



Universidad
Zaragoza

Trabajo Fin de Grado

Título del trabajo: La economía colaborativa en
España

Autor/es

Cristian Fernández García

Director/es

José Luis Malo Guillén

Universidad de Derecho

2018/2019

INDICE

1-Introducción.....	4
2- La economía colaborativa. Conceptos generales.....	5
2.1 La aparición de la economía colaborativa. Definición y diferencias con la economía tradicional.	5
2.1.1 El surgimiento de la economía colaborativa.	5
2.1.2 Definición de economía colaborativa. Análisis de las figuras de prestadores y consumidores.	8
2.1.3 Ventajas de la llegada de la economía colaborativa.	10
2.2. La economía colaborativa en España.....	11
2.2.1 Posturas políticas frente a la economía colaborativa.	12
2.2.2 Un organismo estatal que defenderá a las economías colaborativas, la CNMC.....	15
2.3 La protección del consumidor como elemento a analizar. La gestión de reputación.	16
3- La economía colaborativa dentro del sector del transporte. <i>Uber</i> y <i>BlaBlaCar</i>.....	18
3.1 Definición y funcionamiento de <i>Uber</i>. Características del servicio.	18
3.2 Evolución legislativa sobre el objeto jurídico a analizar.	20
3.3 Competencia y legislación actual sobre la materia.	22
3.4 La evolución del conflicto y cambios legislativos para solucionarlo. Las peticiones de <i>Uber</i>, las VTC y el CNMC, y las peticiones del sector tradicional de taxis.	23
3.4.1 Evolución del conflicto y cambios en la legislación.....	23
3.4.2 El conflicto en la actualidad.	27
3.5 Otra economía colaborativa dentro del sector del transporte. <i>BlaBlaCar</i>.....	29
3.5.1 Concepto, funcionamiento de la app y características del servicio prestado.....	29
3.5.2 Legislación aplicable al objeto jurídico en cuestión.	30
4- La economía colaborativa dentro del sector del turismo. <i>Airbnb</i>.....	31
4.1 Definición y funcionamiento de la <i>app</i>.	31
4.2 El objeto jurídico a analizar: las VUT. Legislación aplicable y su evolución.	32
4.3 La legislación de las VUT en Aragón.....	33
4.4 La llegada de una nueva ley sobre el VUT en Aragón, la RVUTA. ¿Un parche para dicho conflicto?	34
4.5 Situación actual de <i>Airbnb</i> y problemas a resolver.....	36
5- La economía colaborativa dentro del sector del reparto. <i>Deliveroo</i>.	38
5.1 Definición y funcionamiento de la <i>app</i>. Legislación aplicable.	38
5.2 El inicio del conflicto. Partes afectadas y evolución del conflicto.....	40
6- Conclusión.....	44
7- Bibliografía	47

LISTADO DE ABREVIATURAS

TIC: Tecnologías de la Información y la comunicación

CNMC: Comisión Nacional del Mercado y la Competencia

CE: Constitución Española

PP: Partido Popular

PSOE: Partido Socialista Obrero Español

LDCU: Ley Defensa de los Consumidores y Usuarios

LGUM: Ley de Garantía de la Unidad del Mercado

CA: Comunidad Autónoma

CCAA: Comunidades Autónomas

VTC: Vehículo de Transporte con Conductor

LOTT: Ley de Ordenación de Transportes Terrestres

RLOTT: Reglamento de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres

TS: Tribunal Supremo

RD: Real Decreto

Km: Kilómetro

VUT: Viviendas de Uso Turístico

LTA: Ley de Turismo de Aragón

RVUTA: Reglamento de viviendas de uso turístico en Aragón

LPH: Ley de Propiedad Horizontal

ET: Estatuto del Trabajador

TGSS: Tesorería General de la Seguridad Social

1-Introducción.

Debemos comenzar analizando cuál es la cuestión principal que se va a estudiar en este trabajo. Así pues, el tema a tratar será la incidencia de la economía colaborativa dentro del marco de la economía española actual.

Se trata de un tema de actualidad, donde diariamente podemos ver que la llegada de este tipo de economía ha producido efectos directos dentro del marco tanto económico como político en España. Mi interés sobre el tema nació en verano, con la gran difusión mediática que tuvo el conflicto generado entre el sector del taxi y *Uber*, que actualmente sigue vigente, y por el gran crecimiento que han tenido estas empresas, como puede verse en cualquier ciudad española, donde es habitual encontrarse con alguna bicicleta de *Deliveroo*, por ejemplo. También he de decir que, al estar relacionado con el uso de las TIC, es un tema muy interesante, ya que actualmente estamos utilizando continuamente tanto smartphones como ordenadores, y por lo que es cotidiano el uso de estas economías colaborativas. Viendo la evolución tecnológica que está sufriendo la sociedad actual, es evidente que las economías colaborativas, a través del uso de sus llamadas *apps* van a ser progresivamente más importantes.

Así pues, a parte de analizar la incidencia de esta tendencia económica, también vamos a compararla con la economía tradicional española, dando varios puntos de vista, tanto de los apoyos de esta vertiente económica como de sus principales detractores.

En cuanto a la estructura del tema, empezaremos describiendo en qué consiste la economía colaborativa, y analizando su incidencia dentro del marco económico español, y posteriormente, nos adentraremos a un mayor análisis focalizado en diversos sectores económicos, concretamente describiendo los sectores del transporte, el turismo y el sector del reparto, para poder estudiar con mayor exactitud la influencia y la situación de la economía colaborativa en el ámbito económico español.

En cuanto a la metodología, hay que decir que, al tratarse de un tema de actualidad, no existe apenas bibliografía, pero se podrá encontrar información a través de otros medios, como el uso de internet o revistas de actualidad.

2- La economía colaborativa. Conceptos generales.

2.1 La aparición de la economía colaborativa. Definición y diferencias con la economía tradicional.

2.1.1 El surgimiento de la economía colaborativa.

La economía colaborativa surge aproximadamente en el año 2008. Es un nuevo fenómeno, nunca antes visto, que ha llegado a causa de la mejora de los medios tecnológicos y de comunicación, como son Internet, los smartphones o los ordenadores. Estos medios posibilitan a cualquier persona a compartir o interactuar con otra persona o entidad sin importar su localización, desde cualquier parte del mundo, por lo que facilitará mucho la publicidad y la propagación de cualquier información, sin los costes que supondría, por ejemplo, una campaña publicitaria. También hay que indicar que este nuevo fenómeno aparece a causa de la crisis económica. Al existir dicha recesión económica, la población se vio afectada por una gran desconfianza hacia la economía tradicional y las grandes empresas, por lo que se intentó generar de alguna manera una forma de aprovechar los recursos a un coste muy por debajo del que ofrecería una empresa tradicional. Así pues, el concepto de compartir se vio como un factor aprovechable para la sociedad, ya que genera menos gastos, por lo que es útil en el momento en el que se encontraba la empobrecida economía española y mundial, a causa de la crisis económica allegada en 2008.

Así pues, se estableció como una oportunidad de mercado, algo innovador, que proporcionaría un gran beneficio a las empresas que explotasen estos medios y con unos costes de producción muy bajos, por lo que, a partir de 2008, que es cuando apareció, dicha economía colaborativa empezó a crecer exponencialmente. También hay que recalcar que, al ser un nuevo fenómeno, carente de legislación, se vio como una gran oportunidad para las empresas, ya que no había ningún tipo de limitación ni barreras legislativas, por lo que el beneficio para las empresas iba a ser muy alto. Esto hace que la economía colaborativa progresivamente vaya alcanzando importancia dentro de la

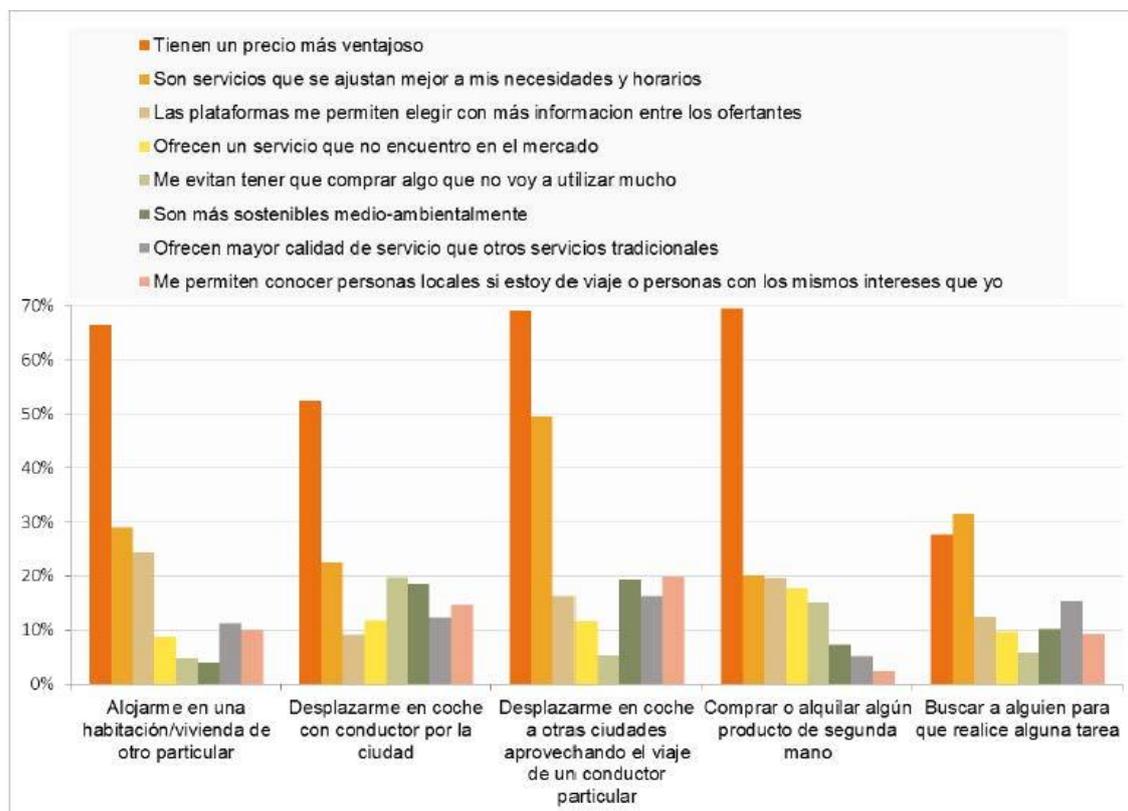
economía mundial, con un crecimiento exponencial, que no se ha visto frenado hasta estos últimos años, a causa de la aparición de nueva legislación que le afecta.

La propia CNMC valora las causas de la aparición de este tipo de economía¹, como podemos ver a continuación. *«Este nuevo modelo de consumo viene emergiendo entre otros motivos, por el impulso y aprovechamiento de las potencialidades de las tecnologías de la información y las comunicaciones, especialmente internet, que elimina muchas de las barreras al intercambio gracias a la reducción de los costes de transacción y de intermediarios, las facilidades que brinda al consumidor por su inmediatez y el bajo coste de las transacciones, o la mejora de la información disponible –en particular por los sistemas de señalización y de reputación de oferentes entre consumidores y usuarios de estas viviendas- que permiten una mayor comparación de la oferta.[...]»*

Además, también hay que valorar el beneficio que supone la aparición de la economía colaborativa para el consumidor, que será causa del crecimiento exponencial que ha tenido este tipo de economía. Las economías colaborativas, a través de sus plataformas, ofrecerán servicios de calidad y a un precio mucho más bajo que los ofrecidos por las empresas tradicionales, por lo que el consumidor, en parte gracias al factor precio, preferirán dichos nuevos servicios a los tradicionales. Según la propia CNMC, el factor de precio bajo será el que más importancia tenga a la hora de elegir dichas economías colaborativas frente a las tradicionales, pero habrá otros factores clave que también deberíamos destacar, los cuales veremos analizados en el gráfico que tendremos a continuación.

¹IPN/CNMC/007/15: Proyecto de decreto por el que se aprueba el reglamento de las viviendas de uso turístico en Aragón, 16 de abril de 2015, p.6. https://www.cnmc.es/sites/default/files/631801_6.pdf
Fecha de consulta: 29 de noviembre 2018

Motivos para usar plataformas de economía colaborativa, con posibles respuestas múltiples².



Como se puede ver en el gráfico dado por la CNMC, la oferta de un producto a bajo precio será la causa principal para el consumidor para elegir dicha economía colaborativa frente a la tradicional, pero también se puede destacar principalmente otro factor, la flexibilidad de horarios. Las plataformas colaborativas ofertan al consumidor un servicio en el momento requerido por el consumidor, por lo que supone una gran comodidad para el cliente. Otro factor importante, aunque en menor medida, es la información dada sobre el servicio, lo que hace que el consumidor pueda elegir con mayor precisión el servicio que mejor se adapte a sus necesidades.

² <https://www.cnmc.es/2016-10-21-uno-de-cada-tres-internautas-utiliza-plataformas-de-economia-colaborativa-al-menos-una>. Fecha de consulta: 18 de noviembre 2018.

2.1.2 Definición de economía colaborativa. Análisis de las figuras de prestadores y consumidores.

La llamada economía colaborativa se describirá concretamente como una forma de mercado bilateral. En estos tipos de mercados, se facilita la relación entre las personas para obtener unos beneficios, y se irá expandiendo por el uso continuo de las plataformas que lo estarán usando, y la facilidad que tiene la publicidad dentro del mundo de Internet y las redes sociales. Esta facilidad de expansión viene dada por tratarse de una conexión en la que forman parte una grandísima cantidad de personas, gracias a otras plataformas o redes sociales como *Facebook, Instagram, Twitter, etc.*

Así pues, de esta relación entre personas vemos que se tratará de una relación de servicios entre iguales, donde los ciudadanos interactuarán entre ellos por un objeto de mercado y un precio, siendo la aplicación o plataforma que ponga la empresa la encargada de facilitar dicha interacción y la publicidad de estas actividades de comercio. En un principio, al ser un mercado pequeño, y tratándose pequeñas transacciones, se hablaría de que dichos recursos que forman parte de la actividad de comercio serían ociosos, ya que no se haría generalmente para buscar un beneficio económico, más bien se trataría de obtener una pequeña ventaja o un abaratamiento de costes, pero con la progresiva profesionalización del sector, se está viendo que se ha empezado a explotar dicho mercado con afán de lucro o en busca de grandes beneficios económicos, por lo que esto no sería una característica viable para describir la economía colaborativa en la actualidad.

En definitiva, podríamos definir la economía colaborativa como un modelo de organización industrial en el que una empresa creará una plataforma electrónica, las llamadas *Apps*, que facilitarán la contratación de servicios entre personas, ofreciendo un soporte y publicidad de este servicio, y donde un grupo de usuarios, llamados prestadores, ofrecerán unos servicios a cambio de un precio o beneficio, a otro grupo de usuarios, que denominaremos como consumidores. En resumidas cuentas, la economía colaborativa se basará en la contratación del uso temporal de bienes y servicios.

En un principio, los prestadores serán titulares del servicio y utilizarán la plataforma o *app* para publicitar la prestación del servicio o el producto. Estos prestadores del servicio serán personas no profesionales, ciudadanos que buscarán un aprovechamiento de sus recursos ociosos a cambio de un pequeño beneficio, aunque progresivamente se ha visto

una profesionalización creciente, pero no será característica propia del elemento que estamos analizando. El prestador únicamente querrá obtener una pequeña rentabilidad o un abaratamiento de los costes por el servicio prestado.

Un factor clave de los prestadores es que ellos prestan el servicio a cambio de un beneficio o precio pagado por el consumidor, y la plataforma únicamente les otorga soporte, publicidad y les facilita la realización del intercambio comercial, por lo que no hay una relación de laboralidad. la plataforma media entre consumidor y cliente, no paga directamente al prestador del servicio por la actividad realizada frente al tercero. Esto será un factor clave y definitorio para distinguir las economías colaborativas y las tradicionales, donde la empresa paga al trabajador por realizar una actividad o prestar un servicio.

En cuanto al consumidor, será la persona que demande aquel servicio o producto en la plataforma a un prestador, a cambio de un precio. La diferencia con la economía tradicional es que, en este caso en consumidor no se ve apoyado por regulación en caso de conflicto, como es el caso de las relaciones comerciales tradicionales, ya que se trata de un nuevo fenómeno, con escasa legislación. Para suplir esa seguridad jurídica necesaria para el consumidor, aparecerá una autorregulación que la propia plataforma brindará tanto al consumidor como al prestador para otorgarles seguridad jurídica, que se encarga de controlar el buen funcionamiento de la plataforma, descartando actos fraudulentos y haciéndose responsable de los daños que se le pudieran ocasionar al consumidor, por lo que es una forma de promover a que el consumidor, a pesar de no tener una legislación que le defienda, forme parte de esta nueva economía, por la seguridad jurídica que la propia plataforma le otorga. La transacción entre consumidor y prestador, al tratarse de una relación a distancia, se realizará a través de la aplicación, la cual únicamente será intermediaria entre las partes para el pago de dicho servicio.

En cuanto a la plataforma, se trata de un programa informático creado por una empresa, el cual no cobrará directamente el alquiler de uso temporal de un servicio o producto, sino que obtendrá el beneficio por la intermediación entre ambas personas. Dicha plataforma facilitará la búsqueda y puesta en contacto de usuarios oferentes y demandantes de un servicio o producto, a través de publicidad, cuya cesión temporal será objeto de transacción, sin ser titular de los bienes con los cuales se negocia. Además, controlará la calidad del servicio prestado, la realización de una correcta transacción e incluso ofrecerá un sistema de seguridad jurídica en cuanto a fraudes o conflictos entre las partes. El

beneficio que obtendrá la empresa colaborativa se obtendrá a través de inversiones de terceros o por el cobro de comisiones por el uso de la aplicación.

2.1.3 Ventajas de la llegada de la economía colaborativa.

Viendo las diferencias dadas, debemos de añadir qué ventajas ha supuesto la aparición de las economías colaborativas dentro de la economía española. Para analizar las ventajas que nos aportarán las economías colaborativas, usaremos la valoración de la CNMC³.

Entre los beneficios que nos concederá la economía colaborativa hay que destacar varios, comenzando con una mayor oferta y servicios, lo que posibilitará una mayor competencia, y obligará a que los proveedores tradicionales tengan que innovar y reducir sus precios, por lo que los costes de transacción serán menores. También se reducirán los problemas de información asimétrica, puesto que el prestador dará la mayor información posible al consumidor para convencerle de que adquiera el alquiler de uso de su servicio o producto ofrecido. Para los prestadores del servicio, posibilitará la adquisición de unos ingresos extra o incluso generar empleo, como veremos posteriormente. También propiciará una asignación más eficiente de los recursos, una mayor promoción hacia la sostenibilidad y la asimilación de una economía circular, que viene siendo objetivo de la Unión Europea, como podemos visualizar en la Directiva 2008/98/CE⁴.

Estos beneficios a priori son positivos para el consumidor, pero debemos decir que, en la actualidad, muchos sectores económicos están en contra de dicha economía colaborativa como veremos a continuación, a causa de entrar en el mismo mercado en el que antes ejercían estas empresas tradicionales con exclusividad, y ejercerles tal competencia, por lo que generará también detractores contra este nuevo fenómeno económico.

³ blog.cnmc.es/2014/07/16/economia-colaborativa-y-regulacion/ Fecha de consulta: 21 de noviembre de 2018

⁴ Artículo 1 de la Directiva 2008/98/CE, que dicta lo siguiente «*La presente Directiva establece medidas destinadas a proteger el medio ambiente y la salud humana mediante la prevención o la reducción de la generación de residuos y de los impactos negativos de la generación y gestión de los residuos, mediante la reducción del impacto global del uso de los recursos y mediante la mejora de la eficiencia de dicho uso, elementos cruciales para efectuar la transición a una economía circular y garantizar la competitividad de la Unión a largo plazo*».

2.2. La economía colaborativa en España.

Dada la importancia que ha obtenido la economía colaborativa en la actualidad, puede resultar extraño que aún se encuentre sin una regulación clara, pero hay que recordar que se trata de un fenómeno muy reciente, por lo que los Estados aún no han llegado a aprobar una reglamentación efectiva.

Además, nos encontramos con una situación problemática, dado que las empresas tradicionales que están sufriendo la competencia de dichas economías colaborativas desean que se les impongan medidas restrictivas o imponerles barreras para entrar en el mercado. Sin embargo, no hay una justificación clara por parte de estas empresas, ya que lo hacen para favorecerse, y como veremos posteriormente se trataría de una forma de mantener un monopolio por no tener competencia, por lo que los Estados tienen que pensar una legislación justa y clara, que ni favorezca en exceso a ninguna de las partes ni afecte negativamente a ninguna de ellas, por lo que nos encontramos ante una difícil situación.

En un principio, hay que contar con la situación política que está sufriendo España en la actualidad, demarcada por la inestabilidad. Con el paso de los años, veremos que las posturas políticas de cada partido que ha gobernado durante las últimas legislaturas, Partido Popular y Partido Socialista Obrero Español serán diferentes. Así pues, el legislador tiene una gran dificultad para poder crear un texto que legisle dichas economías colaborativas, ya que habrá diferentes posturas que deben de tenerse en cuenta, como son el CNMC o el Gobierno.

La tónica en la mayoría de países de la Unión Europea viene siendo la misma. Los Estados, ante el auge de este nuevo modelo económico, se ven obligados a introducir rigideces de tipo regulatorio y costes de transacción de tipo administrativo, fiscal y laboral, para frenar su ritmo de desarrollo y apoyar a las empresas tradicionales, que se ven debilitadas por la llegada de la economía colaborativa como competencia. Estas medidas, como hemos nombrado anteriormente, serán positivas para las empresas tradicionales, y negativas para la economía colaborativa.

Es obvio que la economía colaborativa requerirá regulación o reglas, pero deberá de adaptarse a este nuevo fenómeno, ya que es diferente a las economías tradicionales, y

procurar que no se beneficie a ningún bando en exceso, para no perjudicar al libre mercado.

2.2.1 Posturas políticas frente a la economía colaborativa.

Analizando las posturas de cada partido político, habrá que destacar que en general todos los partidos mayoritarios se postularán por crear una regulación que defienda al sector tradicional, exigiendo una regulación para ordenar este nuevo fenómeno, que ha crecido exponencialmente, y se encuentra libre de impuestos. Las medidas que propondrán serán de carácter más restrictivo para las economías colaborativas, para limitar su actividad o igualarla a la de las empresas tradicionales.

El PP, a pesar de no dejar claro dentro de su antiguo programa electoral las medidas que desea realizar frente a las economías colaborativas, ha dejado constancia de cuáles son sus pretensiones frente a la economía colaborativa en el sector del turismo, proponiendo lo siguiente *«Arbitraremos medidas para que el alquiler de viviendas turísticas de corta duración se realice en condiciones de calidad, transparencia y fiscalidad adecuadas, y respete los derechos de los vecinos en el caso de la propiedad horizontal»*⁵.

Por otro lado, Ciudadanos⁶ propone establecer un marco justo de competencia, aplicando una serie de medidas, que principalmente apoyará al sector del taxi, como la libre autorización para que los taxis puedan comprar cualquier marca, o la flexibilización de las tarifas del taxi con descuentos o precios fijos, o incluso crear un sistema compensatorio para el sector del taxi. En palabras generales, buscará una conciliación entre ambas partes, pero la postura del partido se decantará por apoyar al sector tradicional.

Por parte de Podemos, se propone una ley integral y transversal que tenga especial referencia en materia fiscal y de Seguridad social. Así pues, también defenderán la postura de apoyar a la empresa tradicional frente a esta nueva economía colaborativa, como podemos ver en varios comunicados que han ido exponiendo públicamente.

⁵Programa electoral PP elecciones generales 2016, p50.

<https://www.pp.es/sites/default/files/documentos/programa-electoral-elecciones-generales-2016.pdf>

Fecha de consulta: 21 de noviembre 2018

⁶ https://www.elespanol.com/economia/empresas/20180126/cs-imprescindible-vtc-deben-pagar-impuestos-espana/280222144_0.html Fecha de consulta: 22 de noviembre 2018

El partido de Pablo Iglesias ha dejado su punto de vista a través del siguiente comunicado: *«Compartimos el rechazo [de Fedetaxi y Unalt] a la incursión de empresas transnacionales que bajo el paraguas de la economía colaborativa pueden precarizar y amenazar un sector que da empleo a unas 100.000 familias en España». En esta línea Rafael Mayoral defendió “una apuesta por la protección de sectores estratégicos de nuestra economía, como el transporte, que garanticen unas condiciones dignas para sus trabajadores y que sirven para impulsar el consumo interno del país».*⁷

Por último, debemos de analizar la postura del PSOE. Según su programa electoral⁸, el partido ve necesario implantar medidas para regularizar dicho sector, como bien dice a continuación *«[...]Es, por tanto, necesario establecer un marco jurídico claro, para garantizar que se cumplan las normas fiscales, de seguridad, responsabilidad, protección del consumidor y demás elementos de los que nos hemos dotado en los diferentes actividades económicas para garantizar los derechos de los usuarios y de la competencia, pero que al mismo tiempo, no poner puertas al campo para tratar de impedir la innovación y el desarrollo de nuevas estrategias económicas».* Así pues, de manera similar a Ciudadanos, el PSOE trasmite su deseo de poder alcanzar un acuerdo entre la economía colaborativa y las empresas tradicionales, creando una comisión parlamentaria para crear una regulación justa y compensada entre las dos partes afectadas. Según el programa electoral del PSOE, las medidas que adoptarán dentro de este sector serán las siguientes:

- ❖ *«Constitución de una subcomisión parlamentaria con el fin de trabajar con expertos, empresas e instituciones que representan la economía colaborativa para identificar los obstáculos para su desarrollo en nuestro país, con especial incidencia a los ámbitos laboral y fiscal.»*,
- ❖ *«Plantear medidas de competencia para que las nuevas plataformas digitales surgidas por la economía colaborativa no se conviertan en nuevos monopolios digitales»*,

⁷<https://www.expansion.com/economia/politica/2015/03/04/54f74a24268e3e45258b4571.html> Fecha de consulta: 22 de noviembre 2018

⁸ <https://www.psoe.es/programa-electoral/economia-2/economia-de-las-oportunidades/un-marco-justo-para-el-desarrollo-de-la-economia-colaborativa/>
Fecha de consulta: 22 de noviembre 2018

- ❖ *«Trabajar con los sectores tradicionales afectados por el desarrollo de la economía digital, para identificar retos para el desarrollo de su actividad en el nuevo marco económico»*
- ❖ *«Facilitar e informar de las obligaciones fiscales a la ciudadanía que haga uso de las plataformas colaborativas, así como a los demás agentes implicados, potenciando mecanismos que garanticen la trazabilidad de las transacciones electrónicas, y así luchar contra la economía sumergida».*

La situación política actual, con el Gobierno del PSOE, no ha llegado a erradicar los problemas de confrontación que existe entre las empresas convencionales y las economías colaborativas. En parte, ha podido paliar ciertos problemas, trasladando su competencia a las Comunidades Autónomas o Ayuntamientos, como es el caso del conflicto de taxis y *Uber*, con la aprobación del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, y otros casos que analizaremos a continuación, pero quedan muchos problemas por resolver frente a este ámbito desregularizado en la actualidad.

La ministra de Hacienda, María Jesús Montero⁹, ha explicado que va a estudiar "un tratamiento fiscal adecuado" sobre la materia de las economías colaborativas. Según la propia ministra, *«Hay plataformas dedicadas a este servicio que generan miles de millones y no tributan de manera adecuada, porque la fiscalidad actual no reconoce este tipo de actividad y entran en competencia con sectores tradicionales»*. Ante eso ha propuesto introducir un impuesto especial del 3%, la llamada en Europa "tasa Google".

En cuanto a la fiscalidad, las empresas colaborativas han empezado a cooperar con el Ejecutivo para poder fiscalizar dichas empresas, colaborando con la Agencia Tributaria, a cambio de no recibir sanciones de pagos como venía sucediendo en la actualidad.

En cuanto a los problemas de laboralidad, los diversos cuerpos de inspección de trabajo están reportando problemas con varias empresas, ya que se está considerando que los trabajadores son autónomos cuando en realidad están trabajando por cuenta ajena, por lo que se está regularizando la situación de estos trabajadores progresivamente, y denunciando a estas empresas a causa de impagos por las cotizaciones, como veremos posteriormente.

⁹ https://www.lasexta.com/noticias/economia/gobierno-estudia-impuesto-especial-plataformas-como-airbnb-uber_201810045bb5ef8d0cf2a4649bb16a13.html Fecha de consulta: 25 de noviembre 2018

2.2.2 Un organismo estatal que defenderá a las economías colaborativas, la CNMC.

A la hora de defender el fenómeno de las economías colaborativas, hay que valorar el papel de la CNMC. En primer lugar, debemos definir qué es la CNMC. Se tratará de un organismo de carácter estatal, con personalidad jurídica propia, que se encargará de cuidar y defender el buen funcionamiento de todos los mercados en beneficio de los consumidores. Así pues, para conseguir estos objetivos, dicho organismo tendrá gran cantidad de herramientas, como la elaboración de informes o dictámenes, o incluso podrá interponer recursos contra ciertos decretos legislativos, como veremos posteriormente.

A continuación, vamos a analizar qué medidas que propone la CNMC¹⁰ a la hora de regularizar este fenómeno económico.

Este organismo considera que las economías colaborativas son un fenómeno muy positivo para la economía española, puesto que otorgan competitividad a la economía, y ello conlleva a mayor inversión en infraestructuras, bajada de precios para el consumidor y mayor calidad, además de generar empleo, como ya hemos podido ver en epígrafes anteriores, donde nombra todas las ventajas que aporta. El propio presidente de la entidad, José María Marín Quemada¹¹ ha defendido *«que la economía colaborativa es un fenómeno que no se puede ni debe parar, por las posibilidades de competencia, eficiencia, ahorro, creación de empleo y generación de recursos y PIB que ofrece»*.

Por parte de la CNMC, se dice que la ausencia de regulación podría ser, en algunos casos, la solución más óptima. La situación actual no es mala, para la CNMC simplemente es un conflicto de las empresas tradicionales por la llegada de nueva competencia, que ofrecen un mismo producto por menor precio, pero ello no significa que se niegue a que se regularice el sector. En el caso de que hubiese una respuesta regulatoria, se debe primar el interés general, no el interés de un grupo de operadores económicos. Con esto, quiere decir que se debe de mirar por el interés de la población española en el cómputo general, y no solo por las empresas tradicionales. Ante este marco regulador, la CNMC valora que solo habría que considerar una respuesta regulatoria proporcionada si existen fallos de mercado; si el mercado por sí mismo no puede alcanzar objetivos de interés público; o

¹⁰ <https://blog.cnm.es/2014/07/16/economia-colaborativa-y-regulacion/> Fecha de consulta: 21 de noviembre 2018

¹¹ https://www.elpais.com/economia/2018/02/15/actualidad/1518708315_920586.html Fecha de consulta: 26 de noviembre 2018

existe tratamiento asimétrico respecto a operadores sujetos a obligaciones de servicio público. Por último, la CNMC valora que la respuesta por las autoridades no tiene que consistir en más regulación para la economía colaborativa, sino que podría centrarse en reducir los requisitos para los operadores tradicionales, es decir, apoyar a las economías tradicionales sin perjudicar a la economía colaborativa, y que estas procuren innovar y estar al mismo nivel que las economías colaborativas, para que se cree un mercado competitivo dentro de los sectores en las que operan.

En cuanto a la oposición a la CNMC, cabe decir que será la misma que tendrá las economías colaborativas, es decir, tendrá en su contra tanto a las economías tradicionales y sus patronales como al gobierno ejecutivo. A la hora de defender a las economías colaborativas, la CNMC cuenta con gran variedad de opciones, pero las más eficaces serán a través de la publicación de informes, estudios o dictámenes examinando el problema dado, con la finalidad de ser enviados al ejecutivo, e incluso la interposición de recursos ¹²contra decretos legislativos o medidas interpuestas por la administración.

2.3 La protección del consumidor como elemento a analizar. La gestión de reputación.

Como ya hemos visto anteriormente, la economía colaborativa no posee una regulación, por lo que, a simple vista, el consumidor dentro de esta economía colaborativa no cuenta en un principio con la seguridad jurídica que tienen las empresas tradicionales, legisladas por una regulación clara, como es la ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, o el propio Código de Comercio. Debemos de recordar que la LDCU solo es de aplicación para empresarios y consumidores, según el propio artículo 2 del LDCU. No es de aplicación el artículo 4 LDCU, el cual describe que es un empresario, para el prestador del servicio dentro de la economía colaborativa, por el mero hecho de que el prestador del servicio dentro de la economía colaborativa es un ciudadano común, sin un propósito empresarial; su único propósito es conseguir una pequeña ventaja económica o un abaratamiento de costes por realizar dicha actividad. Así pues, nos encontramos en la

¹² La CNMC estará legitimada a interponer recursos según el art. 5.4 de la Ley 3/2013, de creación de la CNMC, donde tendrá competencia para «impugnar ante la jurisdicción competente los actos de las Administraciones Públicas sujetos al Derecho administrativo y disposiciones generales de rango inferior a la ley de los que se deriven obstáculos al mantenimiento de una competencia efectiva en los mercados»

situación de que el consumidor se encuentra sin ninguna protección, y por lo tanto existe cierta indefensión por su parte.

Además, las empresas tradicionales juegan con el punto a favor de que su reputación está ligada a la calidad en su oferta comercial (No es lo mismo para el consumidor una camiseta de la marca Nike, que una camiseta comprada en una tienda sin marca conocida globalmente), y a los resultados financieros que obtienen, es decir, de las ganancias que tienen dichas empresas. Las economías colaborativas, al ser nuevas no tendrán una gran fama, y al tratarse de un servicio que no vende directamente el producto o servicio, sino que únicamente lo promociona, no tienen esa reputación en los resultados financieros. Al ser los propios ciudadanos los prestadores del servicio, las economías colaborativas crearán un servicio en el cual estos prestadores tendrán alguna forma de demostrar la calidad de los servicios que prestan, como vamos a describir a continuación.

Al no poder otorgar la defensa o las garantías que presta la economía tradicional, la economía colaborativa idea otra forma de proteger al consumidor, a través del llamado sistema de gestión de reputación.

El sistema de gestión de reputación se basará en un sistema de valoración donde el usuario prestador dará información sobre la actividad que realiza, detallando el servicio que presta, y dándole al consumidor toda información posible sobre el servicio realizado. Con esto, se busca tanto que el consumidor busque el servicio que más se adapte a sus necesidades, como generar un alto grado de confianza en los consumidores, para que elijan a dicho prestador para realizar el servicio deseado. Por parte del consumidor, una vez que haya consumido el servicio, entrará a valorar de manera eficaz el funcionamiento de éste, otorgándole una reputación según la valoración que haya recibido. Cuanto mejor realice el prestador su servicio, mayor y mejores valoraciones tendrá, lo que hará que el consumidor confíe de mayor manera en el servicio que el prestador ofrece, y alcance la confianza necesaria para consumir dicho servicio o producto. Con esto, conseguimos que el prestador del servicio actúe con una mayor eficacia, para intentar obtener el máximo de valoración y captar en el futuro más clientes.

Según CAÑIGUERAL¹³, el sistema de reputación tendrá una gran importancia, ya que será una forma de generar confianza en el consumidor «*Sobre los mecanismos de identificación digital y reputación digital para el consumo colaborativo [...] llegaron a*

¹³ CAÑIGUERAL, ALBERT, *Vivir mejor con menos. Consumo Colaborativo*, Edición octubre 2014. Penguin Random House Grupo Editorial, p. 151 y ss.

la conclusión de que un perfil completo de usuario (con foto, conexión con redes sociales y amigos en común, con el email o el móvil verificados con comentarios positivos de otros usuarios, ser activo y rápido en la plataforma, etc.) es capaz de generar un nivel de confianza superior al que genera aquel vecino con el que solo te cruzas al ir a pasear el perro o bajar la basura. Es decir, si hay suficientes indicadores, podemos llegar a confiar más en alguien a quien solo conocemos por internet que un vecino.»

A pesar de que el servicio de gestión de reputación sea una gran forma de otorgar confianza al consumidor, y con un alto grado de seguridad, se han empezado a localizar ciertos fraudes. Así pues, aquí entra en juego la plataforma, que se encargará de paliar dichos fraudes, detectándolos y eliminándolos.

En cuanto a los conflictos entre los prestadores del servicio y consumidor, hay que destacar que, dentro de las economías colaborativas, no es usual que haya confrontaciones o conflictos entre las partes. Hay que recordar que ambas partes desean obtener el máximo de reputación posible, por lo que tratarán de ofrecer el mejor servicio o producto. En caso de que existiese algún conflicto, la propia app o plataforma se hace cargo de la resolución de éste, ya que, al tratarse del intermediario entre prestador y consumidor, será suya la responsabilidad, y al estar en la mayoría de los casos los pagos digitalizados, es decir, los pagos son realizados por tarjeta de crédito mayoritariamente, si no se cumpliera correctamente el servicio o existiera fraude, la plataforma podrá cancelar el pago de dicha cantidad al prestador.

3- La economía colaborativa dentro del sector del transporte. Uber y BlaBlaCar

3.1 Definición y funcionamiento de Uber. Características del servicio.

Uber se define como una empresa de tecnología, en la cual los usuarios que necesitan transporte consiguen fácilmente encontrar conductores que ofrecen este servicio, es decir, se encarga de conectar entre las partes. Ellos mismos se consideran pues como intermediarios entre el prestador del servicio o conductor y el consumidor, por lo que ellos mismos niegan tratarse de una aplicación de taxi, ya que los conductores son autónomos, es decir, no depende de la empresa Uber para cobrar. La aplicación no emplea a ningún conductor, y no se considera dueño de ningún vehículo, estos conductores son

trabajadores autónomos, siendo medida indispensable para declarar que nos encontramos ante una economía colaborativa.

En cuanto al funcionamiento de la aplicación, se trata de un servicio tecnológico o digital presentado a través de una aplicación móvil, que puede ser descargada por cualquiera con facilidad. A la hora de realizar el pago, puede realizarse tanto con tarjeta de crédito, como en efectivo. Las tarifas del viaje son calculadas en base a tres variables, que serán la tarifa base, la distancia recorrida en kilómetros y el tiempo que ha durado el trayecto en minutos, siendo incluidos los costos por peaje. La empresa recibe como comisión un 25% de la tarifa final de todo el viaje, siendo el resto pagado a los conductores.

En cuanto a las peculiaridades de su funcionamiento, hay que destacar que estos vehículos no pueden parar por un simple aviso o gesto como tradicionalmente se ha hecho con los taxis, sino que debes de utilizar la aplicación, que les notificará de tu petición y se presentarán. También se debe destacar que tienen limitación para salir fuera de la CA en la que se les ha concedido la autorización de vehículos de transporte con conductor, es decir, estos vehículos están mayoritariamente en el área de las ciudades donde se les ha otorgado dicha autorización, es decir, y apenas podrán salir de dicho territorio, como veremos posteriormente.

En cuanto a los distintivos de estos taxis, son vehículos de color negro, y no suelen seguir un modelo o marca de coche, además de llevar unas pegatinas para distinguirlos. El propio cliente puede elegir el modelo y la gama del vehículo. El conductor, para poder trabajar con la aplicación, deberá de ser poseedor de una licencia VTC, que será otorgada por el ayuntamiento de la ciudad siempre que cumpla una serie de requisitos. El coste de estas licencias VTC será mucho menor, siendo normalmente de un coste aproximado de 5.000€, y en el caso de las licencias de taxi llegan a tener un precio de incluso 150.000€.

Por último, se puede destacar que los beneficios que presentan los consumidores con el uso de esta aplicación es evidente, se trata del uso de un servicio parecido al taxi, el cual el consumidor es transportado por un conductor de confianza al sitio que desee por una tarifa, que usualmente suele ser mucho menor que las que ofrece un taxi convencional, por lo que, en general el consumidor preferirá elegir este servicio, siendo que le ofrecen el mismo servicio por un coste menor. Así pues, se tratará de un competidor directo para el sector del taxi, pero no será el único, ya que habrá más empresas similares, como es el caso de *Cabify*.

3.2 Evolución legislativa sobre el objeto jurídico a analizar.

Para analizar con precisión dicho conflicto, debemos de analizar los precedentes¹⁴ del problema. La ley que regulará las licencias VTC y los taxis será la **Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres**. Desde el principio, dicha ley, en dos de sus artículos, el 49 y 50, modificados y el último derogado en 2009, recogían que la oferta de transporte no estará en un principio limitada, pero esto podría ser modificado por la Administración, según los casos marcados por este primer artículo nombrado. En este momento, hay que destacar que las licencias VTC no eran consideradas como tales, es decir, no existían ni se tenían en cuenta, hasta 1990.

En 1998 llegará el **Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres**, que seguirá estando vigente durante muchísimos años, y que modificará lo citado anteriormente. Con esta modificación llegó el famoso ratio 1/30, el cual describiremos a continuación. En el artículo 14 de RLOTT aparecía dicha limitación *«El órgano competente podrá denegar la autorización aun cuando el informe del Ayuntamiento fuera favorable, si apreciara una desproporción manifiesta entre el número de autorizaciones de esta clase otorgadas en la zona en que esté situado el municipio y los potenciales usuarios del servicio. Se entenderá manifiesta dicha desproporción cuando en relación entre el número de autorizaciones vigentes de esta clase domiciliadas en la Comunidad Autónoma de que se trate y el de autorizaciones de transporte discrecional interurbano de viajeros en vehículos de turismo domiciliadas en la misma sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas»*. Este artículo fue derogado posteriormente.

El mayor problema llegará en el año 2009. Con el gobierno del PSOE, el 22 de diciembre de dicho año aparece la llamada **Ley Ómnibus**, concretamente llamada **Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes**. Se tratará de una ley que adapta la legislación española a la Directiva 2006/123/CE de la Comisión Europea, conocida como Directiva Bolkestein.

¹⁴ www.maldita.es/maldita-te-explica/preguntas-y-respuestas-sobre-el-ratio-1-30-entre-vtc-y-taxis Fecha de consulta: 28 de noviembre 2018

Dentro de dicha ley, en su artículo 21, se eliminan los artículos 49 y 50 de la LOTT. Estos artículos son los que habilitaban a la Administración a condicionar la oferta de transporte, es decir, se eliminó la ratio 1/30. Esto generó que grandes cantidades de particulares y empresas comenzaran a pedir autorizaciones VTC, que la administración por ley se vería obligada a conceder, llegando a solicitarse más de 20.000 autorizaciones.

Varios años después, en 2013, tras el cambio de gobierno, siendo el PP el que lideraría el gobierno, se aprobó **la ley 9/2013 de 4 de julio**, que reintrodujo de nuevo la posibilidad de restringir autorizaciones, como se había hecho anteriormente, concretamente en su artículo 24. Pero, aunque se permitió la posibilidad de establecer estas restricciones, no se concretó ningún límite, por lo que se siguieron solicitando autorizaciones VTC.

En el año 2015 se introducirá de nuevo la ratio 1/30 en el **Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre**, que modificará el reglamento existente anteriormente, y en el artículo 181 del mismo añadirá la denegación de autorizaciones por parte de las Comunidades Autónomas si existe más de un VTC por cada 30 taxis. El problema radicará en que el este RD habla de denegar el otorgamiento de nuevas licencias cuando se cumpla dicha ratio, pero no dice nada sobre las ya existentes, por lo cual dicho límite 1/30 solo sirve para el otorgamiento de nuevas licencias, no afectará a las licencias ya existentes. Así pues, ya podemos destacar que, la ratio solo se aplicará a nuevas autorizaciones, por lo que no se está incumpliendo la ley por el hecho de que circule más de un VTC por cada 30 taxis. Hay que recordar que, en la actualidad, en España hay 64.961 licencias de taxi y unas 9.000 autorizaciones para conductores VTC, lo que implica que hay una ratio aproximado de 7 taxistas por cada conductor de *Uber*, lo que será motivo principal para que el sector del taxi se queje.

En 2018, habrá **una reforma de la LROTT**, concretamente del RD 1057/2015, anulando lo indicado en el artículo 181.2 RLOTT, el cuál exigía un mínimo de 7 vehículos para que una empresa pudiera obtener autorización de VTC, a través de la sentencia del TS de 4 de junio de 2018. Por último, aparecerá el **Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre**, que transmitirá la competencia del transporte de personas con conductor a las CCAA, que serán las competentes a partir de ese momento para legislar, además de otras medidas, como veremos posteriormente.

3.3 Competencia y legislación actual sobre la materia.

En el caso de *Uber*, debemos destacar que, sí que habrá una legislación aplicable, ya que con el paso del tiempo se ha ido desarrollando la legislación para darle cabida al problema que se estaba desarrollando. En un principio, hay que decir que dependiendo de donde se realice la actividad, será competencia del Estado o de la Comunidad Autónoma. Si el ejercicio de la actividad transcurre por el territorio de más de una CCAA, entonces será competencia estatal, según el propio artículo 149.1.21ª CE. En cambio, si la actividad transcurre solo por una CA, será competencia de la misma, según el artículo 148.1. 5ª CE. Posteriormente veremos que prácticamente será competencia exclusiva de la C.A., ya que los VTC con licencia solo podrán salir de la CA en ocasiones limitadas, debiendo de estar obligadas a ejercer su actividad en el territorio que concede dicha autorización un 80% del tiempo.

Al igual que el sector de los taxis, el sector VTC se encuentra legislado por el reglamento de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres, concretamente en sus artículos 180, 181 y 182. En el artículo 180 RLOTT, se detallará que es precisa la obtención de autorización expresa en el territorio que se trate, con informe favorable del Ayuntamiento correspondiente para habilitar dicha autorización. En el artículo 181 RLOTT, se analizarán los requisitos y exigencias para el otorgamiento de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, y le dará al Ayuntamiento la libertad de poder aceptar o denegar dicho informe de procedencia del otorgamiento de las autorizaciones. Por último, el artículo 182 RLOTT se referirá en esencia a que los vehículos con autorización de VTC no podrán aguardar o circular por las vías públicas en busca de clientes, ni realizar la recogida de los que no hayan contratado previamente el servicio. También se habilitará a las autorizaciones de VTC para realizar servicios tanto urbanos como interurbanos en todo el territorio nacional.

A pesar de esto, como hemos visto, los ayuntamientos y CCAA tendrán gran poder legislativo, ya que usualmente será competencia suya, por lo que sus ordenanzas pueden jugar un papel muy importante, pero siempre y cuando respeten lo dicho por el RLOTT.

Pero hay que recordar que, con lo ocurrido por la ley Ómnibus en el pasado, se realizaron muchas solicitudes de licencia de VTC desde 2009 hasta el año 2013, cuando apareció nuevamente las limitaciones para el otorgamiento de solicitudes de permiso de VTC. Por

lo tanto, tendremos que usar la legislación del pasado, es decir, la ley 25/2009, de 22 de diciembre, y la Ley 9/2013, ya que hay que respetar el principio de la no retroactividad.

También, aunque en menor medida, se tendrá que tener en cuenta la Ley 20/2013, de garantía de la unidad del mercado, a la hora de valorar la competencia del CNMC para formar parte dentro del conflicto, otorgándole ciertos derechos y la validez para poder interponer recurso contencioso administrativo sobre actos que puedan modificar el buen funcionamiento del mercado

3.4 La evolución del conflicto y cambios legislativos para solucionarlo. Las peticiones de Uber, las VTC y el CNMC, y las peticiones del sector tradicional de taxis.

3.4.1 Evolución del conflicto y cambios en la legislación.

Por parte de las VTC, durante el transcurso del tiempo, se han ido variando las peticiones deseadas por estos, a causa de los cambios de legislación que han ido sucediendo a través del tiempo, como hemos nombrado anteriormente. Las partes que mayoritariamente defenderán dicho sector serán Unauto VTC, que se tratará de una asociación mayoritaria en el sector de alquiler de vehículos con conductores en España, compuesta por conductores de VTC pertenecientes a Uber mayoritariamente. Por otro lado, también tenemos a la CNMC, que se mantendrá a favor del sector de las economías colaborativas, como hemos visto anteriormente, para conseguir una mayor competitividad en el mercado, y eliminar el régimen de monopolio en los servicios de taxi, que estaba frenando la innovación en dicho sector. Según la propia CNMC, *«pese a las diferencias entre la actividad de taxi y la de VTC, ambas pueden considerarse competidoras en el subsector de transporte discrecional de pasajeros en vehículos de turismo. En esa medida, toda ventaja al taxi, en particular en cuanto al acceso a carriles bus o zonas de circulación restringida, así como en cuanto a falta de limitaciones a la duración del estacionamiento, podría considerarse un límite a la actividad de VTC»*¹⁵

En cuanto al comienzo del conflicto, podemos decir que se iniciará principalmente a partir de la aprobación del RD 1057/2015, que modificará la LOTT. Así pues, la CNMC, junto con Unauto VTC, comenzará denunciando las restricciones que supone dicho decreto,

¹⁵ Informe de 17 de enero de 2018 sobre barreras al ejercicio de la actividad de Alquiler de vehículo con conductor debido a restricciones impuestas en ciertas localidades.
https://www.cnmc.es/sites/default/files/1902849_10.pdf Fecha de consulta: 29 de noviembre 2018

que desde su punto de vista serán medidas que favorecerán al sector del taxi en detrimento del sector de las VTC, que serán las siguientes: Según la CNMC, se establece un límite cuantitativo en las autorizaciones de VTC, permitiendo que la Administración Pública deniegue autorizaciones de VTC cuando, a su criterio, hay un desequilibrio entre la oferta y la demanda. Esta negativa se presentará directamente cuando se llegue a la ratio de una licencia de VTC por cada treinta licencias de taxi. Esto supondrá una barrera de entrada para nuevos empresarios o personas que quieran participar en el sector de arrendamiento de vehículos con conductor, negando todo ápice de competitividad, y reduciendo la disponibilidad de vehículos, menores tiempos de espera y una mejor competencia en precios, calidad e innovación en favor del consumidor.

En dicho decreto se obliga a la contratación previa del servicio, prohibiéndose la parada y recogida de clientes en las vías públicas, prohibiéndose circular por las vías públicas o permanecer estacionados o parados para evitar la contratación directa por parte de los clientes. Con esta medida, según las partes afectadas, injustificadamente se impide que el sector VTC pueda competir con los taxis en igualdad de condiciones. Además, se obligaba a alquilar la totalidad del vehículo.

Se restringía geográficamente la prestación del servicio en territorio, determinando que los VTC debían de ser utilizados habitualmente (80% del tiempo) en el territorio de la CA en la que se encuentre domiciliada la autorización. Se ve como una restricción, siendo que limita la cantidad de viajes que pueden realizar los vehículos con licencia VTC fuera de la CA., que suelen ser los que mayores ganancias generan en el prestador del servicio.

Por último, se denuncia que dicho Real Decreto establecía un número mínimo de 7 vehículos para poder operar en el mercado, una antigüedad máxima de 10 años, además de otros requisitos.

Ante esto, el 14 de enero de 2016 la CNMC requirió al Ministerio de Fomento para que eliminase dichas restricciones¹⁶ y ayude a favorecer la competencia en el transporte de pasajeros, pidiendo que eliminase dichas restricciones del RD aprobado en 2015 en que se modifica el RLOTT, y evitando que se interponga un recurso contencioso-administrativo en el marco del artículo 27 de la LGUM. También se apoyará en la defensa de la unidad del mercado, a tenor del artículo 5 de la LGUM, el cual nombra los principios

¹⁶ <https://www.cnmc.es/2016-01-21-la-cnmc-requiere-al-ministerio-de-fomento-que-elimine-las-restricciones-en-materia-de> Fecha de consulta: 30 de noviembre 2018

de necesidad y proporcionalidad en las actuaciones de las autoridades competentes, considerando que estas medidas son desproporcionadas y juegan un papel desestabilizador dentro del rango de competencia que existe entre las partes, en el sector del transporte discrecional de pasajeros, y además no se está defendiendo al interés general, ya que la propia CNMC, a través de sus informes económicos, ha destacado que estas medidas estarían generando unas pérdidas de 324 millones de euros ¹⁷por parte de los consumidores, que son los afectados por estas medidas..

Al no recibir respuesta, la CNMC decide interponer recurso contencioso-administrativo ¹⁸contra dicho RD, basándose en el artículo 27 de LGUM, que le otorga competencia para ejercerlo, a fecha de 11 de abril de 2016, ante la Audiencia Nacional, siendo admitido a trámite por diligencia a día 7 de junio de 2017, pero no llegó a obtener transcendencia, hasta unos años después, concretamente en 2018, como analizaremos posteriormente.

Con la llegada de una nueva reforma, el Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, por el que se establecen normas complementarias al Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, se establecerán nuevas medidas por las cuales se estará volviendo a atacar al sector de las VTC. Entre dichas medidas, destacan las restricciones en cuanto a las transmisiones de autorizaciones habilitantes, siendo que se prohíbe su transmisión hasta que hayan transcurrido dos años desde su expedición original. Según la CNMC, esto limita la liquidez del mercado secundario de licencias, cuya función es facilitar que haya más empresas dentro del mercado, siendo negativo para los usuarios de estos servicios.

Por otro lado, con esta reforma se obliga a que los titulares de las VTC tengan que comunicar a un registro administrativo los datos de cada viaje que realizan antes de su realización, lo que supondrá según la CNMC una barrera a la movilidad geográfica de las compañías VTC, tanto por la exhaustividad de la información que se les requiere como por la exigencia de comunicación del viaje antes de que lo realicen. Ante esto, la CNMC se pronuncia detallando que se trata de una medida innecesaria e injustificada, ya que dicho control podría realizarse a posteriori.

¹⁷ <https://www.cnmc.es/2016-06-09-informe-economico-sobre-las-restricciones-la-competencia-en-materia-de-vehiculos-de> Fecha de consulta: 30 de noviembre 2018

¹⁸ <https://www.cnmc.es/2016-04-07-la-cnmc-decide-interponer-un-recurso-contencioso-administrativo-contradeterminadas> Fecha de consulta: 30 de noviembre 2018

Ante estas medidas, el 13 de febrero de 2018 la CNMC acuerda requerir al Consejo de Ministros para que derogue dichas restricciones¹⁹, para así evitar la interposición de un recurso contencioso-administrativo contra dicho RD, como ya hizo en el pasado. Cabe recordar que también está legitimada, de acuerdo con el artículo 5.4 de la Ley 3/2013, de creación de la CNMC, para «*impugnar ante la jurisdicción competente los actos de las Administraciones Públicas sujetos al Derecho administrativo y disposiciones generales de rango inferior a la ley de los que se deriven obstáculos al mantenimiento de una competencia efectiva en los mercados*». Se volverá a redactar un recurso contencioso administrativo, en este caso contra el Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, por parte del sector de Unauto VTC, y concretamente *Uber*, a fecha de 15 de marzo de 2018²⁰, y por parte de la CNMC a fecha de 11 de mayo de 2018²¹, contra las medidas dadas anteriormente, siendo ambos resueltos y denegados, siendo este primero resuelto mediante auto de TS, Sala 3º, de lo Contencioso-Administrativo de 21 de marzo de 2018 (recurso contencioso-administrativo 91/2018), y el último mediante auto de TS, Sala 3º, de lo Contencioso Administrativo, de 30 de mayo de 2018 (Recurso contencioso administrativo 213/2018).

A día 4 de junio de 2018, se estimará parcialmente el recurso interpuesto contra el Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre²², que había sido interpuesto años atrás por la CNMC y otros, concretamente Unauto VTC, como hemos dicho con anterioridad.

A continuación, vamos a valorar lo expuesto en la sentencia de 4 de junio de 2018, de la Sala 3º del TS. En primer lugar, se estima en parte el recurso dado por la CNMC, Unauto VTC, *Uber* y *Cabify* contra el RD 1057/2015, de 20 de noviembre, en cuanto a la impugnación de la redacción de los dos primeros párrafos del artículo 181 de RLOTT, incluyendo la impugnación de la disposición transitoria única de dicho RD. El resto de pretensiones dadas son desestimadas. En resumidas cuentas, la sentencia refuerza el límite impuesto por la ley, la ya nombrada ratio 1/30, quedando este ratio establecido como un máximo que puede ser rebajado por las CCAA, y el concepto de territorialidad

¹⁹ <https://www.cnmc.es/2018-02-27-la-cnmc-requiere-al-gobierno-que-derogue-el-real-decreto-sobre-vehiculos-para-el> Fecha de consulta: 1 de diciembre 2018

²⁰ Auto de TS, Sala 2º, de lo Contencioso-Administrativo, 21 de marzo de 2018.
<https://supremo.vlex.es/vid/707638117> Fecha de consulta: 2 de diciembre 2018

²¹ Auto de TS, 30 de mayo de 2018.
<https://supremo.vlex.es/vid/727895609> Fecha de consulta: 2 de diciembre 2018

²² <https://www.20minutos.es/noticia/3358728/0/tribunal-supremo-avala-proporcion-30-taxis-cada-utc/#xtor=AD-15&xts=467263> Fecha de consulta: 2 de diciembre 2018

de las licencias, es decir, no se les permitirá estar más de un 20% del tiempo fuera de la CA que le ha otorgado la autorización de VTC, teniendo pues que estar un 80% del tiempo que preste servicio en su CA originaria. En sí, la sentencia estima que el taxi no es propiamente un servicio público, pero siempre se ha considerado como un servicio de interés general, por lo tanto, debe de estar sometido a reglamentación, por lo que será preciso imponer limitaciones al servicio VTC, para equilibrar el mercado entre ambos sectores, y que el sector del taxi no se vea tan mal parado.

En cuanto a lo estimado, se anula la exigencia de una flota mínima de siete vehículos a las empresas que ejercer dicha actividad, puesto que puede ser una regla que afectase a pequeños empresarios, creando una fuerte barrera de entrada a los pequeños emprendedores.

3.4.2 El conflicto en la actualidad.

A día 29 de septiembre de 2018, se publicará **el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre**, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, el cual otorga un periodo indemnizatorio de 4 años para las VTC, para adaptarse a la normativa que está por llegar, tanto por el reformado LOTT como la que seguramente los ayuntamientos vayan a elaborar. Durante estos 4 años, la relación entre taxi y VTC será la misma, no habrá modificaciones, pero cuando hayan transcurrido ese periodo temporal, la regulación de las licencias de turismo con conductor serán competencia plena de las CCAA, siendo delegada por el Estado, que muy posiblemente cedan a los Ayuntamientos. Así pues, los ayuntamientos podrán pedir aparte otra licencia diferente, por lo que será un elemento muy negativo para el sector VTC, ya que los ayuntamientos tendrán competencia plena en el sector, por lo que existe la posibilidad de invalidar las licencias que poseen. Además de esto, según el artículo 91 LOTT, las licencias actuales, tras pasar dicho plazo de tiempo, solo permitirán operar en el ámbito interurbano, es decir, entre ciudades diferentes, que estén dentro de la CA que haya otorgado la autorización VTC, por lo que los trayectos dentro de las ciudades serán exclusivos para los taxis, eliminando a las VTC de dicho sector. Se dará un periodo de cuatro años para evitar el pago de indemnizaciones a los propietarios de licencias VTC, ayudándoles a que amorticen la inversión realizada, aunque posiblemente si que se deba de pagar cierta indemnización.

Así pues, como conclusión, con esta modificación del LOTT, se restringirá la circulación de los VTC a un rango interurbano, además de otorgarle al ayuntamiento la competencia

plena para poder legislar sobre dicho sector, transcurridos los 4 años desde la promulgación de la ley en ambos casos, lo que resultará en un duro golpe contra el sector de las VTC. A parte de esto, se les dará derecho a que pidan una indemnización complementaria.

Ante esto, y a pesar de encontrarse beneficiado de dicha sentencia, el sector del taxi estará en contra del resultado obtenido. El sector del taxi buscará por todos medios provocar que las CCAA, y los ayuntamientos, elaboren una legislación para restringir al sector VTC dentro de los espacios urbanos, intentando forzar a que apliquen la ratio 1/30 pero no solo con las nuevas autorizaciones, sino también con las antiguas, o que los ayuntamientos establezcan por ley la necesidad por parte de las VTC del uso de otro tipo de licencias.

Principalmente, el sector del taxi estará en contra del periodo indemnizatorio dado al sector VTC, de 4 años, buscando que se reduzca dicho periodo, y que no se les indemnice económicamente, si estos llegasen a pedirlo. Por su parte, reclaman que se indemnice al sector del taxi²³, en vez de a los VTC, puesto que valoran que, desde la llegada de este sector a la economía española, el verdadero perjudicado ha sido el taxi, ya desde el año 2009, con la aprobación de la ley Ómnibus. Para apoyar esta idea, el sector del taxi buscará que se aplique la doctrina europea, y que España adopte las medidas que han ejercido otros países, donde se les ha indemnizado mediante la constitución de fondos de apoyo y fiscalidad negativa al sector tradicional para que se adapte al nuevo mercado.

El propio presidente de FEDETAXI, Miguel Ángel Leal, ha expresado lo siguiente:

*«Quiero ser enfático, los taxistas no estamos de acuerdo con el período compensatorio de 4 años y vamos a luchar hasta el final para que las medidas de la nueva ley entren en vigencia con su aprobación, es el taxi quien tiene que recibir una compensación, no las VTCS».*²⁴

Así pues, el conflicto entre ambas partes sigue abierto, pero la casuística actual no afectará al Gobierno central, sino a las CCAA, que son las competentes a la hora de legislar el sector de taxi y VTC. Ante las ofensivas del sector taxi, Unauto VTC, la patronal de los VTC, ha cifrado en 3.600 los millones de euros a reclamar en caso de que se retiren sus

²³ <https://www.gremial-taximadrid.com/noticias-destacadas/fedetaxi-pide-al-gobierno-que-establezca-compensaciones-economicas-a-los-taxistas-por-la-liberalizacion-en-diferido-que-entrana-el-real-decreto-ley-de-abalos/> Fecha de consulta: 3 de diciembre 2018

²⁴ <https://www.gremial-taximadrid.com/noticias-destacadas/fedetaxi-lamenta-que-los-socios-del-gobierno-hayan-forzado-la-tramitacion-del-rdl-como-proyecto-de-ley/> Fecha de consulta: 3 de diciembre 2018

autorizaciones por parte de la CCAA y ayuntamientos, por lo que el conflicto es de difícil resolución actualmente.

3.5 Otra economía colaborativa dentro del sector del transporte. *BlaBlaCar*.

3.5.1 Concepto, funcionamiento de la app y características del servicio prestado.

Uber y *Cabify* no serán las únicas empresas que explotarán el sector del transporte dentro de la economía colaborativa. Otra empresa importante dentro de este sector será la denominada *BlaBlaCar*.

Así pues, *BlaBlaCar* se define como un servicio tecnológico, al igual que las empresas anteriormente nombradas, que darán soporte al servicio de vehículo compartido, permitiendo que el conductor obtenga una reducción de costes del viaje que va a realizar, y que el consumidor viaje en coche al sitio que el prestador del servicio tenga destinado, con un coste reducido, por lo que hay un aprovechamiento de los llamados recursos ociosos, ya que se comparten los gastos del viaje entre los usuarios consumidores y el prestador del servicio.

Los prestadores del servicio serán particulares, sin ningún tipo de distinción o vehículo particular. No requerirán autorización, ya que se tratará de una actividad sin ánimo de lucro por parte del prestador del servicio.

En cuanto a la utilización de la plataforma, funcionará de manera que pone en contacto a particulares que quieren realizar un viaje de carácter interurbano, que querrán realizar un viaje juntos, con el beneficio de compartir gastos, y así tener un abaratamiento de costes. La plataforma, para dar calidad al servicio prestado, ha puesto unos márgenes y límites, además de ciertos controles para los usuarios que usen la aplicación, tanto consumidores como prestadores, para así evitar malas prácticas, como exigir más dinero de lo debido o no realizar el viaje y cobrar dicho dinero. El consumidor se pone en contacto con el prestador del servicio a través de la aplicación y concretan un punto de encuentro y hora para realizar el viaje. El pago se hace a través de tarjeta de crédito, de forma digital, siempre antes de realizar el viaje, y será la propia aplicación la que lo confirme, siempre que se haya realizado dicho trayecto de manera eficaz. En cuanto al coste del viaje, la aplicación dará unas premisas, calculando los kms y recomendando qué cantidad debe

pagar el viajero en relación con el coste total del viaje, que ha quedado acreditado entre 0,06 y 0,09 euros/km.

A partir de aquí, aunque a simple vista el servicio *Uber* y *BlaBlaCar* parecen similares, son muy diferentes. En primer lugar, el servicio de *BlaBlaCar* se realizará mayoritariamente en transportes de carácter interurbano, mientras que el servicio *Uber* será mayoritariamente urbano.

Con el servicio *BlaBlaCar* no hay ánimo de lucro por parte de los prestadores del servicio, a diferencia de *Uber*, por lo que no será legislado por LOTT ni la LROTT, puesto que el servicio prestado por *BlaBlaCar* será dado por particulares en vehículos privados, sin carácter profesionalizado y sin afán de lucro. Esto permite que no requieran ni usar distintivos en los vehículos ni la necesidad de poseer una autorización VTC, y por lo tanto no estarán salpicados por toda la jurisprudencia que afecta a *Uber*. En cuanto a la aplicación, si que recibirá una comisión por el uso de ésta por parte del consumidor, según la contribución que el usuario pague al prestador del servicio, los denominados como gastos de gestión por pasajero según la propia *app*.

3.5.2 Legislación aplicable al objeto jurídico en cuestión.

En cuanto a la legislación aplicable en este caso, no se podrá aplicar ni la LOTT ni la LROTT, puesto que se tratará de un servicio de transporte no basado en el lucro, simplemente se está realizando el viaje para obtener un abaratamiento de los costes tanto por el prestador del servicio como por los consumidores, o por aprovechamiento de los recursos ociosos, es decir, por ocupar el vehículo y evitar que se utilicen más vehículos, y por tanto no hay una profesionalización, como es el caso anteriormente nombrado. En el caso de que el prestador cobrase a los consumidores del servicio una cantidad mayor podría considerarse como ánimo de lucro, por lo que sí que se podría considerar como un trabajo con ánimo de lucro, sin autorización o licencia, por lo que podría ser sancionable por la LOTT²⁵.

Esta compañía ha llegado a ser demandada por competencia desleal²⁶ por parte de CONFEBUS, como podremos ver en la **Sentencia nº 30/2017, de 2 de febrero de 2017**

²⁵ <https://www.europapress.es/madrid/noticia-juzgado-confirma-primera-sancion-comunidad-blablacar-20181120124101.html> Fecha de consulta: 3 de diciembre 2018

²⁶ https://www.elconfidencial.com/tecnologia/2017-02-03/blablacar-confebus-economia-colaborativa-juicio_1289742/ Fecha de consulta: 4 de diciembre 2018

(**Procedimiento Ordinario 343/2015**), pero la sentencia dada ha fallado que, *BlaBlaCar* es una red social, no una empresa del sector del transporte, donde únicamente se encarga de poner en contacto a los interesados, por lo que se desvincula a la empresa de ser la que realiza los trayectos a cambio de una remuneración; únicamente se encarga de poner en contacto a los prestadores del servicio y consumidores.

4- La economía colaborativa dentro del sector del turismo. *Airbnb*

4.1 Definición y funcionamiento de la *app*.

Para empezar, vamos a definir qué es *Airbnb* y cómo funciona dicha plataforma. *Airbnb* es una empresa digital nacida en 2009, que ofrecerá soporte, a través de su plataforma, a usuarios que desean publicitar sus viviendas para ser alquiladas por un precio, durante un plazo de tiempo variable, según sea la necesidad del consumidor, dándose como máximo un periodo de un mes. Por lo tanto, se tratará de una plataforma que pondrá en contacto al propietario de la vivienda que desea ser alquilada y al consumidor, a cambio de una comisión.

Como característica propia, hay que decir que no es obligatorio el alquiler del domicilio entero, sino que es posible indicar qué partes pueden ser compartidas, siempre que la legislación lo permita. En España, generalmente esto no estará permitido, como veremos posteriormente en el análisis de la legislación vigente sobre dicho sector.

El consumidor podrá filtrar los resultados a la hora de buscar el alojamiento, para así obtener una oferta que mayor le convenga. Tras elegir ese alojamiento el consumidor reserva la vivienda y realiza el pago, y se concierta una cita para entregarle las llaves de la vivienda. En esta reserva, *Airbnb* cobrará una comisión tanto al dueño de la vivienda como al consumidor.

La razón del crecimiento exponencial de dicha empresa, que actualmente abarca una gran cantidad de países en todo el mundo, vendrá justificada en que se tratará de un servicio muy beneficioso para el consumidor, ya que le ofrece obtener el alquiler de una vivienda por un precio menor al que le costaría un hotel convencional, y también para el propietario de la vivienda, que se asegura la obtención de unas ganancias de manera segura y con el soporte de la plataforma *Airbnb*.

Una característica básica de este servicio es que, al igual que con el caso *Uber*, ya mencionado anteriormente, en este caso sí que habrá un ánimo de lucro por parte del dueño de la vivienda que desea alquilar su propiedad. Así pues, para poder realizar esta actividad de manera efectiva, se le exigirá una licencia, la cual solicitará unas condiciones parecidas a las requeridas a los hoteles u otros sectores del turismo, enfocándose en la calidad de la habitabilidad y en la seguridad. Por ello, estas viviendas deberán de ser consideradas como viviendas de uso turístico, y se les requerirá de una autorización para poder ser alquiladas.

Para definir este último concepto nombrado, podemos apoyarnos del artículo 40.1 del Decreto Legislativo 1/2016, de 26 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Turismo de Aragón. Según dicho artículo, *«Tienen la consideración de viviendas de uso turístico aquellas que son cedidas de modo temporal por sus propietarios, directa o indirectamente, a terceros, amuebladas y equipadas en condiciones de uso inmediato, comercializadas o promocionadas en canales de oferta turística y con una finalidad lucrativa, de acuerdo con los límites y las características que se determinen reglamentariamente»*.

Por último, cabe decir que, al igual que el sector de *Uber*, definido en el anterior epígrafe, este nuevo sector, al ejercer competencia directa contra el sector del turismo, tendrá grandes conflictos, sobre todo en las ciudades o poblaciones donde mayor turismo existe, como son Madrid, Barcelona o Canarias, entre otras ciudades. Al principio, por tratarse de un nuevo fenómeno, no poseía una legislación muy clara, pero con el paso del tiempo se ha ido corrigiendo dicho problema, como veremos a continuación.

4.2 El objeto jurídico a analizar: las VUT. Legislación aplicable y su evolución.

Las VUT, objeto jurídico el cual es arrendado a través del uso de la plataforma, sí que tendrán una regulación concreta, a diferencia de los casos anteriormente analizados. En principio, debemos decir que la competencia para legislar dicho sector será de las CCAA, según el artículo 148.1. 18º CE, el cual dicta que éstas podrán tomar competencia en la *«promoción y ordenación del turismo en su ámbito territorial»*. A pesar de que se trataba de una competencia de las CCAA, estas no se hicieron cargo hasta hace pocos años, siendo anteriormente legislada concretamente por la **Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos**, es decir por el Estado.

Estos últimos años, se ha producido una revolución normativa, donde las CCAA han decidido crear legislación sobre este sector, siendo que antes también se encontraban con competencia para poder legislar. Pero esto viene dado concretamente por la llegada de la **Ley 4/2013, de 4 de junio**. Esto es así puesto que introducirá una modificación en la Ley de Arrendamientos Urbanos, concretamente con el añadido de la letra e) del artículo 5, el cual excluirá totalmente al Estado sobre la cesión temporal de uso de las VUT, dejando vía libre a las CCAA para legislar sobre ello, y provocando que, a partir de 2013, todas las CCAA hayan comenzado a crear legislación sobre las VUT.

Como hemos nombrado anteriormente, el sector VUT estará legislado por las CCAA, por lo que vamos a enfocarnos en la legislación vigente en Aragón. Así pues, en Aragón las VUT se legislarán a través de dos normas, a través del **Decreto Legislativo 1/2016, de 26 de julio, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Turismo de Aragón**, y más concretamente en el **Decreto 80/2015, de 5 de mayo, del Gobierno de Aragón, por el que aprueba el Reglamento de las viviendas de uso turístico en Aragón**. A continuación, vamos a analizar ambas leyes, para ver qué características tendrán las VUT en la Comunidad Autónoma de Aragón.

4.3 La legislación de las VUT en Aragón

En la primera ley nombrada, las VUT vienen definidas en el artículo 40 de la LTA. En esta, aparece la definición de VUT, y la obligación de cesión completa de la vivienda, prohibiéndose la cesión por estancias. El desarrollo completo de la norma sobre las VUT vendrá dado por el Reglamento, que vamos a analizar a continuación.

Dentro del RVUTA se detallarán cuáles serán las condiciones de habitabilidad y seguridad (Art. 6), la capacidad requerida (Art. 8), el uso y disfrute de las viviendas (Art 9) y el precio que puede exigir el dueño de la vivienda por el alquiler (Art. 11), así como las prohibiciones (Art. 12), y el requisito de identificación de las VUT (Art. 13) como elementos más destacados en cuanto a las características que tendrán en Aragón. También debemos destacar la condición de la cesión temporal, permitiéndose durante un periodo continuo de máximo un mes (Art. 2.c).

A partir del art. 14, se analizará el procedimiento de inicio y ejercicio de la actividad. En principio, se requerirá una Declaración responsable, que será la autorización que requerirá la CA para permitir el inicio de la explotación de las VUT. Tras la aprobación de dicha

Declaración Responsable, se inscribirán de oficio en el Registro de Turismo de Aragón, según el art. 15 de dicho reglamento. Por último, debemos de nombrar la Disposición adicional única, la cual exigirá que se cumpla la Ley sobre Propiedad Horizontal, es decir, dichas VUT tendrán que respetar las condiciones de uso habitual que tiene cualquier hogar.

4.4 La llegada de una nueva ley sobre el VUT en Aragón, la RVUTA. ¿Un parche para dicho conflicto?

La aprobación de legislaciones sobre el sector de las VUT por parte de las CCAA ha sido un parche para arreglar, en parte, toda la problemática generada ante dicho tema. Estas regulaciones han llegado a paliar dichos conflictos entre los sectores de la economía colaborativa y la economía tradicional, pero también existirán ciertas críticas o detractores contra las medidas dadas. Así pues, como ha venido siendo tradicional, la CNMC será la principal defensora de las VUT, siguiendo su tónica a la hora de defender a las economías colaborativas. A continuación, vamos a analizar cuáles son sus valoraciones tras la llegada del RVUTA, enfocándonos en nuestra CA, Aragón.

A través del informe IPN/CNMC/007/15²⁷, la CNMC valorará el contenido de dicha legislación, además de dar su opinión sobre ciertas partes de la ley, y proponer cambios para que no perjudique a las VUT.

Como principio, la CNMC advertirá que varias medidas son susceptibles de cambio o mejora. En un principio, comienza valorando que la modalidad de la cesión de la vivienda, establecida dentro del art. 2.c, y la prohibición de la cesión por estancias, establecida en el art.3 del RVUTA, no cuentan con justificación, lo que supondrá un perjuicio tanto para el prestador del servicio como para el propio consumidor, lo que generará un gran perjuicio económico sin una justificación.

Por otra parte, también valora las exigencias de identificación de las viviendas, según el art.13 y el Anexo del RVUTA, y la obligación de colocar un identificativo con las siglas VUT. Según la CNMC, esto supondrá una forma de crear conflictividad entre la comunidad de vecinos, que puede llegar a perjudicar la actividad, además de no tener una justificación clara. Se entenderá que en parte se trata de un trato discriminatorio, puesto

²⁷IPN/CNMC/007/15: Proyecto de decreto por el que se aprueba el reglamento de las viviendas de uso turístico en Aragón, 16 de abril de 2015. https://www.cnmc.es/sites/default/files/631801_6.pdf
Fecha de consulta: 29 de noviembre 2018

que en los alquileres no hace falta usar un identificativo, por lo que por parte de la CNMC se valorará dicha medida como irracional, dándose un trato diferente a dicho sector.

La CNMC se mostrará muy crítica concretamente sobre el factor de la necesidad por parte del prestador del servicio de poseer una Declaración responsable, y el deber de inscripción en el Registro de Turismo de Aragón, legislado en los art. 13 y siguientes del RVUTA. Esta exigencia se considerará como un requerimiento de un régimen de autorización administrativa, que según la CNMC será una medida injustificada, además de que no podrá satisfacer el interés general que dicha medida desea obtener, por lo que se le exige que se dé una fundamentación ante dichas medidas.

Por último, se entenderá que el concepto de capacidad máxima del alojamiento, regulado en el art.8 de RVUTA no posee una justificación clara, por lo que se exigirá que se considere su modificación.

Para finalizar dicho epígrafe, vamos a añadir también la valoración de un profesional de la materia, José Luis Bermejo Latre, profesor de Derecho Administrativo en la Universidad de Zaragoza, y colaborador con otras universidades, como con turismo, sobre la valoración que da tras la aprobación del RVUTA.

Para BERMEJO LATRE²⁸, el RVUTA podría suponer una intromisión dentro del derecho a la propiedad, regulado en el art. 33 de la CE, por las limitaciones que dicho reglamento aporta a los prestadores del servicio de las VUT. También valorará que afectara de forma negativa a la competencia, favoreciendo al sector tradicional frente a las economías colaborativas, que están viéndose limitadas a causa de tratarse de fenómenos carentes de legislación y con una corta vida.

Según BERMEJO LATRE, lo más reprochable de dicho reglamento será *«su presunción inadmisibile de que los alquileres de temporada son un factor de riesgo para los inquilinos y pertenecen a la economía sumergida»*. Ante dicha problemática, el profesor dará su punto de vista, donde valora que tanto la inspección tributaria como la jurisdicción civil serán mucho más apropiados a la hora de valorar dicho problema. Por último, BERMEJO LATRE valorará que las VUT serán *«una opción legitimada, familiar y socialmente saludable, que acerca al turista a la realidad paisana y lo imbrica en el tejido comercial*

²⁸ http://prensa.unizar.es/noticias/1506/150608_z0_14.pdf Fecha de consulta: 7 de diciembre 2018

y *cívico local*», y que, para corregir los fallos del mercado, se deben de buscar otros cauces menos lesivos para el mercado.

4.5 Situación actual de *Airbnb* y problemas a resolver.

Tras haber analizado cómo funciona la aplicación y la legislación aplicable, debemos de analizar cuál es la situación de las VUT y *Airbnb* en la actualidad. En otras CCAA, donde el turismo tiene gran importancia dentro del marco económico, como Madrid, Barcelona o Canarias, hay una gran conflictividad dentro del sector turístico, entre *Airbnb* y el sector hotelero tradicional. En nuestro caso, Aragón no sufrirá tantos problemas entre la convivencia de *Airbnb* y el sector hostelero como en las comunidades anteriormente nombradas.

A continuación, vamos a analizar los problemas existentes tras la aparición de la plataforma dentro del marco de la economía española. En primer lugar, los usuarios de esta plataforma no estaban pagando impuestos, por lo que el Estado ha estado perdiendo gran cantidad de dinero. Ante este problema, el Estado ha intentado conciliarse junto con *Airbnb*, para buscar una solución que apoye al interés general, y que no le provoque inconvenientes, como la elaboración de un Registro Central de VUT. El Gobierno, para paliar dicho problema, decidió aprobar el **Real Decreto 1070/2017, de 29 de diciembre**²⁹, en el cual asignará a los intermediarios de VUT el deber de información sobre los alquileres realizados. Se obligará pues a que se comuniquen la identificación del arrendador y arrendatario, el tiempo de estancia de estos y el dinero cobrado en la transacción.

Por su parte, *Airbnb* ha mostrado su apoyo al gobierno, por lo cual se ha mostrado favorable a ejercer de recaudador de impuestos³⁰.

Otra de las medidas en materia fiscal por parte del Gobierno, será la aplicación de la *tasa Google*³¹, que consistirá en un impuesto de un 3% sobre los ingresos obtenidos en España de dichas empresas. Se tratará de una medida creada a fin de conseguir que dichas

²⁹ <https://civio.es/el-boe-nuestro-de-cada-dia/2017/12/30/aprobado-el-decreto-que-obliga-a-airbnb-a-comunicar-a-hacienda-los-datos-de-arrendadores-y-arrendatarios/>

Fecha de consulta: 8 de diciembre 2018

³⁰ https://www.hosteltur.com/108975_airbnb-se-ofrece-para-recaudar-tasas-turisticas-en-espana.html

Fecha de consulta: 8 de diciembre 2018

³¹ https://www.lasexta.com/noticias/economia/gobierno-estudia-impuesto-especial-plataformas-como-airbnb-uber_201810045bb5ef8d0cf2a4649bb16a13.html Fecha de consulta: 25 de noviembre 2018

economías colaborativas tengan un tratamiento fiscal adecuado, ya que la fiscalidad actual no ha sido capaz de incorporar dichas empresas dentro de un marco concreto. Así pues, se podrán satisfacer en parte las pretensiones del sector tradicional, en este caso el sector del turismo, que buscará que se les dé un trato igualitario.

Por otro lado, hay que destacar que el número de empleados que genera dicha actividad se sitúa en una media de 2,2 empleados por cada 100 plazas, mientras que un establecimiento hotelero de media genera 22,2 empleados³², por lo que a simple vista es destacable que no genera tantos puestos de trabajo como el sector tradicional, lo que en parte dicho sector utilizará para escudarse ante la competencia contra estas nuevas empresas colaborativas del sector, ya que dictaminarán que esto genera una recesión en la economía española, a causa de la reducción de los puestos de trabajo y de la calidad del servicio ofrecido, que será mucho menor.

Otro problema será el del alquiler de viviendas ilegales; en el pasado, *Airbnb* alquilaba propiedades de manera ilegal, es decir, se alquilaban las viviendas sin tener licencia como VUT. Esto ha cambiado en la actualidad, ya que tanto la aplicación como las legislaciones de las CCAA son más rígidas, y están persiguiendo estas malas prácticas, sancionando a los usuarios que alquilan viviendas sin su debida declaración responsable.

Otro aspecto que está generando problemas será relativo a las molestias que generan estas prácticas para el resto de vecinos del edificio. Ante dicha afirmación, podemos afirmar que, según la jurisprudencia, concretamente según la **sentencia 384/2011, de 12 de Julio, de la Audiencia Provincial de Barcelona**³³, el propietario de la vivienda puede hacer lo que desee con su propiedad, ya que es de carácter privado, pero siempre y cuando no genere perjuicio ni molestias dentro de la comunidad de vecinos.

Siempre que la actividad no genere incidencias o molestias, las VUT no deberían de tener problema a la hora de desarrollar dichos servicios, y, en caso contrario, existirá cierta legislación para defender los intereses de la comunidad de vecinos. En caso de que la actividad de las VUT generase molestias dentro de la comunidad de vecinos, se debe de tener en cuenta la aplicación del artículo 7 párrafo 2º de la Ley de Propiedad Horizontal,

³²GUILLÉN NAVARRO, N.A., «La vivienda de Uso Turístico y su incidencia en el panorama normativo español». Revista Aragonesa de la Administración Pública, 2015, p. 110.

³³GUILLÉN NAVARRO, N.A., «La vivienda de Uso Turístico y su incidencia en el panorama normativo español». Revista Aragonesa de la Administración Pública, 2015, p. 131 y 132.

el cuál dicta lo siguiente «*Al propietario y al ocupante del piso o local no les está permitido desarrollar en él o en el resto del inmueble actividades prohibidas en los estatutos, que resulten dañosas para la finca o que contravengan las disposiciones generales sobre actividades molestas, insalubres, nocivas, peligrosas o ilícitas*». En la legislación aragonesa se tratará también dicho problema, dentro del RVUTA, concretamente en la Disposición adicional única, la cual exige que se respete siempre la LPH, concretamente en los casos en los que la actividad de las VUT genere conflicto.

En la actualidad, a pesar de las aprobaciones en masa por parte de las CCAA de legislaciones sobre las VUT, y la resolución de ciertos puntos, como hemos visto anteriormente, el problema no ha llegado a cesar, por lo que ambos sectores siguen estando confrontados, pero en este caso, la confrontación será diferente según la CCAA, ya que cada una tendrá una legislación y un nivel de confrontación diferentes. En Aragón, como ya hemos nombrado anteriormente, no existe una situación de hostilidad de tal calibre como en otras ciudades, como Canarias, Madrid o Barcelona, ya que el turismo no generará tantos ingresos, o no será de tanta importancia económica para las ciudades o pueblos de la región aragonesa.

5- La economía colaborativa dentro del sector del reparto. Deliveroo.

5.1 Definición y funcionamiento de la *app*. Legislación aplicable.

Deliveroo es una empresa digital, fundada en 2013, encargada de poner la entrega rápida de comida entre un consumidor y un restaurante. Así pues, la plataforma pondrá en contacto a un consumidor, a través de un programa informático denominado como *app* o por la propia página web, con el restaurante que este último desee, para que le prepare un plato, y la empresa se encarga de entregarle al consumidor la comida.

Se caracteriza por llevar la comida al consumidor a través de los llamados *riders*, que son trabajadores autónomos que se dedican al transporte de comida a través de un medio de transporte, siendo habitualmente a través de una bicicleta.

En cuanto al funcionamiento de la aplicación, el consumidor utilizará la aplicación o la web de la plataforma *Deliveroo*, a través de la cual buscará el restaurante que desee, siempre que esté asociado con la propia compañía, y elegirá qué desea comer. Tras ese paso, elegirá también la preferencia en cuanto al tiempo de entrega, pudiendo prorrogar

la llegada del pedido. Tras eso, el consumidor realizará el pago a través de la aplicación, siempre previo al envío, y a través de tarjeta de crédito. Parte de ese pago, un 30%, será considerado como comisión por parte de *Deliveroo*. Posteriormente, y para finalizar la relación contractual entre las partes, el *rider* entregará al consumidor la comida que ha solicitado a través de la aplicación, y podrá entregarle propina opcionalmente, si éste así lo desea. La entrega del pedido podrá ser cancelada si la entrega se retrasa más de lo previsto, dándose una media de 32 minutos.

La empresa *Deliveroo* llegó a España en el año 2015. Esta empresa, relacionada con el reparto a domicilio de comida, se considerará como un nuevo fenómeno dentro de la economía española, siendo algo innovador y nunca antes visto en la economía tradicional.

En cuanto a la competencia con las empresas tradicionales, cabe decir que el reparto de comida anteriormente apenas existía, ha nacido hace relativamente poco. Ciertas compañías, como *Telepizza*, sí que tenían anteriormente su propio servicio de reparto, pero, ante el auge de estas nuevas empresas de reparto a domicilio, las empresas de restauración han decidido ir eliminando progresivamente dicho servicio ya que tienen un alto coste y no suponen un beneficio suficiente para mantenerlo, prefiriendo asociarse a estas nuevas empresas.

Por lo tanto, cabe destacar que no habrá competencia con ninguna empresa tradicional, la competencia existente será entre las nuevas empresas creadas a partir de la economía colaborativa, que son muchas, como *Just Eat* o *Glovo*. Se podría analizar igualmente *Just Eat* o *Glovo*, pero he preferido analizar a la empresa *Deliveroo* por la sentencia dada sobre el principal problema que acarrearán dichas empresas, que será la presunción de laboralidad que tienen sus trabajadores.

Así pues, como es característica de las entidades que forman parte de la economía colaborativa, no habrá una legislación concreta sobre dicha compañía, por lo que no se sabe con exactitud cuál es la naturaleza jurídica de los servicios que prestará, siendo el objeto de debate de si se tratará de servicios por cuenta ajena o como autónomos.

Deliveroo, como hemos nombrado anteriormente, se considera una empresa digital, que se encargará de poner en contacto a restaurantes y consumidores, por lo que, al igual que en los casos anteriormente descritos, considerará que sus trabajadores trabajarán por cuenta propia, factor necesario por parte de éstos para poder prestar servicio con dicha compañía. Según la propia empresa, no existe una relación laboral, sino que se trata de

una relación mercantil, donde la empresa paga a los *riders* por la prestación de un servicio profesional, sin una relación laboral concreta, además de que el propio trabajador es el que pone el medio de transporte como propio, además de su propio móvil y su conexión de datos, lo cual también considerará *Deliveroo* como característica del trabajador autónomo. *Deliveroo* defenderá esta postura ya que, al mantener a sus trabajadores como autónomos, evita pagar cotizaciones y dar de alta a sus trabajadores, lo que en significa que tendrá más ganancias, y dichas obligaciones quedan delegadas en el llamado *rider*.

5.2 El inicio del conflicto. Partes afectadas y evolución del conflicto.

En cuanto a la problemática que vamos a analizar con dicha compañía, *Deliveroo*, será compartido con el resto de empresas de economía colaborativa dedicadas al sector del reparto de comida, como son *Glovo* o *Just Eat*. El problema principal, que vamos a analizar, será el de la presunción de laboralidad de los trabajadores.

Aquí pues, habrá varias partes contra la empresa *Deliveroo* y las restantes, que serán principalmente el Estado, a través del cuerpo de inspectores de trabajo, y los trabajadores. El Estado, dada la presunción de laboralidad, entenderá que la empresa *Deliveroo* y sus análogas serán responsables del pago de las cotizaciones de sus trabajadores, por otro lado, los trabajadores, reunidos a través del Colectivo Ronda, reclamarán ante la empresa su relación de laboralidad, ya que están prestando un servicio que posee las características de un trabajo por cuenta ajena, como así se describe en el artículo 1 del Estatuto del Trabajador, para obtener así una mayor seguridad y de paso eliminar su condición como trabajador autónomo, que reduce las condiciones laborales de los asalariados.

A continuación, vamos a analizar cómo comenzó el conflicto. El 1 de junio de 2018³⁴, el Juzgado de lo Social nº 6 de Valencia dictaría sentencia condenatoria contra *Deliveroo*, considerando que dicha empresa ha realizado un despido improcedente de uno de sus trabajadores, y considerando pues que existe cierta relación de laboralidad, denominándolo pues como trabajador por cuenta ajena, o como falso autónomo.

Así pues, la **sentencia del Juzgado nº 6 de Valencia nº 244/2018 de 1 de junio** sería la primera sentencia relativa sobre la empresa *Deliveroo*. En dicha sentencia se explica que, el *rider* o demandante, en este caso, trabajaba según las premisas dadas por la empresa,

³⁴ https://elpais.com/economia/2018/06/04/actualidad/1528105134_300747.html

Fecha de consulta: 12 diciembre 2018

además de estar bajo unas condiciones fijadas. En cuanto a la relación de laboralidad que el juez estima, se dará a través de varios puntos, pero siempre fijándose en la dependencia y en la ajenidad, analizado dentro del art.1 del ET.

En el fallo de la sentencia se indicará cuáles son las premisas para valorar como trabajo por cuenta ajena a dicha relación presuntamente mercantil.

En primer lugar, se indica que hay un contrato escrito, condición necesaria para entender que ya existe una relación laboral, según el art 8.1 ET. Además, a hora de valorar la tipología del contrato, la sentencia aclarará que se trata de un contrato laboral, y no mercantil, por el mero hecho de que se trata de una deuda de actividad, es decir, se le paga por realizar el viaje y entrega al consumidor, y no una deuda de resultado. Otra característica a analizar por la sentencia será que el trabajador recibía retribución directa por parte de la empresa por ejercer dicha actividad, que viene regulado en el art. 26.1 ET. A partir de este hecho, podemos analizar el concepto de ajenidad. Apoyándonos en la sentencia es evidente que la ajenidad es existente, según las premisas que da a continuación *«En cuanto a la ajenidad es un hecho no controvertido que era la empresa la que decidía el precio de los servicios realizados por el trabajador, que éste percibía con independencia del cobro por parte de la empresa, y tras la elaboración por parte de ésta de la factura correspondiente»*.

La empresa decidía dónde iba a realizar la prestación del servicio dicho trabajador, y se le imponía un horario, además de establecer un comportamiento concreto y una forma de reparto. Aparte, también se cita que *Deliveroo* tenía geolocalizado al empleado, al cual podía reclamar si no ejercía su labor, y el trabajador no podía rechazar encargos en su franja horaria de trabajo. Ante esto, se puede entender que el trabajo se realiza bajo la dirección de la empresa, por lo cual se muestra claramente que existe dependencia, ya que el trabajador se ve obligado a ejercer su trabajo bajo la dirección del empresario, característica que aparece dentro del art. 20.1 ET.

Por último, se fija que el trabajador debía de comunicar a la empresa su cese temporal a la hora de prestar servicios, con una antelación de dos semanas.

Ante las alegaciones que daba *Deliveroo* para declarar que sus trabajadores son autónomos, la propia sentencia dicta lo siguiente *«la naturaleza laboral de la relación no se desvirtúa ni desaparece por el hecho de que el trabajador aporte su vehículo propio, siempre que, como sucede en el presente caso, tal aportación no tenga la relevancia*

económica necesaria para convertir su explotación en elemento fundamental de dicha relación, ni en la finalidad esencial del contrato, sino que, por el contrario, lo predominante es el trabajo personal del interesado, quedando configurado el vehículo como una mera herramienta de trabajo».

También se detallará a través de la siguiente cita *«Se ha probado, así mismo, que el trabajador, aun cuando aportaba para el trabajo su bicicleta y su teléfono móvil, carecía de organización empresarial, siendo la empresa, la titular de la plataforma virtual, con el nombre comercial "DELIVEROO" en la que, a través de una aplicación informática -APP-, se organizaba la actividad empresarial».*

Ante esto, se impone a *Deliveroo* el pago por despido improcedente, condenando a la empresa a readmitir al trabajador o indemnizarlo con 705'13 €, y declara que el trabajo prestado por los llamados *riders* debe considerarse como un trabajo por cuenta ajena, y regirse por el ET. Cabe decir que las inspecciones de trabajo de Valencia y Barcelona, principalmente, ya habían denunciado que se trataban de casos relativos a falsos autónomos, citando textualmente *«La calificación que las partes den al contrato no lo define»*, y que *«La relación civil que [la empresa] pretende crear esconde una relación laboral»*.³⁵

Tras esto, las inspecciones de Trabajo de varias comunidades autónomas, junto a los *riders*, comenzaron la llamada guerra contra *Deliveroo*. Después de la sentencia, los trabajadores de la empresa, en la ciudad de Barcelona, decidieron solicitar el alta en el régimen de trabajadores hasta el 31 de diciembre de 2017³⁶, obligando a que la empresa les pague las cotizaciones debida, desde el mes de agosto de 2015 hasta el día 31 de diciembre de 2017. Esta medida servirá de apoyo para el cuerpo de inspección de trabajo de Barcelona, el cual levantará acta de inspección, considerando que dichos *riders* han estado trabajando por cuenta ajena, como falsos autónomos, lo que obligará a que *Deliveroo* tenga que pagar una cantidad de 1,3 millones de euros como cuotas no abonadas a la Seguridad Social³⁷.

³⁵ https://elpais.com/economia/2017/12/16/actualidad/1513450698_104616.html Fecha de consulta: 13 de diciembre 2018

³⁶ <https://www.hipertextual.com/2018/06/riders-empleados-deliveroo> Fecha de consulta: 14 diciembre 2018

³⁷ https://www.elconfidencial.com/empresas/2018-07-03/inspeccion-deliveroo-repartidores-autonomos_1587469/ Fecha de consulta: 14 diciembre 2018

A pesar de los intentos de la empresa para evitar pagar dichas sanciones, y evitar seguir estando involucrada en juicios relativos a la laboralidad, se han ido tomando nuevas medidas, como cambiar el contrato de sus trabajadores por un contrato de Trabajador Autónomo Dependiente Económicamente³⁸, medida que anteriormente la empresa *Glovo*, competencia directa de ésta, ha ido utilizando y ha salido bien parada dentro de las inspecciones de trabajo realizadas, pero este cambio no ha servido de nada, siendo rechazado por el acta de inspección de trabajo anteriormente nombrada, ya que *Deliveroo* tendrá un mayor control sobre sus trabajadores, lo que presume que existe una relación laboral con ajenidad.

Por último, en el mes de diciembre de 2018 se convocó un macro juicio en la Comunidad de Madrid³⁹, en el cual han sido citados más de 500 repartidores de dicha región, convocado por la Tesorería General de la Seguridad Social, contra *Deliveroo*. En dicho juicio se tratará de determinar cuál es la condición laboral de dichos trabajadores, y si la sentencia llega a ser favorable para la TGSS, será una sentencia que afectará a todas regiones, donde ya se han dado actas de inspección de trabajo desfavorables contra dicha empresa, por considerar que son falsos autónomos, concretamente en Barcelona, Madrid y Valencia, y se obligará a la empresa a pagar todas las cuotas de cotización no cobradas, además de considerar en régimen de alta en la Seguridad Social a sus trabajadores desde que comenzaron a prestar servicio hasta el momento, si no cambian sus condiciones contractuales con dichos trabajadores.

Dicho juicio ha sido aplazado hasta el próximo 31 de mayo de 2019⁴⁰, el cual tendrá una gran importancia, y provocará grandes cambios en la situación laboral en la que se encuentran dichos *riders*, por lo que será un juicio de gran relevancia tanto para *Deliveroo*, sus trabajadores e incluso el Estado.

³⁸ <https://www.hipertextual.com/2018/07/deliveroo-modelo-trade>

Fecha de consulta: 23 diciembre 2018

³⁹ <https://www.publico.es/sociedad/falsos-autonomos-deliveroo-enfrenta-lunes-juicio-pone-cuestion-modelo-negocio.html> Fecha de consulta: 23 diciembre 2018

⁴⁰ https://www.elpais.com/economia/2018/12/17/actualidad/1545051250_600621.html

Fecha de consulta: 28 diciembre 2018

6- Conclusión

En la actualidad, el conflicto entre la economía tradicional y la economía colaborativa sigue vigente, y no se ve que haya fácil solución para ello.

El mayor problema radica en qué lugar posicionarse por parte del Gobierno. La tendencia del Gobierno ha permanecido rígida, apoyando al sector de la economía tradicional, en detrimento de la economía colaborativa, que se ha visto demonizada y catalogada como un factor negativo por el mero hecho de pertenecer a empresas multinacionales de gran poder económico, y entrar en mercados donde existían monopolios de carácter nacional. Cabe destacar que, si las economías colaborativas estuvieran exentas de regulación, sí que podría ser peligroso para una economía nacional, como en el caso de España, ya que la capacidad de crecimiento de una empresa multinacional es muchísimo mayor que la del sector del taxi, que además son trabajadores autónomos, pero, en el caso de España y Europa sí que existe cierta legislación que limita en parte que pueda ocurrir el fenómeno descrito anteriormente, por lo que el crecimiento de estas empresas de economía colaborativa no será tan peligroso ni destructivo.

En cuanto a las medidas que está tomando el Gobierno, se puede analizar que su estrategia se está basando en aplicar barreras en el mercado y entorpecer la actividad de las economías colaborativas, imponiéndoles legislaciones mucho más duras, pero esto está provocando una rotura del mercado, lo que propiciará que exista un monopolio de las economías tradicionales como ha estado ocurriendo anteriormente. Evidentemente, el monopolio es negativo para el consumidor, ya que le obliga a utilizar el producto de un único oferente, teniendo que estar prácticamente obligado a su uso.

Apoyándonos en la doctrina de la CNMC, no debería de valorarse a las economías colaborativas como una amenaza hacia las economías tradicionales, sino como un competidor, una forma de mejorar el mercado de servicios. Hay que recordar que las economías colaborativas son positivas para el consumidor, ya que la competitividad ayuda a crear un mercado con más alternativas, mejor calidad del producto ofrecido y un mejor precio, lo que se traduce en un desarrollo y mejora de la economía. Como ya hemos nombrado anteriormente, la economía colaborativa tiene ventajas, y su existencia como competencia podría ser beneficiosa para la economía tradicional, ya que le obligaría a innovar y mejorar el producto que ofrece, por lo que no debemos de temer del poder de estas economías colaborativas, siempre que se regulen adecuadamente.

La creación de un mercado donde hay competencia es el factor clave para el desarrollo económico, por lo que el punto de vista de la CNMC debería de tenerse en cuenta a la hora de buscar soluciones para este conflicto. Hay que recordar que al consumidor le interesará siempre un mejor producto a un coste más bajo, por lo que la competencia es beneficioso generalmente para la sociedad.

No obstante, la situación es distinta dependiendo del sector considerado. En cuanto al conflicto entre el sector del taxi y *Uber*, hay que destacar que, tras la aprobación del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, se perjudicó muy gravemente a los intereses del sector VTC, por lo que se puede considerar que el sector del taxi ha obtenido una gran victoria. También hay que decir que, con la aprobación de dicho Real Decreto-Ley, el Gobierno no ha querido dejar indefensa a la economía colaborativa, al establecer una indemnización de cuatro años para que los VTC recuperasen la inversión. El desenlace del conflicto no se ve claro, pero ante la asfixiante presión que está aplicando el sector del taxi, parece que el sector VTC se verá mermado progresivamente, incluso llegando a desaparecer, si no se llegan a tomar alguna serie de medidas para apoyarlo.

En cuanto al conflicto dentro del sector del turismo, hay que decir que, con la aprobación de la Ley 4/2013, de 4 de junio, se otorgó competencia a las CCAA para legislar sobre este sector. Así pues, cabe decir que la economía colaborativa de este sector, siendo *Airbnb* la que hemos analizado dentro del trabajo, sufrirá el mismo problema que el caso anteriormente analizado. Hay que recordar que el sector del turismo dentro de España tiene gran importancia, por lo que en ciudades como Madrid o Canarias ya se está presionando a los ayuntamientos para que tomen medidas más restrictivas contra las VUT. A pesar de las presiones externas, se está procurando ser más justo, como podemos ver en el caso de Canarias⁴¹, en el cual se ha anulado recientemente la prohibición de alquiler de habitaciones en zonas turísticas dentro de la isla. En nuestro caso, Aragón, no existe apenas jurisprudencia relativa a conflictos entre el sector del turismo y *Airbnb*, por lo que es difícil definir con exactitud cuál es la situación actual en nuestra CA.

Por último, hay que analizar el caso de *Deliveroo* y las relaciones de laboralidad. En cuanto a las condiciones descritas, parece que el trabajo que desempeñan los llamados

⁴¹ <https://www.europapress.es/islas-canarias/noticia-airbnb-celebra-sentencia-ts-home-sharing-ser-buenas-noticias-turismo-sostenible-canarias-20190130110518.html> Fecha de consulta: 1 de febrero 2019

riders ha sido por cuenta ajena, como hemos podido analizar anteriormente en el trabajo, pero todo dependerá del fallo de la sentencia del próximo macro juicio que está a las puertas de celebrarse contra *Deliveroo*, que se celebrará el próximo 31 de mayo de 2019, por lo que la incertidumbre seguirá servida hasta que se celebre dicho juicio.

En definitiva, estamos lejos de una situación definitiva, ya que siempre queda alguna parte del conflicto más perjudicada que la otra. A la hora de pensar una solución para este conflicto, se debe de buscar un remedio que permita armonizar tanto los intereses de las empresas tradicionales como los de esta nueva economía, respetando los derechos adquiridos por las economías tradicionales, pero siempre que no suponga un freno al progreso, y sin olvidar al consumidor y al interés general de la sociedad.

7- Bibliografía

CAÑIGUERAL, ALBERT, *Vivir mejor con menos. Consumo Colaborativo*, Edición octubre 2014. Penguin Random House Grupo Editorial

GUILLÉN NAVARRO, N.A., «La vivienda de Uso Turístico y su incidencia en el panorama normativo español». Revista Aragonesa de la Administración Pública, 2015

PÁGINAS WEB DE REFERENCIA.

MONTERO PASCUAL, J.J, SORIA BARTOLOMÉ, J., RODRIGUEZ MARTINEZ, I., LAMARCA CAPA, J.M., ALLENDESALAZAR CORCHO, R., GUIRADO R., LORA-TAMAYO VALLVÉ, M., ARMEGOL GASULL, O., OLMOS CASTRO, N. Serie de videos sobre la regulación de la economía colaborativa.

<https://canal.uned.es/series/5a6f6f9cb1111f27608b4569> Fecha de consulta: 15 de noviembre 2018.

<https://es.digitaltrends.com/autos/como-funciona-uber/>. Fecha de consulta: 27 de noviembre 2018

<https://www.maldita.es/maldita-te-explica/preguntas-y-respuestas-sobre-el-ratio-1-30-entre-vtc-y-taxis> Fecha de consulta: 28 de noviembre 2018

<https://www.cnmc.es/2016-06-09-informe-economico-sobre-las-restricciones-la-competencia-en-materia-de-vehiculos-de> Fecha de consulta: 30 de noviembre 2018

<https://www.cnmc.es/2016-10-21-uno-de-cada-tres-internautas-utiliza-plataformas-de-economia-colaborativa-al-menos-una> Fecha de consulta: 18 de noviembre 2018.

<https://blog.cnmc.es/2014/07/16/economia-colaborativa-y-regulacion/>. Fecha de consulta: 21 de noviembre de 2018

<https://www.cnmc.es/2016-01-21-la-cnmc-requiere-al-ministerio-de-fomento-que-elimine-las-restricciones-en-materia-de> Fecha de consulta: 30 de noviembre 2018

<https://www.cnmc.es/2016-04-07-la-cnmc-decide-interponer-un-recurso-contencioso-administrativo-contradeterminadas> Fecha de consulta: 30 de noviembre 2018

<https://www.cnmc.es/2018-02-27-la-cnmc-requiere-al-gobierno-que-derogue-el-real-decreto-sobre-vehiculos-para-el> Fecha de consulta: 1 de diciembre 2018

<https://www.tuapppara.com/blablacar/>. Fecha de consulta: 2 de diciembre 2018

<https://www.loentiendo.com/que-es-airbnb/>. Fecha de consulta: 5 de diciembre 2018

<https://www.consumoteca.com/comercio/comercio-electronico/como-funciona-deliveroo/>. Fecha de consulta: 10 de diciembre 2018

<https://www.pp.es/sites/default/files/documentos/programa-electoral-elecciones-generales-2016.pdf> Fecha de consulta: 21 de noviembre 2018

https://www.lespanol.com/economia/empresas/20180126/cs-imprescindible-vtc-deben-pagar-impuestos-espana/280222144_0.html Fecha de consulta: 22 de noviembre 2018

<https://www.expansion.com/economia/politica/2015/03/04/54f74a24268e3e45258b4571.html> Fecha de consulta: 22 de noviembre 2018

<https://www.psoe.es/programa-electoral/economia-2/economia-de-las-oportunidades/un-marco-justo-para-el-desarrollo-de-la-economia-colaborativa/>. Fecha de consulta: 22 de noviembre 2018

https://www.lasexta.com/noticias/economia/gobierno-estudia-impuesto-especial-plataformas-como-airbnb-uber_201810045bb5ef8d0cf2a4649bb16a13.html Fecha de consulta: 25 de noviembre 2018

https://www.elpais.com/economia/2018/02/15/actualidad/1518708315_920586.html Fecha de consulta: 26 de noviembre 2018

https://elpais.com/economia/2018/06/04/actualidad/1528105134_300747.html Fecha de consulta: 12 diciembre 2018

https://elpais.com/economia/2017/12/16/actualidad/1513450698_104616.html Fecha de consulta: 13 de diciembre 2018

https://www.elpais.com/economia/2018/12/17/actualidad/1545051250_600621.html Fecha de consulta: 28 diciembre 2018

<https://www.20minutos.es/noticia/3358728/0/tribunal-supremo-avala-proporcion-30-taxis-cada-vtc/#xtor=AD-15&xts=467263> Fecha de consulta: 2 de diciembre 2018

<https://www.gremial-taximadrid.com/noticias-destacadas/fedetaxi-pide-al-gobierno-que-establezca-compensaciones-economicas-a-los-taxistas-por-la-liberalizacion-en-diferido-que-entrana-el-real-decreto-ley-de-abalos/>. Fecha de consulta: 3 de diciembre 2018

<https://www.gremial-taximadrid.com/noticias-destacadas/fedetaxi-lamenta-que-los-socios-del-gobierno-hayan-forzado-la-tramitacion-del-rdl-como-proyecto-de-ley/> Fecha de consulta: 3 de diciembre 2018

<https://www.europapress.es/madrid/noticia-juzgado-confirma-primera-sancion-comunidad-blablacar-20181120124101.html> Fecha de consulta: 3 de diciembre 2018

https://www.elconfidencial.com/tecnologia/2017-02-03/blablacar-confebus-economia-colaborativa-juicio_1289742/. Fecha de consulta: 4 de diciembre 2018

<https://www.europapress.es/islas-canarias/noticia-airbnb-celebra-sentencia-ts-home-sharing-ser-buenas-noticias-turismo-sostenible-canarias-20190130110518.html> Fecha de consulta: 1 de febrero 2019

<https://civio.es/el-boe-nuestro-de-cada-dia/2017/12/30/aprobado-el-decreto-que-obliga-a-airbnb-a-comunicar-a-hacienda-los-datos-de-arrendadores-y-arrendatarios/>. Fecha de consulta: 8 de diciembre 2018

https://www.hosteltur.com/108975_airbnb-se-ofrece-para-recaudar-tasas-turisticas-en-espana.html Fecha de consulta: 8 de diciembre 2018

<https://www.hipertextual.com/2018/06/riders-empleados-deliveroo> Fecha de consulta: 14 diciembre 2018

<https://www.hipertextual.com/2018/07/deliveroo-modelo-trade> Fecha de consulta: 23 diciembre 2018

https://www.elconfidencial.com/empresas/2018-07-03/inspeccion-deliveroo-repartidores-autonomos_1587469/. Fecha de consulta: 14 diciembre 2018

<https://www.publico.es/sociedad/falsos-autonomos-deliveroo-enfrenta-lunes-juicio-pone-cuestion-modelo-negocio.html> Fecha de consulta: 23 diciembre 2018

NORMATIVA Y JURISPRUDENCIA

Constitución Española

Directiva 2008/98/CE

Ley de defensa de consumidores y usuarios

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes terrestres

Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes

Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado

Ley 3/2013, de creación de la CNMC

Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos

Ley 4/2013, de 4 de junio, de medidas de flexibilización y fomento del mercado del alquiler de viviendas

Decreto Legislativo 1/2016, de 26 de julio, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Turismo de Aragón

Decreto 80/2015, de 5 de mayo, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el Reglamento de las viviendas de uso turístico en Aragón

Sentencia nº 30/2017, de 2 de febrero de 2017 (Procedimiento ordinario 343/2015)

Sentencia 384/2011, de 12 de Julio, de la Audiencia Provincial de Barcelona

Ley de Propiedad Horizontal

Estatuto del trabajador

Sentencia del Juzgado de lo social nº 6 de Valencia nº 244/2018 de 1 de junio

<https://www.isdc.ch/media/1590/13-juzgado-valencia-1-junio.pdf> Fecha de consulta: 12 de diciembre 2018

IPN/CNMC/007/15: Proyecto de decreto por el que se aprueba el reglamento de las viviendas de uso turístico en Aragón, 16 de abril de 2015.

https://www.cnmc.es/sites/default/files/631801_6.pdf Fecha de consulta: 29 de noviembre 2018

Informe de 17 de enero de 2018 sobre barreras al ejercicio de la actividad de Alquiler de vehículo con conductor debido a restricciones impuestas en ciertas localidades.

https://www.cnmc.es/sites/default/files/1902849_10.pdf Fecha de consulta: 29 de noviembre 2018

Auto de TS, Sala 2º, de lo Contencioso-Administrativo, 21 de marzo de 2018.

<https://supremo.vlex.es/vid/707638117> Fecha de consulta: 2 de diciembre 2018

Auto de TS, 30 de mayo de 2018.

<https://supremo.vlex.es/vid/727895609> Fecha de consulta: 2 de diciembre 2018