

# Cómo acabar con el limbo legal de la economía colaborativa

Compañías como Uber o Airbnb han sacudido los cimientos legislativos. Los servicios profesionales los ven como una competencia desleal y piden que se regule el funcionamiento de las nuevas compañías.

V. Moreno. Madrid

Airbnb, Uber o BlaBlaCar han puesto patas arriba la legislación vigente del turismo y del transporte en medio mundo, y España no es una excepción. La realidad de sectores regulados como el de los taxis, el del transporte de pasajeros o el de los apartamentos turísticos ha cambiado radicalmente con la llegada de estas plataformas de economía colaborativa.

A pesar del buen recibimiento por parte de los usuarios, las asociaciones tradicionales de estos sectores han mostrado su descontento ante las actividades y servicios que ofrecen estas compañías de nueva creación que, según ellos, no respetan la regulación vigente. Los sectores profesionales se quejan de competencia desleal y solicitan nuevas regulaciones que impongan las mismas obligaciones y regulen correctamente estos nuevos espacios de negocio.

“Los sectores profesionales oponen una crítica legítima: las colaborativas evaden la fuerte regulación a la que están sometidos ellos, en determinados casos, evitan la presión fiscal directa e indirecta y no ofrecen seguridad a los usuarios del servicio. Por otro lado, las plataformas resaltan que se trata de un fenómeno social al que no se puede poner puertas, ayuda a la generación de riqueza y empleo. Desde un punto legal, sostienen que actúan como meras plataformas o intermediarios en la prestación de servicios de la sociedad de la información”, explica Javier Fernández-Samaniego, socio director en España de Bird & Bird y responsable del área de derecho de las tecnologías.

Ante esta situación, en la que irrumpen en el mercado nuevos modelos de negocio, la pregunta que debemos hacernos es: ¿Cómo deberían actuar los legisladores nacio-

**Según los letrados hay que generar una norma novedosa y aperturista ante los nuevos negocios**

## Situación actual

- **Uber se encuentra en el punto de mira de los tribunales europeos. Su actividad ha sido paralizada en medio mundo, también en España, y el sector del taxi se ha rebelado en contra de esta plataforma.**

- **Aunque Airbnb no haya sido prohibido, su actividad sigue buscando encaje legal en Europa. En España, las CCAA son las que tienen que encontrar la solución.**

- **BlaBlaCar debe presentar su defensa en los tribunales, el 1 de octubre, por una acusación por competencia desleal.**

nales? “Es necesario generar una legislación novedosa, aperturista y promotora de nuevos modelos de negocio, que promueva la nueva economía digital, que ya es una realidad. El legislador no puede dar la espalda a una realidad social y debe apostar por la creación de regulaciones orientadas a la promoción de la economía digital”, apunta Alonso Hurtado, socio del departamento de tecnologías de la información de Ecija. Algo que apoya Alexander Benalal, asociado sénior de Bird & Bird: “La economía colaborativa ha venido para quedarse y es necesario hacerle un hueco. Pero España y la Unión Europea están tardando demasiado en dar una respuesta que haga conciliables ambos modelos y sería deseable generar una regulación uniforme a nivel europeo”.

Frente a estos argumentos, es importante saber cuál es la situación de estas plataformas actualmente en España y qué solución normativa creen estos letrados que sería la adecuada para cada una de ellas.

## Uber

El pasado mes de diciembre, el juzgado de lo mercantil número 2 de Madrid ordenó, de forma cautelar, el cese y la prohibición a nivel nacional de Uber, tras estimar la de-



Manifestación de taxistas españoles contra la plataforma de transporte Uber.

## Cambios y lucha sostenida

Hasta que los legisladores finalicen sus trabajos para dar un marco regulatorio adaptado a estos nuevos negocios, la lucha de muchos sectores sigue adelante. El pasado viernes, diversas asociaciones de taxistas se concentraron en Madrid para protestar contra la reforma del Reglamento de Ordenamiento de los Transportes Terrestres (ROTT) que, según explica, podría relajar la regulación de turismos con conductor (VTC). Además, aseguran que este cambio normativo también permitiría que estos vehículos pudieran recibir peticiones de clientes mediante ‘apps’ móviles como Cabify. Otro cambio que demuestra movimiento en los sectores afectados es el que anunció la semana pasada el portal de alquileres vacacionales Booking. Según explicó en un comunicado, acaba de alcanzar un acuerdo con el Gobierno catalán para expulsar o dejar de anunciar los pisos sin número de registro turístico en su portal español. Este paso podría marcar el futuro de otras páginas como Airbnb, Homeaway o Wimdu.

manda interpuesta por la Asociación Madrileña del Taxi. El Tribunal de Justicia de la Unión Europea, que ha recibido una pregunta prejudicial sobre este asunto, deberá determinar si Uber es una empresa de transporte o una compañía de servicios de la sociedad de la información y si es legal o no prohibir este servicio en España.

“El marco legislativo es, en todo punto, insuficiente, ya que no está pensado para esta nueva realidad y es deseable que se adapte lo antes posible. La nueva normativa debería

incluir una definición de este tipo de transporte y su delimitación respecto del tradicional del taxi que permita diferenciar tanto el ámbito colaborativo del profesionalizado como marcar las diferencias entre conductores particulares y profesionales. También sería importante especificar unas obligaciones de informa-

**España y la Unión Europea no están sabiendo reaccionar para conciliar ambos modelos**

ción claras a los usuarios por parte de las plataformas”, dice Benalal.

## Airbnb

La plataforma de alquileres sigue buscando su encaje legal en España, pero continúa operando en nuestro país sin problema. En este caso, explica Hurtado, también es esencial determinar si este servicio es una simple plataforma o si es una empresa para el arrendamiento efectivo de alojamiento. Por su parte, el socio director de Bird & Bird dice que el mayor problema es el limbo legal en el que se mueve debido a la disparidad de normativas autonómicas sobre este asunto, lo que puede dar un tratamiento diferente en cada comunidad.

Tanto Barcelona como Madrid ya están actuando para crear un marco legal claro que permita a este tipo de plataformas operar con la seguridad jurídica necesaria. Desde Exceltur, la asociación de grandes compañías turísticas españolas, que apuesta por acabar con la disparidad legislativa, piden que se haga un esfuerzo para profundizar en las condiciones y obligaciones que deben cumplir los propietarios, que se fijen estándares de calidad y de información, que se imponga un sistema de registro, así como altos

## PROTESTA

Cientos de taxistas de España, Francia, Portugal, Alemania o Bélgica bloquearon ayer las calles de Bruselas para protestar contra Uber y la falta de legislación.

niveles de seguridad para los usuarios. Como mejor ejemplo, citan la regulación canaria, que es la más completa.

## BlaBlaCar

El futuro de BlaBlaCar podría seguir los pasos de Uber en un futuro cercano. Esta empresa deberá presentar su defensa ante el juzgado mercantil número 2 de Madrid, el próximo 1 de octubre, si no quiere que el juez decreta su cierre cautelar. Esta situación se da después de que el titular de este tribunal, Andrés Magro, admitiera a trámite la demanda por competencia desleal presentada por la patronal de autobuses Confibus.

Los letrados aseguran que es importante diferenciar la actividad de Uber con la de BlaBlaCar, ya que ni el modelo de negocio ni el de gestión tienen nada que ver. “Como está viéndose en diferentes expedientes administrativos y judiciales, parece que Uber es más que una plataforma online para conectar usuarios con conductores”, dice Hurtado. Además, los abogados insisten en que el nuevo marco regulatorio que salga debería enmarcar todas las gamas de actividades de transporte, incluida la de BlaBlaCar, sin margen de duda alguna.

Desde BlaBlaCar inciden en que sólo conectan a personas para compensar los gastos variables de un viaje sin obtener ningún beneficio y el hecho de que esta plataforma siga operando sin cierres cautelares en diversos países podría demostrar esa diferencia. Sin embargo, Benalal cree que el aspecto que podría determinar una infracción en esta plataforma sería que “la actividad se convierta en una actividad profesional de transporte público, es decir, que los conductores ofrezcan de forma regular algunas rutas. En este sentido, Confibus dice que tiene innumerables pruebas que demuestran la existencia de usuarios que realizan un número anormalmente alto de viajes, lo que podría significar que no pretenden compartir gastos, sino obtener un lucro económico”.