente, considerando que las actividades y servicios que prestan no son asimilables ni comparables. Y el criterio diferenciador reside en la influencia decisiva o control que la plataforma Uber sí desarrolla respecto de la prestación del servicio principal subyacente de transporte, pero que a criterio del TJUE no existe por parte de Airbnb, a pesar de la oferta y desarrollo de prestaciones accesorias al servicio de intermediación que lleva a cabo.

V. Consecuencia de lo anterior es la consideración de que la actividad desarrollada por Uber no es la prestación de un servicio de la sociedad de la informa-

ción de mera intermediación sino la prestación de un servicio de intermediación integrado en un servicio global de transporte (“indisociablemente vinculado a un servicio de transporte”) y por ello debe calificarse como “servicio en el ámbito de los transportes” y no un “servicio de la sociedad de la información”. Y, en consecuencia, este tipo de servicios está excluido del ámbito de aplicación del artículo 56 TFUE, de la Directiva 2006/123 y de la Directiva 2000/31 (y con ello, tampoco podría beneficiarse por la exoneración de responsabilidad que preveía el art. 14 DCE, y actualmente se prevé en el art. 6 RSD, por los contenidos almacenados y publicados en la web de la plataforma).

VI. Sin embargo, en el caso de Airbnb afirma el carácter disociable del servicio de intermediación prestado por esta sociedad con respecto al servicio de alojamiento, además de advertir que ese servicio que presta Airbnb no resulta de ningún modo indispensable para que se pueda desarrollar el servicio de alojamiento por existir otros cauces posibles de oferta y contratación de éste. Por consiguiente, concluye su calificación como «servicio de la sociedad de la información» y un servicio de intermediación que no puede calificarse como parte integrante de un servicio global cuyo elemento principal sea un servicio de alojamiento. En consecuencia le será plenamente aplicable la DCE y la LSSI, incluida la exención de responsabilidad en ellas previstas, y actualmente en el art.6 RSD, con las particularidades ahora incluidas en este reglamento comunitario, no recogidas en esas anteriores normas.

VII. Si se cumplen esos mismos criterios apreciados y analizados por el TJUE respecto de Airbnb, cabría entender a mi juicio que esa misma naturaleza jurídica como intermediación electrónica y de prestación de servicios de la sociedad de la información sería la predicable de los servicios prestados por el resto de plataformas de alquiler de alojamientos turísticos o de corta duración, tal y como apreció asimismo el Tribunal Supremo respecto de Homeaway.

## ÍNDICE DE RESOLUCIONES

- STJUE (Gran Sala) de 23 de marzo de 2010 (asunto *Google France*, asuntos acumulados C-236/08 a C-238/08).
- SSTJUE (Gran Sala) de 12 de julio de 2011 (asunto *L’Oreal*, C-324/09).
- STJUE (Sala Segunda) de 15 de octubre de 2015 (asunto *Grupo Itelevesa*, C-168/14).
- STJUE (Gran Sala) de 20 de diciembre de 2017 (asunto *Élite Taxi v. Uber System Spain*, C-434/15).
- STJUE (Gran Sala) de 10 de abril de 2018 (asunto *Uber France*, C-320/16).
- STJUE (Gran Sala) de 19 de diciembre de 2019 (asunto *Airbnb Ireland*, C-390/18).
- STS (Sala Contencioso Administrativo, Sección 3.ª) núm. 87/2018, de 25 de enero.
- STS (Sala Contencioso Administrativo, Sección 3.ª) núm.1818/2020, de 30 de diciembre.
- STS (Sala Contencioso Administrativo, Sección 3.ª) núm. 2/2022, de 7 de enero.

BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVAREZ MORENO, M. T. (2021). *La contratación electrónica mediante plataformas en línea: modelo negocial (B2C), régimen jurídico y protección de los contratantes (proveedores y consumidores)*. Madrid: ed. Reus.
- CAMPUZANO TOMÉ, H. (2019). «Las viviendas de uso turístico». *Marco legal y problemática jurídica en el contexto de la economía colaborativa*. Madrid: ed. Reus.
- CREMADES GARCÍA, P. (2021). Contrato de mediación y plataformas digitales de alojamiento turístico. En: C. López Sánchez (coord.), *El alojamiento colaborativo: problemática jurídica actual de las viviendas de uso turístico*. Madrid: Dykinson (pp. 221-254).
- FERNÁNDEZ GARCÍA DE LA YEDRA, A. (2024). *Régimen jurídico de las plataformas en línea de alojamiento*. Cizur Menor: Aranzadi.
- FERNÁNDEZ PÉREZ, N. (2020). La controvertida naturaleza jurídica de las plataformas de alojamiento. *Revista General de Derecho del Turismo*, núm. 1.
- LÓPEZ ORTEGA, R. (2022). Las plataformas digitales de alojamiento turístico en nuestra jurisprudencia. *Revista General de Legislación y Jurisprudencia*, núm. 3, pp. 417-450.
- LÓPEZ ORTEGA, R. (2021). Las plataformas Uber, BlaBlaCar y Airbnb ¿Intermediarias o prestadoras del servicio subyacente? *Revista de Derecho Mercantil*, núm. 321.
- RIBEIRO CAFÉ, A.P. (2020). La naturaleza jurídica de las plataformas en línea de alojamiento. Análisis de la Sentencia del TJUE Airbnb-Ireland. En: S. Feliu Álvarez de Sotomayor (dir.), *Plataformas digitales en los alquileres vacacionales*. Madrid: ed. Reus (pp. 73-90).
- TUR FAÚNDEZ, N. (2020). Los sujetos en el turismo colaborativo: plataformas digitales y proveedor del servicio. En S. Feliu Álvarez de Sotomayor (dir.), *Plataformas digitales en los alquileres vacacionales*. Madrid: ed. Reus (pp. 47-71).
- VÁZQUEZ-PASTOR JIMÉNEZ, L. (2021). Un nuevo desafío normativo: las plataformas digitales ¿de intermediación? *Actualidad Civil*, núm. 6.