



Committed to
Improve Quality

This Newsletter will talk about Uber, the legal challenges it is facing in the European Union and its future in Europe.

The second article gives information on a new provision in Spanish legislation, which allows the actual road carrier to make a claim for a payment of the transport charges to the sender.

Legal challenges and future of Uber in Europe

Uber, the car-hailing application accessed via smartphones and tablets launched in 2009, has come under fire from governments and drivers across the globe. Since arriving in Europe in 2011, the US company has fought numerous court cases brought by either EU countries or taxi driver companies.

After a series of protests brought by taxi associations, on 9 December 2014, judge of the Madrid mercantile court ordered Uber to stop operating in Spain. This decision followed a complaint by 'Asociación Profesional Elite Taxi', which brought an action before the Juzgado de lo Mercantil nº3 de Barcelona. Its members demanded the court to impose penalties on the company Uber System Spain SL as they argued that

the Californian start-up represents an unfair competition and avoids regulations that bind established competitor.



UBER

According to Elite Taxi, Uber Spain provides the Uber Pop service in an unauthorised manner in the city of Barcelona

UberPop, which lets drivers without professional licenses to use their own car to pick up passengers, was eventually suspended.

The court decided to refer questions to the European Court of Justice for a preliminary ruling, as an interpretation of several provisions of EU law was necessary.

ECJ has not made the final decision regarding to this issue yet however, on the 11th of May 2017 the Advocate General Maciej Szpunar presented his opinion in which he states that “the Uber electronic platform falls within the field of transport”.

According to him, it is essential to determine „whether the services offered by the Uber platform benefit, as ‘information society services’, from the principle of the freedom to provide services or whether its services fall within the field of transport, which is regulated by the law of Member States”. If Uber falls within the first determination, licenses and authorizations could not

be required – whilst if it falls within the second determination, Member states would be free to regulate the activity of Uber.

Moreover, the Advocate General considers the service at issue as a composite service, because „a part of it is provided by electronic means, while the other part, by definition is not”.



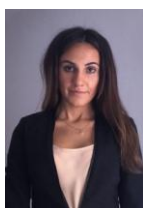
After a series of protests brought by taxi associations, on 9 December 2014, judge of the Madrid mercantile court ordered Uber to stop operating in Spain

According to Advocate General, Uber service does not meet any of the conditions mentioned above. He highlights that none of the drivers working on the Uber platform carry out an autonomous activity which is independent from the platform. Inversely, this activity exists only because of the platform, without which it had no sense. Besides, Uber has control over the economically important factors of the urban transport service offered by the platform (f.ex. the drivers need to fulfil Uber’s conditions in order to partake and pursue the activity); finally Uber indirectly exercises a control over the drivers by the passengers’ rating scores, which may result in the exclusion of drivers from

the platform. Furthermore, Uber effectively determines the prices of the service provided.



Nóra Sóvágó, Intern,
son.ora589@gmail.com
Debrecen & Barcelona, 30 de septiembre
2017



Karolina Pipczynska, Intern,
karolina.pipczynska@sciencespo.fr
Warszawa & Barcelona, 30 de septiembre
2017

La loi 9/2013 - L'action directe du voiturier

Selon la sixième disposition additionnelle de la Loi nº 9/2013 du 04/07/2013, qui modifie la Loi des transports terrestres nº 16/1987 du 30.07.1987, le voiturier, qui n'a pas été payé pour le transport, peut réclamer le paiement de sa créance au chargeur principal et ceux qui l'ont précédée dans le transporteur.

Cette disposition, dont l'objectif est de protéger des intérêts économiques des Entreprises de Transports, accorde au transporteur impayé par son donneur d'ordre la garantie de paiement par un autre - permettre de se faire payer par l'expéditeur.

Qui peut et comment bénéficier de cette disposition ?

La loi 9/2013 s'applique aux transporteurs nationaux et étrangers. Afin de bénéficier de cette disposition, les transporteurs concernés doivent tout d'abord envoyer par lettre une réclamation extrajudiciaire amicale à l'expéditeur.



L'objectif de cette disposition est de protéger des intérêts économiques des Entreprises de Transports.

Dans cette réclamation, le transporteur impayé doit indiquer les informations suivantes : son nom et adresse, ceux du transporteur contractuel et, en son cas, ceux qui l'ont précédé dans le transport, et ceux de l'expéditeur des marchandises. Il doit aussi y inclure tous les détails concernant le transport, que ce soit : l'origine, la destination, les marchandises et le destinataire, afin de savoir à qui il faut s'adresser. Le rôle des parties au contrat doit être spécifié et le contrat du transport ou C.M.R. doit être présent. Si cette réclamation amicale ne réussit pas, il existe la possibilité de faire la réclamation a la Junta Arbitral del Transporte ou aux tribunaux de Commerce.



Il existe la possibilité de faire la réclamation a la Junta Arbitral del Transporte.

Les défis

Cette disposition inspirée de législations étrangères, comme l'article L 132-8 du Code du commerce français (Loi nº98-69 du 6 février 1998) ou l'article 7 du Décret Législatif Italien 286/2005, illustre néanmoins les nouveaux risques du transport, associés avec l'interprétation du juge et sa réglementation. La jurisprudence n'est pas uniforme mais il y a une majorité d'arrêts qui établissent une relation de garantie du chargeur principal face au voiturier, avec indépendance de que le garant aurait déjà payé en tout ou en partie aux intermédiaires dans la chaîne de la prestation du transport, s'instaure un système de double paiement (cfr. Arrêt de la Cour d'Appel de Zaragoza de 20 septembre 2016, Arrêt de la Cour d'Appel de Asturias arrêt de 23 Décembre 2017, Jugement du Tribunal de Commerce de Barcelone de 17 mars 2016).



Karolina Pipczynska, Intern,
karolina.pipczynska@sciencespo.fr
Warszawa & Barcelona, 30 de
septiembre 2017

**BB
CA
LEGAL**

Bufete Berenguer Comas
Advocates
Paseo Colón 24, Pral. 2ª
08002 Barcelona, Spain
Tel.: +34 933021143
Mob: +34 653443083
abogados@bbcalegal.com
www.bbcalegal.com