



GRADO EN COMERCIO

TRABAJO FIN DE GRADO

**“ANÁLISIS ECONÓMICO DE
STARTUPS DE MOVILIDAD**

URBANA”

ÁLVARO PASCUAL LÓPEZ

FACULTAD DE COMERCIO
VALLADOLID, 25 DE JUNIO DE 2019



UNIVERSIDAD DE VALLADOLID GRADO EN COMERCIO

CURSO ACADÉMICO 2018-2019

TRABAJO FIN DE GRADO

“ANÁLISIS ECONÓMICO

DE STARTUPS DE

MOVILIDAD URBANA”

Trabajo presentado por: Álvaro Pascual López

Firma:

Tutora: Ana María Murcia Clavería

Firma:

FACULTAD DE COMERCIO

Valladolid, 25 de junio de 2019

Índice

Índice	3
1. Introducción	5
2. La movilidad urbana tradicional y los problemas derivados de esta	7
3. Ride sharing.....	10
3.1 Régimen jurídico	10
3.2 Tipos de usuarios y sus características	12
Transporte público	13
Transporte privado.....	13
Servicios prestados por los conductores.....	15
3.3 Análisis de los servicios que presan empresas de <i>ride sharing</i> desde el punto de vista de la competencia.	16
4. Modelos de negocio alternativos al ride sharing.....	18
4.1. Carsharing.....	18
4.2. Carpooling.....	19
5. Polémica entre sectores tradicionales y la economía de plataformas: el caso de los Taxis contra Uber	21
5.1 Introducción al sector del taxi y los VTC.....	21
5.2. Características del sector del taxi y los VTC.....	23
5.2.1. Cuestiones previas	23
5.2.2. Sector del Taxi.....	24
5.2.2. Sector del VTC	27
5.3.4. Restricción del ámbito territorial de la licencia.....	30
6. Casos actuales	32

Análisis económico de startups de movilidad urbana

Pascual López, Álvaro

5.3. Análisis de la regulación del sector del taxi y los VTC desde el punto de vista de la CNMC	32
5.3.1. Restricciones de acceso	32
5.3.2 Externalidades negativas	33
5.3.3 Calidad	34
6.1 El caso de Cabify	36
6.2 El caso de Uber.....	37
6.3 Conclusiones del Abogado General del Tribunal de Justicia de la Unión Europea sobre Uber	40
7. Conclusiones	43
9. Bibliografía.....	46
10. Sentencias judiciales	46
11. Artículos de prensa.....	47
12. Recursos web	50
13. Anexos.....	51
Real Decreto 1057/2015	51

1. Introducción

He elegido este tema porque considero que la economía colaborativa es una revolución en la manera de entender la economía; ha supuesto un cambio de paradigma. Conecta a los clientes con proveedores de una manera innovadora, reduciendo el número de intermediarios. Cambia totalmente la dinámica de cómo se relacionan económicamente las personas dentro de la sociedad. El reto está en que las plataformas que encarnan este modelo tienen que encajar en una sociedad heterogénea para que su implantación sea exitosa y beneficie a todos.

Además, mi condición de *geek*, es decir, gran apasionado de las nuevas tecnologías, me ha llevado a utilizar asiduamente este tipo de plataformas, en unas ocasiones para investigar lo que ofrece y su funcionamiento, y en otras porque realmente necesito los servicios que me ofrecen.

Toda gran innovación conlleva aspectos positivos, pero también negativos. En este TFG quiero analizar ambos aspectos. Se analizará el funcionamiento y modelo de negocio de las principales plataformas de economía colaborativa y posteriormente se realizará un análisis de los problemas que han aparecido con el desarrollo de estas.

La metodología que se utilizará será la doctrina, la jurisprudencia y el método multidisciplinar y el análisis de cómo funcionan las empresas (análisis de campo).

Para comenzar aclararemos qué es la economía colaborativa, cómo surgieron las plataformas colaborativas y los tipos que existen.

La economía colaborativa es un fenómeno que consiste fundamentalmente en el libre intercambio o alquiler de bienes y servicios entre particulares. Esto permite el acceso a los mismos sin la necesidad de adquirirlos. Dada su repercusión se puede afirmar que estamos ante un cambio de paradigma respecto a la economía tradicional. Esta nueva modalidad de economía comienza a hacerse visible a partir del año 2007. Esta época coincide con el inicio de una gran recesión económica que sufrieron principalmente los países desarrollados, especialmente a los países del sur de Europa, entre los cuales se encuentra España. Esta crisis proporcionó las condiciones idóneas para que surgieran este tipo de modelos de negocio. La destrucción de empleo y la bajada de poder adquisitivo de

los ciudadanos propiciaron el crecimiento de este tipo de economía, que actualmente ya se postula como alternativa a la economía de mercado tradicional.

Un modelo de negocio basado en el intercambio de bienes y servicios o en el alquiler jamás hubieran tenido semejante repercusión de no haber contado con los avances tecnológicos necesarios. Internet fue el gran aliado para esta “revolución” ya que, con la previa democratización de internet, así como del creciente uso del smartphone, las plataformas que comenzaron a surgir pudieron utilizarse masivamente por usuarios de todo un país, así como del todo el mundo.

Estas plataformas comenzaron a desarrollarse en Estados Unidos, pero no sólo su uso, sino su desarrollo, se fueron extendiendo por el resto de países del mundo. Actualmente, este tipo de plataformas de economía colaborativa ofrecen soporte en multitud de sectores, tales como el transporte (como lo hace plataformas como Uber, Blablacar, etc.), turismo (con plataformas como Windu, Airbnb, etc.) u otros servicios (Glovo, Deliveroo, etc.).

Según el estudio “Monográfico sobre la economía colaborativa” de AECOC (Asociación Española de Codificación Comercial), el 57% de los españoles ha utilizado alguna plataforma online de economía colaborativa en el último año. En concreto, para realizar transacciones como:

- Compartir piso durante los viajes a través de webs como Airbnb (el 13%).
- Compartir coche o moto mediante sitios web como BlaBlaCar (el 11%).
- Alquilar habitaciones en pisos compartidos, usando Badi o Habitoom (el 5%).
- Contratar un servicio de canguro a domicilio para mascotas, como Dogbuddy (3%).

Alquilar productos entre personas que se encuentran en una misma zona geográfica, como hace Ralendo (otro 3%).

Este estudio también señala que el uso de estas tecnologías está en alza, y que cuánto más joven es el usuario mayor interés posee en este tipo de plataformas colaborativas. De hecho, el 58% de la población entre 25 y 34 años declara estar muy interesado frente al 30% de edades que oscilan entre los 65 y 75 años.

Existen sectores de la sociedad que están más a favor de este tipo de economía que otros. Gran parte de la sociedad considera a la economía colaborativa como un avance, por lo que la sociedad debería intentar adaptarse. Sin embargo, sectores más conservadores ven este tipo de innovaciones y sus prácticas como competencia desleal, e instan a los gobiernos a que legislen y regulen para lograr un buen funcionamiento del sector y de evitar abusos.

El aspecto laboral es el más criticado y polémico de estas plataformas. En múltiples ocasiones se cuestionan la relación entre el prestador de servicio y la empresa y los derechos y obligaciones de estos. Actualmente ya existe legislación y sentencias al respecto. En este trabajo no trataremos este complejo campo.

Para acotar el campo de estudio nos centraremos en startups de movilidad urbana, es decir, plataformas que desarrollan, bajo el modelo de economía de plataformas, modelos de negocio vinculados a la movilidad urbana. En concreto, nos centraremos en la parte económica de estas, conociendo sus fuentes de ingreso, sus formas de obtener rentabilidad así como en los problemas jurídicos que han aparecido con la aparición de estos nuevos modelos de negocio.

2. La movilidad urbana tradicional y los problemas derivados de esta

Los problemas generados por la movilidad no se reducen únicamente a la congestión de las vías por donde circulan los vehículos o a la lenta comunicación entre diferentes puntos de una ciudad. El transporte motorizado provoca una serie de impactos tanto a nivel ambiental como a nivel social que afectan muy negativamente a la calidad de vida de las personas. Uno de los síntomas más visibles es la pérdida de habitabilidad de las ciudades. El tráfico rodado (junto a otros factores) provoca altos niveles de polución en los núcleos urbanos, así como el llamado *smog*, una especie de niebla formada por humos en suspensión.

Aparte, la alta tasa de ocupación de las vías aumenta la siniestralidad. Otro de los factores negativos de la situación actual es el alto consumo de energía que generan los desplazamientos. Podríamos hablar de despilfarro dada la pérdida de eficiencia ya que es frecuente utilizar un vehículo para transportar a una persona únicamente. Aunque el desplazamiento se realizara con plena ocupación del vehículo, seguiría siendo el medio de transporte que más energía total gasta.

Además, tenemos que tener en cuenta el consumo de energía que ocasiona fabricar un vehículo: extracción y producción de los materiales que se emplean, fabricación, ensamblaje, transporte, etc.

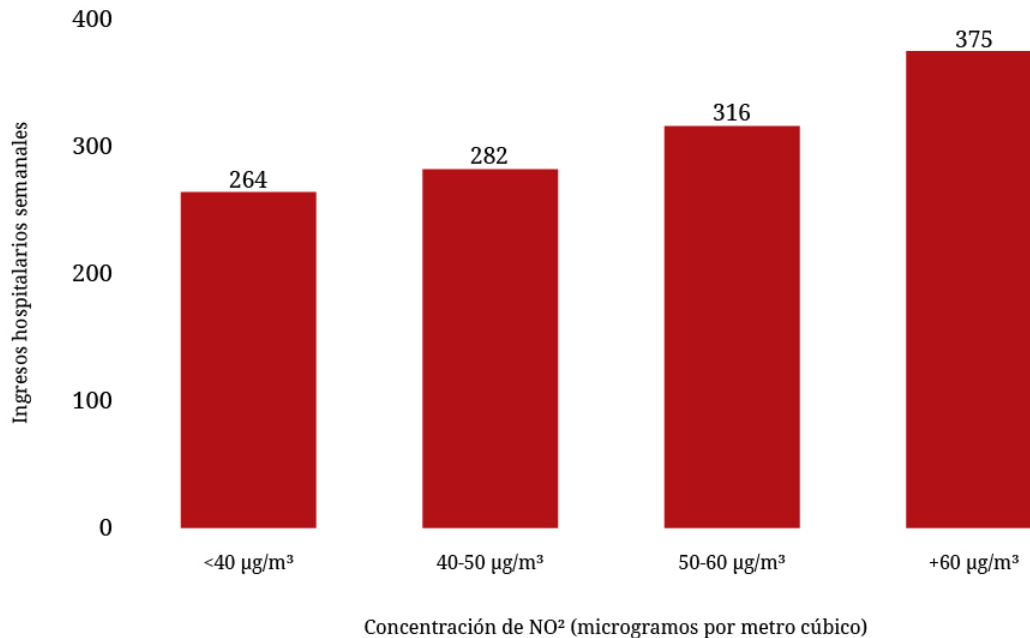
Otro de los problemas que genera el modelo de movilidad actual es el espacio que ocupan los vehículos en las ciudades en detrimento de zonas peatonales o zonas verdes, por ejemplo. Actualmente se está fomentando el uso de transporte público que, además de ser una solución parcial a los problemas descritos con anterioridad, supone también una mejora de este aspecto. Esta mejora se basa en que el espacio que ocupa un viaje diario medio del hogar al centro de trabajo es aproximadamente 90 veces mayor que el mismo si lo realizamos en metro, y 20 veces más si lo hacemos en autobús.

Una explicación que podemos dar a estos datos es que además de que los automóviles tienen menor capacidad de pasajeros, en el día a día tienen baja ocupación, lo cual evidencia aún más el despilfarro que se ocasiona a nivel de movilidad.

La contaminación que producen todos los automóviles que emiten gases de escape depende, entre otros, de una variable llamada energía de tracción consumida. Esto se refiere a la cantidad de energía necesaria para mover el vehículo por unidad de tiempo. El automóvil es el medio de transporte que consume mayor energía de tracción. Las cifras son alarmantes: un automóvil consume cuatro veces más que un autobús para el número de viajeros.

De hecho, el parque automovilístico está considerado como el mayor foco emisor de contaminantes, y se sostiene que es el principal responsable de la contaminación del aire de las ciudades.

Promedio de ingresos hospitalarios semanales por enfermedades respiratorias según la concentración media de NO² durante la misma semana



Fuente: Ministerio de Sanidad

En este gráfico podemos observar la relación existente entre los ingresos hospitalarios semanales con la concentración de NO² en el aire. Ambos niveles son directamente proporcionales.

Además, en España este problema se agrava en determinados meses del año; aquellos en los que se dan pocas lluvias, lo cual impide la precipitación de las partículas en suspensión. En el año 2017 los altos niveles de contaminación en las ciudades españolas fueron preocupantes. Según datos de Ecologistas en Acción, la contaminación es un problema que amenaza con convertirse en un mal endémico, estructural. En ese año se superaron durante varias semanas los límites permitidos por la Unión Europea de dióxido de nitrógeno y de concentración de partículas PM10, las cuales afectan de manera considerable a la salud provocando, entre otros problemas, la irritación de las vías respiratorias.

3. Ride sharing

El *ride sharing* consiste en contratar, normalmente a través de una aplicación móvil (en adelante *app*), un servicio de transporte que lleve al cliente de un punto a otro, normalmente dentro de una ciudad. Habitualmente este servicio se ofrece con coches de particulares que, a través de este tipo de aplicaciones móviles, recibe la demanda de transporte de los clientes. El caso más notorio en el que se aplica este modelo de negocio es el famoso Uber.

3.1 Régimen jurídico

1. ¿Cómo se puede aplicar la legislación sobre el transporte terrestre a las plataformas de *ride sharing*?

La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante LOOT) en el art. 1 concreta el ámbito sobre el que se aplica esta ley, es decir, los tipos de transporte que incluye y que están condicionadas a la obtención de una licencia administrativa (art. 7). Dichos tipos de transporte son:

- Transportes por carretera, y más en concreto los que se hagan en vehículos a motor. Específica “vehículos que circulen sin camino de rodadura fijo, y sin medios fijos de captación de energía” por todo tipo de vías terrestres, ya sean urbanas o interurbanas.
- Los transportes por ferrocarril, ya que las características de este tipo de transporte contradicen la especificación del punto anterior.
- Las actividades consideradas “auxiliares y complementarias del transporte” puesto que, a efectos de esta ley, las que se desarrollan generalmente por las agencias de transporte, transitarios, operadores logísticos y los almacenistas o distribuidores, así como las estaciones de transporte y logística de mercancías.

Este tipo de transporte, como hemos dicho anteriormente, requieren licencia administrativa para poder prestar servicio, pero como podemos observar, el *ride sharing* es un modelo de negocio tan reciente como disruptivo y por lo tanto la ley aún no contempla este fenómeno. Los legisladores apenas han legislado sobre este tipo de actividad.

La actividad que llevan a cabo estas empresas como Uber, Cafify, o Lift no la podríamos considerar como la del transporte de personas como tal. De hecho, el transporte en sí no lo realizan estas empresas ya que ni siquiera ponen a disposición del cliente un medio de transporte como en el caso de plataformas de Carsharing. El transporte lo realizan particulares que se valen de las plataformas de *ride sharing* para encontrar clientes. Por su parte estas plataformas se dedican a la intermediación, conectando a los pasajeros con los conductores. La empresa en este caso obtiene una comisión sobre la remuneración que recibe el conductor. El motivo de esta comisión es la prestación del servicio de intermediación antes descrito.

Como es lógico, al ser una actividad económica de intermediación entendemos que estas empresas deberían estar reguladas y por tanto sujetas a licencia administrativa. Aun así, en cierta medida los servicios que prestan las plataformas de *ride sharing* no pueden calificarse como servicios de mediación al uso debido a que tras la reforma de la LOTT que se llevó a cabo mediante la Ley 9/2013, las actividades que contempla dicha legislación son las que conciernen al transporte de mercancías exclusivamente, no a personas.

Además, tampoco podemos clasificar las actividades del *ride sharing* puesto que las empresas no son las que arriendan el vehículo. Aparte la LOTT entiende por esto el arrendamiento del vehículo sin chófer, que no se ajusta al caso que estamos tratando.

Como conclusión podemos establecer que esta actividad no encaja en la ley citada. Se trata de un fenómeno nuevo que está aún por legislar y de esta manera promulgar leyes que se adecúen y ciñan a las características de este modelo de negocio.

En el ámbito comunitario encontramos que la Comisión Europea tiene en consideración que el elemento principal para poder determinar si estas plataformas tienen que estar sujetas o no a requisitos de acceso al mercado (tales como licencias) es principalmente la naturaleza de las actividades que desarrollan.

Generalmente, las empresas de este tipo no deberían estar sujetas a ninguna clase de requisito para acceder al mercado, pero es cierto que es necesario analizar cada tipo

de actividad en particular. Además, se debería de realizar un análisis para considerar si la empresa sólo ofrece servicios de la sociedad de la información o si además ofrece otro tipo de servicios. En este último caso debería registrarse por la normativa sectorial específica.

La Comisión Europea establece una serie de criterios para decidir si una empresa debe obtener una licencia administrativa previa o no. Por ejemplo, el hecho de que sea la plataforma la que fija el precio final a pagar por el viajero y no el conductor (aunque sea el prestador del servicio), constituye indicio de que la plataforma ejerce un control sobre la actividad del prestador. Otro indicio sería que la plataforma establezca los términos y condiciones que determinan la relación viajero-prestador y prestador-plataforma.

Como la plataforma no facilita los vehículos para llevar a cabo los trayectos demandados por los viajeros, pero sí el resto de servicios necesarios para que se lleve a cabo la actividad, podríamos decir que está ofreciendo un servicio a parte del servicio de la sociedad de la información. Otros aspectos por el cual podríamos considerar que la plataforma tiene control sobre el prestador es quién sufraga gastos y quién asume riesgos.

Desde la óptica de las empresas en España se llega a la conclusión de que la actividad del *ride sharing* no puede estar condicionada por ningún tipo de requisito que tenga que ver con el acceso al mercado, es decir, ninguna empresa que practique este modelo de negocio necesitará una licencia administrativa o similar para poder desarrollar su actividad empresarial. ¿Por qué? Porque se considera que sólo ofrecen servicios de la sociedad de la información y, por consecuencia, deben regularse conforme a la Ley 34/2002 de 11 de julio de Servicios de la Sociedad de la Información y de Comercio Electrónico (LSSI).

3.2 Tipos de usuarios y sus características

Como ya sabemos, la actividad que llevan a cabo empresas de *ride sharing* se desarrolla por un conductor. Ahora tendremos que determinar qué tipo de transporte es y si está o no sujeto a requisitos de acceso al mercado. Para ello la LOTT y el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante ROTT) definen dos tipos de transporte: público y privado. A continuación, consideraremos estas modalidades por separado:

Transporte público

La LOTT especifica que el transporte público es aquel transporte que se desarrolla por cuenta ajena, a través de una retribución económica (art. 62 LOTT). Entiende por transporte público de viajeros como aquella actividad económica que se desarrolla por una empresa especializada y que tiene una autorización para transportar a particulares (art. 64 LOTT). Es tipo de actividad económica que presta los servicios bajo previa demanda, y sus prestadores son profesionales cuyo fin es el de satisfacer la demanda existente a cambio de una contraprestación económica. En otras palabras: el profesional tiene el fin de satisfacer esa demanda a cambio de un beneficio económico, es decir, lo realiza con ánimo de lucro. Y, para finalizar este pequeño apartado, podríamos puntualizar que todos los transportes públicos están sujetos a la autorización administrativa correspondiente.

Transporte privado

Al contrario de lo que ocurre con el transporte público, el transporte privado se realiza sin ánimo de lucro. La LOTT lo define como aquel tipo de transporte que se hace por cuenta propia. Puede ser para cubrir necesidades particulares (como complemento de otras actividades que podríamos denominar “principales”) o directamente vinculados al correcto desarrollo de estas actividades (art. 62 LOTT). Aparte, la Ley hace una distinción entre los tipos de transporte privado particular y transporte privado complementario (art. 100 LOTT).

El transporte privado complementario lo realizan empresas u otro tipo de organizaciones cuyo objetivo no es el del mero transporte, como complemento necesario o adecuado para un desarrollo correcto de su actividad principal. A continuación, se detallan las condiciones que deben cumplir estos transportes:

Cuando hablamos de transporte de viajeros, los que usan la plataforma deben ser trabajadores adheridos a por lo menos un centro de la empresa. Si no, al menos lo serán otras personas que los asistan. En este caso se deberán cumplir las reglas que se determinen al efecto.

El destino o el origen del transporte en cuestión tendrá que ser una de las localizaciones en las que la compañía realice trabajos en relación con su actividad principal.

Los vehículos que se utilicen para realizar el transporte deberán estar incluidos en la empresa.

El personal propio deberá ser exclusivamente los que integren el equipo de conductores de la compañía. El transporte no podrá ser ni facturado ni contratado de manera independiente (art. 102 LOTT). De hecho, esta modalidad de transporte está sujeta a la autorización de la administración en ciertos casos. Sin embargo, el caso del *ride sharing* no podemos calificarlo como un tipo de transporte privado complementario ya que no cumple de ninguna manera los requisitos anteriormente mencionados.

El transporte privado, para que se considere que actúa en la modalidad particular, tiene que dedicarse a las necesidades de movilidad personales de los titulares del vehículo y las personas que les rodean (allegados), siendo imposible que existan remuneraciones económicas (art. 101.1 LOTT).

Sobre todo, son personas cercanas a la familia o amigos del particular. Dada la novedad del modelo de negocio, así como del surgimiento de las redes sociales y otras plataformas de economía colaborativa, los particulares tienen multitud de contactos con terceros y acaban estableciendo entre ellos relaciones de confianza cuyos puntos clave son la información, comentarios y calificaciones de cada usuario de la plataforma. Pueden, incluso generarse relaciones de amistad.

Por otra parte, observamos que para que la actividad de la plataforma sea considerada transporte privado particular esta tiene que ser llevada a cabo en vehículos que no excedan el número de plazas permitidas legalmente (art. 101 LOTT). En este caso podemos decir que este tipo de transporte no está sujeto a ningún tipo de autorización previa.

La principal diferencia que podemos encontrar respecto al transporte público es que el privado no exige una retribución económica; se hace con la finalidad de compartir los gastos del desplazamiento. Cabe recordar que este es una de las características con la que suelen contar las plataformas de economía colaborativa.

Algunos consideran que el fin último de los conductores de Blablacar, por ejemplo, es proporcionar las plazas de su automóvil para así poder compartir gastos a la vez que obtienen un pequeño beneficio económico al respecto.

Servicios prestados por los conductores

Para clasificar de una manera correcta a las empresas de *ride sharing* nos tenemos que centrar en el punto de vista del servicio que se presta por parte de los conductores. Para ello es muy importante concretar de la mejor manera posible el servicio que prestan estos conductores.

Como hemos dicho anteriormente, en ese modelo los conductores realizan el desplazamiento tengan o no usuarios provenientes de las plazas que ofertan a través de las plataformas colaborativas. El viaje en cuestión lo va a realizar de todas formas. Si distintos usuarios se suman al viaje podrán compartir los gastos, pero jamás será el beneficio económico el fin del viaje que se realiza.

Actualmente la Comisión Europea distingue entre particulares que ocasionalmente prestan este tipo de servicios, los que lo hacen con cierta frecuencia y, por último, los que de esta manera desarrollan una actividad económica remunerada. Por norma general, los conductores que usan plataformas de *ride sharing* son del primer tipo anteriormente mencionado: los que prestan el servicio de manera esporádica. Como no hay regulación específica para ello lo que se debería hacer sería analizar cada caso por separado dadas las diferentes situaciones que pueden darse. Esto, obviamente, es casi del todo imposible dado el coste económico y temporal que ello implicaría. Es por esto por lo que se propone que se apliquen los criterios del Observatorio de Transporte y Logística (en adelante OTLE), ya que son los más completos.

En resumidas cuentas, si la cantidad que recibe el conductor por el desplazamiento es inferior a la establecida en el OTLE, el *ride sharing* sería catalogado como un transporte privado particular y de esta manera no estaría sujeto a autorización. La previsión sobre la regulación de este tipo de empresas llevará a establecer una serie de criterios específicos

como, por ejemplo, fijar un precio máximo por viaje o un número máximo de viajes anuales. Sobrepasado este límite se consideraría la existencia de un ánimo de lucro.

3.3 Análisis de los servicios que presan empresas de *ride sharing* desde el punto de vista de la competencia.

En términos de competencia cabe destacar que este sector está regulado de una forma muy restrictiva. La normativa legislada al respecto ocasiona barreras de entrada de gran índole que, actualmente, están generando reacciones por parte de los prestadores que se encuentran desde hace más tiempo en el mercado. Dichas reacciones se deben ante la entrada de nuevos competidores y se dirigen hacia el legislador ya que, como hemos dicho anteriormente, este subsector está sujeto a un contrato de gestión de servicios públicos.

Estos contratos llevan consigo la problemática de cerrar la posibilidad de que otros operadores presten el servicio a lo largo del contrato y, además, se incrementa la posibilidad de obtención de rentas monopolísticas, lo cual puede ser nocivo para el sistema económico puesto que esto va en contra de la no existencia de barreras de entrada y de la liberalización de los servicios.

Este tipo de transporte, que tiene la consideración de servicio público, y cuya titularidad pertenece a la Administración, se presta a través de concurso público mediante la atribución de una empresa (art. 71 LOTT). Se trata de un régimen concesional, por el que se concede durante un período de tiempo el derecho de uso en exclusiva de un único operador o una determinada línea, lo que es llamado como competencia de mercado. Plataformas como Blablacar, Carpooling o Amovens compiten con los autobuses interurbanos, dado que ofrecen servicios de transporte a determinados viajeros interurbanos que tienen como fin compartir coche.

Como consecuencia de esta situación, existen conflictos ya que la Confederación española de transporte en autobús (en adelante Confibus), establece que Blablacar está incumpliendo la normativa puesto que su plataforma intermedia en un servicio de transporte

profesional, sin tener ningún tipo de autorización administrativa o licencia. Por esto ha interpuesto una demanda, ya que se está incumpliendo el artículo 15 de la Ley de Competencia Desleal (en adelante LCD).

El Juzgado de lo Mercantil nº2 de Madrid en su sentencia 30/2017 desestima esta demanda debido a que considera que no puede considerarse a Blablacar como una actividad de transporte terrestre sujeta a la LOTT, ya que lo que ha realizado es una plataforma online para poner en contacto a particulares que quieren viajar juntos así como compartir diversos gastos del trayecto, por lo que, en esta línea, el magistrado determina que “dar calidad al servicio de contacto ha puesto unos márgenes y unos límites y un formato de actuación, que en modo alguno es obligatorio para quien lo usa o para quienes prestan una plaza en su coche para realizar el trayecto”.

En la sentencia se determina que los conductores “no están contratados por Blablacar, ni pertenecen a una empresa o a una industria dedicada a este fin”.

Se trata de particulares que buscan una plataforma donde encontrar a otras personas que tienen la intención de realizar ese mismo viaje, todo ello por su propia cuenta y riesgo, y pagar el coste de un viaje.

Por todo ello, el juez desestima que haya competencia desleal, puesto que se orienta en el transporte privado, y la actividad que realiza Blablacar debe regirse por lo indicado en la Ley de Servicios de la Sociedad de la Información y de Comercio Electrónico, considerándose, por tanto, como una empresa que ofrece servicios de la sociedad de la información.

En definitiva, lo que se quiere es libertad a la hora de introducirse al mercado, pudiendo hacerlo aquellas empresas que deseen realizar actividades de transporte de viajeros, siempre y cuando cumplan con todos los requisitos mínimos de seguridad.

4. Modelos de negocio alternativos al ride sharing

En el ámbito de la movilidad urbana podemos observar distintos tipos de modelos de negocio basados en economías colaborativas que han sido adoptados por múltiples empresas. Tanto la manera de interactuar con el cliente como sus fuentes de ingresos son dispares. A continuación, les mostramos los más extendidos.

4.1. Carsharing

El concepto *carsharing* apareció por primera vez en Suiza en el año 1987. Desde entonces ha llegado a muchos países, los cuales lo han acogido como una alternativa al transporte privado. Actualmente, más de 600 ciudades de 18 países ofrecen este tipo de alternativa a través de diversos operadores privados. Su funcionamiento consiste en el uso temporal de vehículos. Básicamente el cliente alquila el vehículo, pero con dos peculiaridades. La primera es que el alquiler se formaliza a través de una aplicación móvil. La segunda es que el coche se recoge directamente en la calle, sin mediación de ningún empleado de la compañía.

De esta manera el cliente se beneficia de una alternativa al vehículo privado y los costes adicionales que derivan de su propiedad, tales como impuestos, seguros, mantenimiento, aparcamiento y limpieza.

La empresa que presta este servicio factura al cliente, por norma general, en función del tiempo que éste ha utilizado uno de sus vehículos. Este modelo de negocio es, de todos los que mencionaremos, el que más se asemeja en su funcionamiento a su equivalente tradicional.

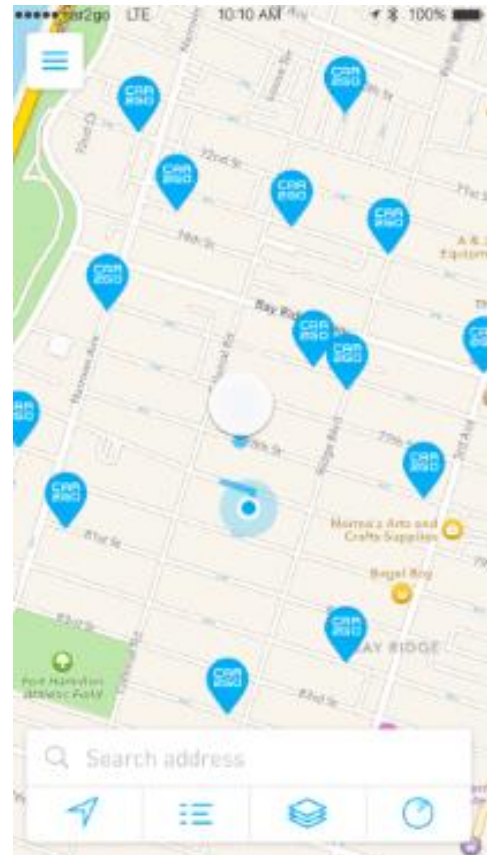
En España actualmente operan Emov, Zity, Avancar, Respiro, Bluemove, Clickar, Electricway, Hertz, eCooltra y Car2go entre otros, pero es este último el más importante tanto a nivel nacional como internacional. Depende el Daimler (matriz de Mercedes-Benz)

y cuenta ya con un millón de socios y 13.500 vehículos en total. A continuación, podemos ver su funcionamiento mediante un ejemplo de uso de la plataforma que la plataforma Car2go expone en su página web:

Puedes reservar siempre que quieras un car2go hasta 20 minutos antes de usarlo. ¿Ninguno a tu alrededor? Activa el radar en la app y nosotros te avisaremos en el momento en que un car2go esté disponible.

Ve hacia un car2go y ábrelo usando la app. Introduce tu PIN de 4 dígitos y posteriormente el código de acceso car2go de 3 dígitos que aparece en la unidad del parabrisas. Después de eso, el car2go se abrirá automáticamente. ¡Buen viaje!

Puedes finalizar tu viaje en cualquier lugar dentro de la misma zona car2go. No tienes que andar buscando cambio para el parquímetro. Aparcar dentro de la zona car2go es siempre gratis, siempre que lo hagas en un espacio público en la calle donde esté permitido.



Aplicación móvil de Car2go. Fuente:
<https://www.car2go.com>

4.2. Carpooling

Surgió en Estados Unidos en la década de los setenta a partir de la conocida crisis del petróleo como una alternativa al transporte tradicional para, principalmente, ahorrar costes. Con el paso del tiempo se popularizó como un hábito que, además del factor ahorro, tenía otras repercusiones positivas como la reducción del tráfico, de la contaminación, etc.

Actualmente, el *carpooling* es una tendencia a nivel internacional que, al igual que el Carsharing, gana adeptos cada día. Su funcionamiento es sencillo: a través de una plataforma digital, ya sea una aplicación móvil o una web, conductores pueden comunicar los viajes que van a hacer y los pasajeros unirse a dichos viajes. Con la simple idea de que varias personas se pongan de acuerdo para viajar a un lugar en común se consigue optimizar el uso del vehículo ya que se maximizan la cantidad de asientos utilizados.

En Europa, la empresa que da soporte a esta práctica más conocida es Blablacar, la cual ha alcanzado los 65 millones de usuarios a nivel global, concretamente en los 22 países donde opera. En España alcanza los 5 millones de usuarios. Según Blablacar:

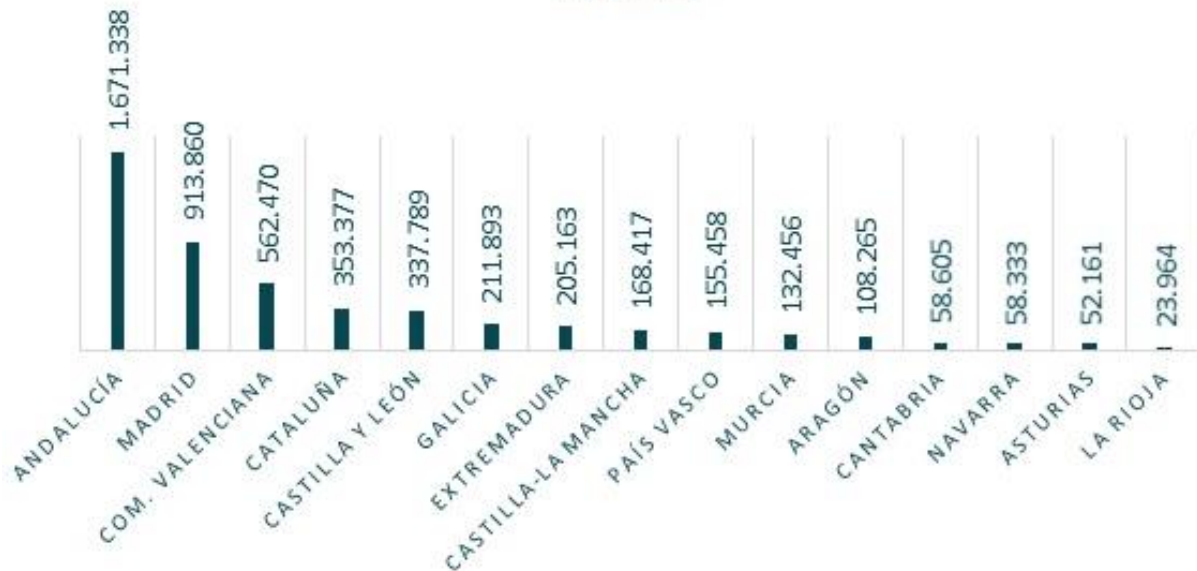
La comunidad de coche compartido ha experimentado un incremento del 67 % a nivel nacional en los últimos dos años. Las regiones en las que más ha crecido esta empresa son Madrid (122%), Cataluña (113%) o País Vasco (101%).

Andalucía, Madrid, Valencia, Cataluña y Castilla y León cuentan con las redes de viajeros más amplias.

La compañía también se consolida a nivel global superando los 65 millones de usuarios.

Es realmente valiosa la información que Blablacar pone a nuestra disposición porque esta empresa, líder en su sector, nos aproxima a la realidad que existe en España en prácticas que van más allá del *carpooling*. Esto se debe a que las personas que hacen uso de este tipo de plataformas tienen una predisposición para utilizar otras alternativas del ámbito de la movilidad urbana colaborativa. A continuación, podemos observar cuáles son las comunidades autónomas que más usan este servicio.

NÚMERO DE USUARIOS DE BLABLACAR POR CC. AA. EN 2018



Fuente: página oficial de Blablacar

5. Polémica entre sectores tradicionales y la economía de plataformas: el caso de los Taxis contra Uber

5.1 Introducción al sector del taxi y los VTC

El sector del transporte urbano, se realice mediante taxis o mediante el alquiler de los vehículos con conductor (en adelante VTC) está generando un impacto de creciente importancia en la economía mundial, especialmente a nivel de inversión.

Los países que se abogan por la liberalización del sector permiten la regulación y el desarrollo de modelos de transporte como el *ride sharing*. Sin embargo, las regulaciones

Análisis económico de startups de movilidad urbana

Pascual López, Álvaro

que podemos observar en España podríamos calificarlas de restrictivas. Se basa en un sistema de licencia y *numerus clausus*. Además, se fijan unas tarifas por lo que, si algún conductor cobra un importe distinto al oficialmente fijado será penalizado mediante una multa económica. Es más, si se hace de manera reiterada, la retirada de la licencia que le habilita a operar. Este sistema de tarifas constituye una barrera de entrada al mercado del transporte dado que no permite competir en precio a nuevos operadores.

La llegada de la economía colaborativa está dando lugar a problemas tanto a nivel social como jurídico. El sector en el que ha causado mayor controversia ha sido sin lugar a dudas el del transporte urbano de pasajeros mediante vehículos con conductor. La controversia se debe principalmente a tres circunstancias:

El potencial de explotación económica de un vehículo es tan elevado como su infrautilización. Esto nos lleva a la idea de que elevando su nivel de uso mediante un sistema de compartición puede llevar a reducir esto último, a la vez que se elevaría el grado de explotación del vehículo.

Hoy en día, aproximadamente el 96% de su vida útil, un vehículo está infrautilizado básicamente porque permanece aparcado. El 4% restante, en el cual el vehículo está en circulación, su nivel de ocupación es de 1,2 pasajeros considerando que el vehículo tiene unan media de 5 plazas.

Por una parte, muchos economistas liberales, como es el caso de Juan Ramón Rallo, actual director del Instituto Juan de Mariana, consideran que la regulación a la que está sometido este sector es demasiado fuerte dadas las múltiples restricciones de entrada al mercado. Esto afecta al mercado en cuestiones de competencia y de libertad a la hora de prestar servicios, lo cual lleva a las plataformas de economía colaborativa y a los VTC a no desarrollarse. De hecho, antes de la aparición de la economía de plataformas ya se dudaba de la validez y justificación de ciertas restricciones ya impuestas a este sector.

Actualmente es evidente el conflicto entre los VTC y los taxis. Se trata de dos modelos de negocio con normativas distintas que compiten en el mismo mercado. Esto da lugar a discusiones sobre las ventajas y desventajas que cuentan cada agente; sobre si es justo o no las protecciones que el Estado otorga a cada parte.

5.2. Características del sector del taxi y los VTC

5.2.1. Cuestiones previas

La actividad que se desarrolla tanto en los servicios de taxi como en los de los VTC es el transporte discrecional de personas por carretera por medio de vehículos de turismo. La actividad en ambos casos es muy similar debido a que la regulación establece limitaciones en la oferta, además de una serie de condiciones en los de vehículos, y de ejercicio como los seguros. No obstante, hay que señalar que en términos normativas sí que se establecen importantes diferencias:

- El VTC realiza su actividad tras haberse contratado el servicio previamente. Tiene prohibido captar clientes mediante la circulación por vía pública y, además, no cuenta con paradas específicas.
- El VTC trabaja las 24 horas mediante un sistema de turnos, no existe un régimen de horarios y descansos obligatorios, a diferencia del taxi, el cual sí que cuenta con dicho régimen.
- Al comienzo de su actividad los taxis cuentan con un ámbito territorial delimitado.
- Los taxis tienen la obligación de ofrecer el servicio cumpliendo con los requisitos que establezca la normativa.
- El taxi tiene precios regulados, aunque no están cerrados, mientras que en el VTC se fija el precio anteriormente a contratar dicho servicio (art. 182.3 ROTT).

Por otra parte, hay también diferencias en cuanto a la imagen. En el caso de los VTC, empresas como Cabify, prestan su servicio en vehículos que son propiedad de la empresa, y cuentan con un aspecto elegante, con colores oscuros, espaciosos, lunas tintadas, y los conductores visten de forma arreglada llevando traje, camisa y corbata. Por el contrario, en el caso de los taxis, estos prestan sus servicios en sus propios coches, los cuales por regla general presentan un color blanco. Además, al conductor no se le exige una determinada vestimenta a diferencia de lo que ocurre con los VTC. Todo esto, teniendo en cuenta que la actividad que prestan ambas empresas es muy similar.

Debido a la similitud de los servicios que se prestan, se estudia de forma conjunta ambas actividades, así como su evolución en los últimos años. Con la introducción en el mercado de los VTC, el sector del taxi se ha visto dañado debido a que, en importantes ciudades como Barcelona o Madrid, estos tienen competencia directa.

5.2.2. Sector del Taxi

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) establece dentro del sector del taxi tres segmentos que realizan su actividad de manera diferenciada:

- Los taxis que se sitúan en paradas específicamente determinadas para ello y donde es el usuario quien acude allí para obtener el servicio.
- Los taxis que acuden al cliente para prestar sus servicios tras haber concertado la prestación por vía telefónica.

En estos dos primeros segmentos, el taxista ejerce una posición monopolística del servicio y además existen diferencias en la información que se ofrece del servicio y precio que se va a pagar por el trayecto, y lo que realmente se presenta al cliente tras la realización del servicio.

Por el contrario, en el último segmento que se analiza, los usuarios del servicio tienen un mayor grado de elección que hace que los que van a prestar el servicio tengan más en cuenta las condiciones que ofrecen, ya que les interesa obtener una buena reputación. Además, en este segmento hay menor información asimétrica y el cliente tiene mayor poder de negociación.

Evolución del Taxi en España



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE.

En los últimos años ha descendido el número de taxis en España. Tras ascender en 2012 a 70.713, el descenso fue progresivo, siendo el número de taxis disponibles en 2017 de 69.972, de los cuales 46.353 son de capitales de provincia y 24.360 del resto de núcleos poblacionales.

De estas 69.972 licencias que había en ese año, casi 28.000 estaban repartidas entre Madrid y Barcelona, es decir, en torno al 40%. En el gráfico podemos observar la reducción de licencias en nuestro país y el principal motivo por el que los VTC han entrado en escena.

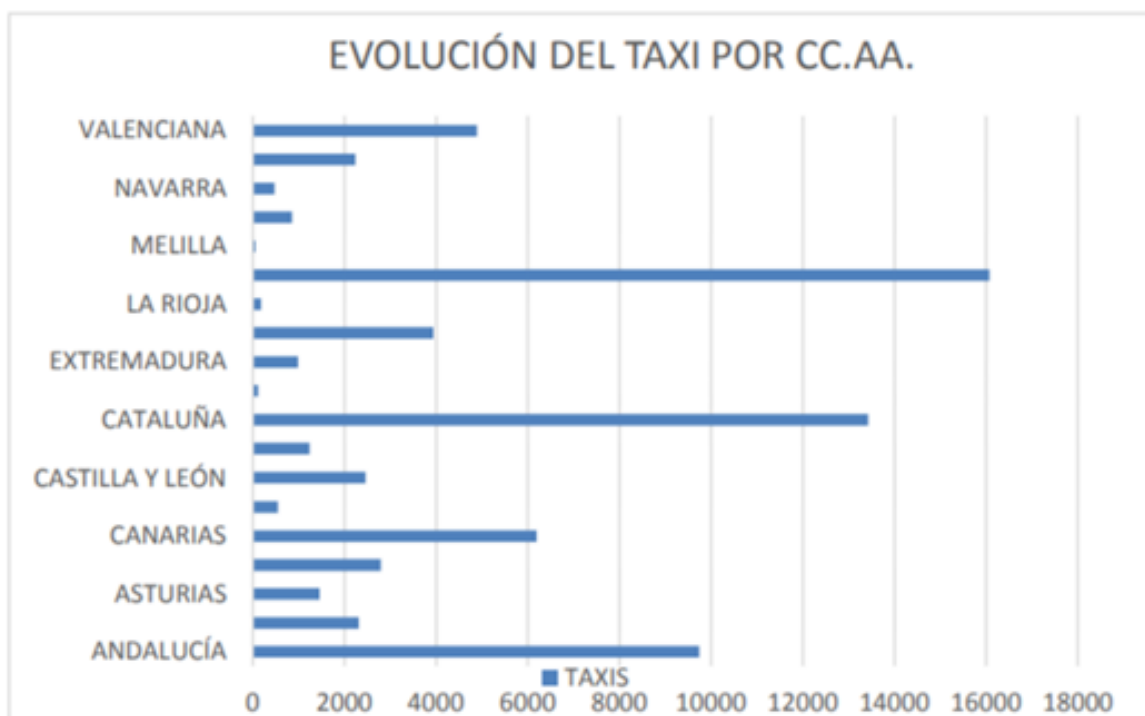
El número de taxis por cada 1.000 habitantes en España ha pasado de ser de 1,7 en el año 2000 a 1,5 en 2015. Esto se debe a que además de que se ha reducido el número de taxis durante el presente siglo, el número de personas en España ha aumentado.

Además, hay que señalar que esta tendencia se ha visto afectada en menor medida en los principales núcleos urbanos como Madrid o Barcelona. En Madrid, por ejemplo, los datos que se presentaban en el año 2015 eran de una media de 2,9 taxis por cada 1.000

habitantes, mientras que en Barcelona este número era de 3,3 taxis por cada 1.000 habitantes.

Por lo tanto, las dos mayores ciudades presentan una evolución muy similar a la del resto del país con un estancamiento en los últimos años como consecuencia de la aparición de plataformas como Uber o Cabify. Por otro lado, en el caso de las Comunidades Autónomas, la distribución de la cantidad de taxis se observa en el siguiente gráfico:

Evolución del Taxi en España por CC.AA.



Fuente: Elaboración propia a partir de INE

En términos absolutos, la Comunidad de Madrid presenta el mayor número de taxis siendo 16.070 la cifra total de licencias, seguida por Cataluña que presenta 13.428 taxis. Finalmente, la tercera comunidad con más licencias de taxi es Andalucía con un total de 9.742.

El vehículo de transporte con conductor es otro oferente del servicio de transporte y competidor directo de los taxis. Este tipo de servicio irrumpió con fuerza en 2014, año en

el que los taxistas lo comenzaron a ver como una verdadera amenaza, a pesar de que ya existía con anterioridad.

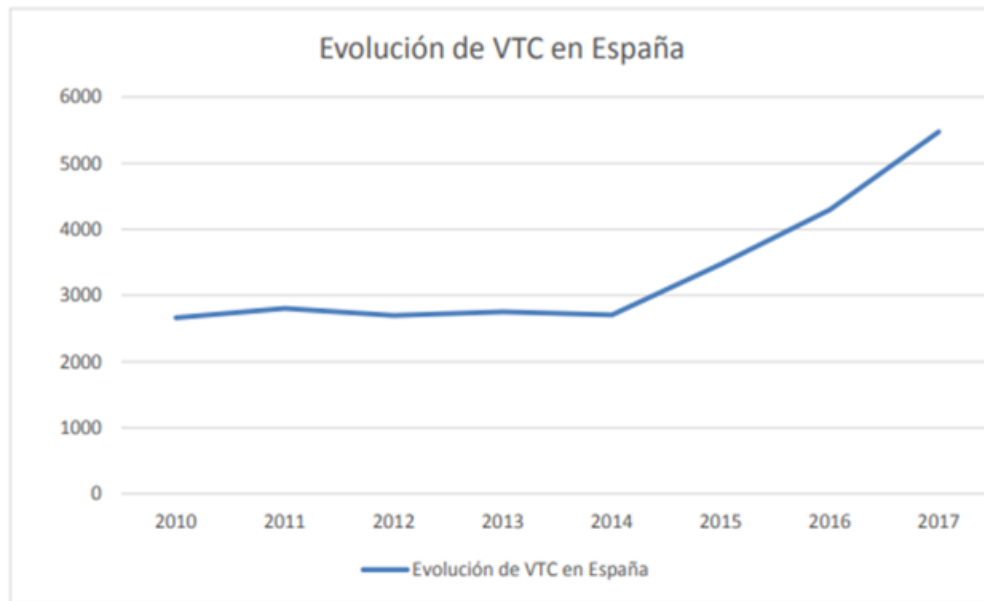
5.2.2. Sector del VTC

Las empresas más importantes de VTC que están presentes en España son Uber, fundada en San Francisco en 2008, y Cabify, fundada en Madrid en 2011.

Las dos empresas ofrecen a sus clientes una red de transporte privado por medio de su aplicación móvil, lo que consigue conectar a pasajeros con conductores profesionales de vehículos de su propiedad, los cuales proporcionan un servicio de transporte a viajeros particulares.

La peculiaridad que tiene Uber es un servicio complementario llamado UberPop, el cual supone que conductores no profesionales puedan desarrollar el servicio de desplazamiento a viajeros.

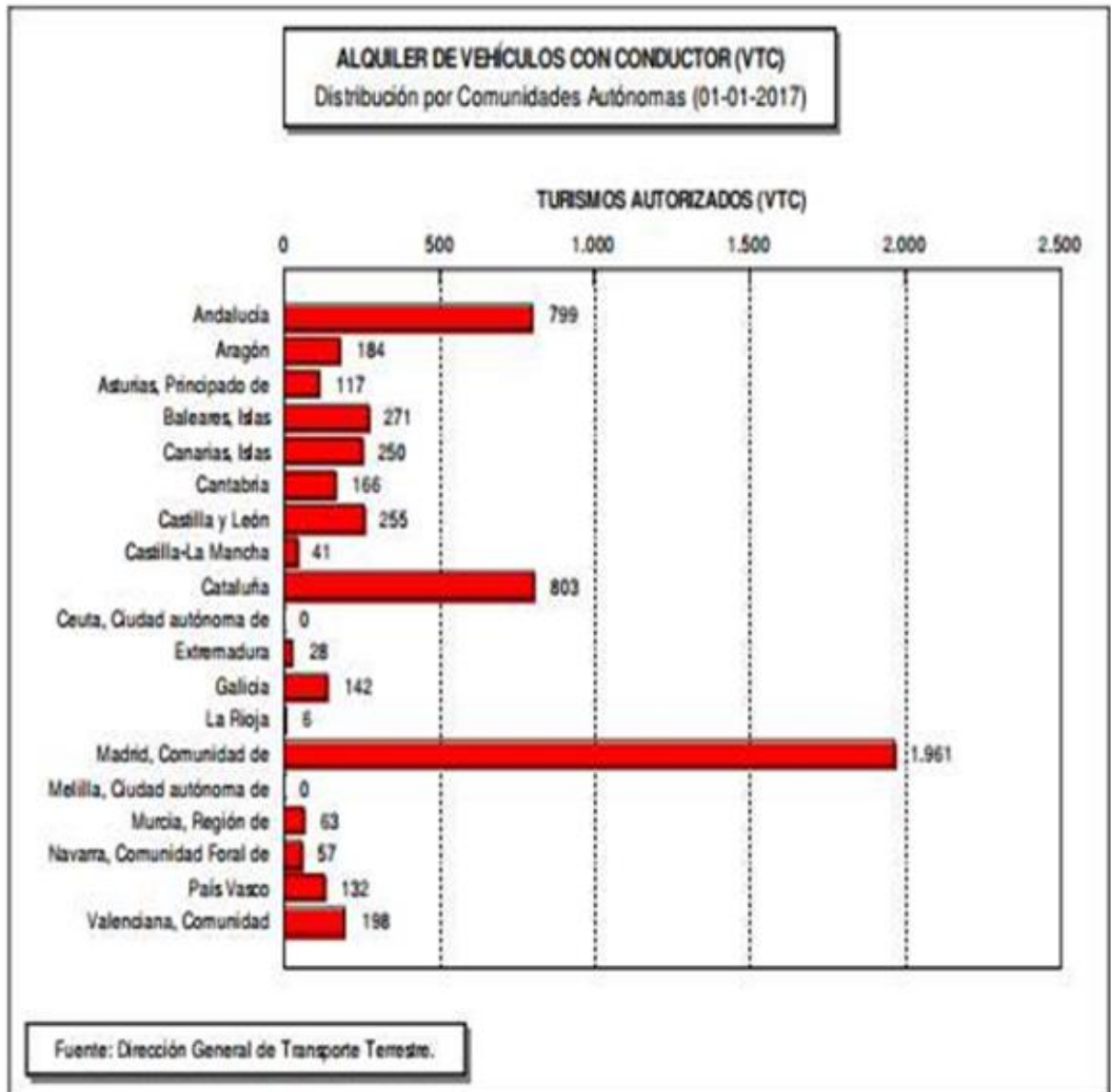
Como se indica en el siguiente gráfico, hasta 2014, la cifra de VTC prácticamente no varía, pero desde ese año comienza a crecer rápidamente, puesto que en solo tres años este número se ha doblado. Este año, como se ha indicado anteriormente, fue cuando la plataforma Uber empezó a realizar su actividad en España, concretamente en Barcelona en el mes de abril, después en septiembre en Madrid y en Valencia en el mes de octubre. No obstante, Uber tuvo que dejar de operar tras el auto de medidas cautelares del 9 de diciembre de 2014. Tras este suceso, Uber ha podido volver a realizar su actividad en España.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE.

Es incuestionable que los VTC han entrado en el mercado con mucha fuerza, puesto que durante los últimos meses de 2014 cuando Uber pudo operar, la oferta a este servicio ascendió a cerca de 20.000 conductores dados de alta, y a esto, se le unió un ascenso en la demanda de 50.000 pasajeros. En estos momentos, en España, además de Uber, ha comenzado a cobrar mucho protagonismo la empresa Cabify, dado que ofrece un servicio más completo y con mayores beneficios para el consumidor que el ofrecido por el taxi.

VTC por Comunidades Autónomas



En el tema de distribución de los VTC por Comunidades Autónomas, es muy parecida a la de los taxis, dado que muchos de los vehículos prestan sus servicios en Comunidad de Madrid, Andalucía y Cataluña. Estas tres comunidades presentan dos tercios del total de VTC que operan en España, y en concreto, en la Comunidad de Madrid lo hacen más de un tercio del total. Uber y Cabify son las mayores empresas que ofrecen estos servicios en España, además, esta última citada ofrece sus servicios en Madrid,

Barcelona, Bilbao, Sevilla, Valencia, A Coruña y Málaga. Por el contrario, La Rioja, Castilla la Mancha y Extremadura son las que cuentan con un menor número de VTC, no llegando a superar los 50 vehículos en estas comunidades. Además, en el caso de Ceuta y Melilla, los VTC aún no tienen presencia.

Proporción de VTC por taxi distribuido por CC.AA

CC.AA.	TAXI	VTC	Proporción VTC por TAXI
Andalucía	9.742	799	8,20%
Aragón	2.313	184	7,95%
Asturias	1.453	117	8,05%
Baleares	2.793	271	9,70%
Canarias	6.196	250	4,03%
Cantabria	545	166	30,46%
Castilla y León	2.457	255	10,38%
Castilla - La Mancha	1.235	42	3,40%
Cataluña	13.428	803	5,98%
Ceuta	118	0	0%
Extremadura	985	28	2,84%
Galicia	3.940	142	3,60%
La Rioja	176	6	0,34%
Madrid	16.070	1.961	12,20%
Melilla	60	0	0%
Murcia	854	63	7,38%
Navarra	474	57	12,02%
País Vasco	3.239	132	4,07%
C. Valenciana	4.894	196	4%
TOTAL	70.972	5472	

Fuente: datos obtenidos del INE.

5.3.4. Restricción del ámbito territorial de la licencia

De acuerdo con la legislación estatal (LOTT) y la autonómica, la tramitación de licencias de taxi corresponde a los municipios, y deberán limitar su actividad al municipio correspondiente. Los taxis que quieran expandir su actividad hacia otras localidades deberán obtener una habilitación adicional, la cual será autorizada por la Comunidad

Autonómica a la que corresponda. Este requerimiento produce un mayor coste para los conductores que quieran expandir su ámbito territorial.

En el caso de los VTC, también tienen limitado su espacio geográfico a la hora de ofrecer sus servicios, en consecuencia, el ROTT establece que pueden realizar el transporte de viajeros dentro de la Comunidad Autónoma donde se encuentre domiciliada su autorización (art. 182.5 ROTT).

Actualmente, en nuestro país, parece no cumplirse. Uno de los casos donde lo vemos es cuando en el verano de 2017 en la Feria de Málaga pudimos presenciar constantes conflictos entre taxis y Cabify ya que Cabify llevó treinta y cinco de sus vehículos de refuerzo a la ciudad debido a la creciente demanda en ese periodo, un hecho que los taxistas no toleraron.

La realidad es que tal y como dice el artículo 182 establecido por el ROTT “los VTC deberán ser utilizados habitualmente en la prestación de servicios destinados a atender necesidades relacionadas con el territorio de la comunidad autónoma en que se encuentre domiciliada la autorización en que se amparan”, por tanto no están cumpliendo con lo establecido en la normativa puesto que los vehículos de refuerzo provenían de Madrid, la cual está fuera del ámbito territorial, pero, no obstante, ese mismo artículo establece que sí se podrán realizar servicios en todo el territorio nacional, ya sean urbanos o interurbanos, si se cumple con los requisitos (art. 182.1 ROTT).

Cabify ha transmitido que el traslado de coches de otras comunidades para intensificar el servicio en momentos puntuales de gran demanda como son eventos como el de la Feria de Málaga, es “totalmente legal y su habitualidad fue pactada y regulada a instancias del taxi por el Ministerio de Fomento”.

En cuanto a esta restricción, algunas autoridades de competencia, en concreto, la CNMC, sostienen que esta limitación provoca barreras a la hora de ofrecer el servicio tanto en el caso del taxi como el de VTC, reduciendo la competencia y seccionando un mercado que podría tener un mayor ámbito.

Desde un enfoque económico, esta limitación de la zona donde realizar el servicio afecta de forma negativa puesto que descarta la posibilidad de que se aprovechen las economías de escala por parte de los oferentes, las cuales ofrecen un ámbito de actuación mucho mayor al poder operar en un gran número de municipios, en cuyo caso se produciría

un mejor uso del vehículo y podrían descender costes asociados a la gestión y realización de la actividad.

Desde la perspectiva de la competencia, este hecho no supone ningún beneficio ya que algunos países europeos que han optado por la liberalización y la supresión de las limitaciones territoriales, han conseguido un crecimiento en su oferta y en la calidad de los servicios. Además, como se ha visto en Irlanda, también se ha podido conseguir beneficios en la demanda debido a que ha aumentado la cifra de clientes debido a la competencia en precios.

6. Casos actuales

5.3. Análisis de la regulación del sector del taxi y los VTC desde el punto de vista de la CNMC

Los sectores de los VTC y del taxi son enormemente intervenidos por las Administraciones tanto estatal como autonómica, y dichas intervenciones se basan en restricciones a la oferta, limitando la cantidad de licencias, una serie de requisitos en materia de calidad y ejercicio a la hora de operar, y a través también del establecimiento de precios regulados (en el caso de los taxis).

La aparición de este tipo de restricciones se explica por la existencia de diversos fallos en el mercado que se basan en la información asimétrica existente, así como en la presencia de diversas externalidades negativas. Es por este motivo que se antoja necesario una revisión en la normativa aplicable ya que es heterogénea y en estos sectores se realiza a nivel local.

5.3.1. Restricciones de acceso

En la actualidad, en España es necesario obtener una licencia para poder ofrecer el servicio de transporte urbano de pasajeros. Esta licencia deberá ser remitida por la autoridad competente. Además, hay un límite en el número de autorizaciones de VTC y taxi expedidas en cada Comunidad Autónoma y municipio. Un ejemplo es que legalmente, por cada 30 licencias de taxi tan solo puede haber una de VTC (art. 81 ROTT).

Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante CNMC), así como otras autoridades de competencia son contrarios a esta restricción puesto que la consideran una barrera de entrada al mercado que no se puede justificar en términos de libre competencia.

Esta justificación se justifica por:

- La existencia de diversas externalidades negativas como la congestión en la vía o la contaminación.
- Se garantizan ciertos niveles de calidad en el servicio que prestan este tipo de vehículos.

5.3.2 Externalidades negativas

En primer lugar, existen ciertos razonamientos a favor de que se limite la cantidad de licencias para conseguir que no haya en la vía pública una mayor congestión. Un mayor número de taxis y VTC circulando suponen mayores costes de congestión para los usuarios que hay en la vía pública.

En segundo lugar, hay argumentos que hacen pensar si los beneficios conseguidos por la restricción de la oferta puedan ser mayores que los costes que producen a los usuarios, y este se debe a las siguientes razones:

- La demanda insatisfecha de servicios de taxi se cubre con la utilización de vehículos particulares lo que eliminaría los beneficios a efectos de congestión.
- La limitación de la cifra de licencias aminora la cantidad de taxis en los lugares de la ciudad y horarios en los que no existen dificultades de congestión, por lo que la circulación de más vehículos sería más eficiente.

Desde un punto de vista económico, como los vehículos privados también causan congestión, podría resultar más eficiente que se establecieran impuestos correctores para disminuir el nivel de congestión en la ciudad y así conseguir resolver el problema en su origen.

La contaminación es otra externalidad negativa existente, la cual es causada tanto por el taxi y los VTC como por vehículos privados, por lo que la solución sería, al igual que con la congestión, aplicar impuestos que resuelvan ambas externalidades.

5.3.3 Calidad

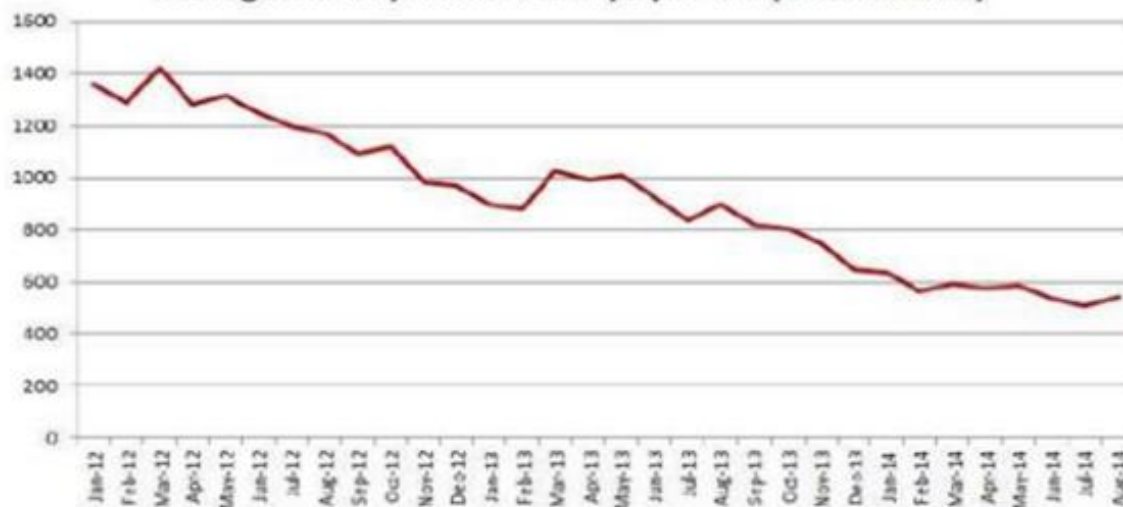
Respecto a la calidad, la CNMC está a favor de que se limiten las licencias pues un excesivo aumento provocaría una reducción en las rentas obtenidas por los taxis, lo que hará que inviertan menos recursos en calidad de servicio y en el mantenimiento de sus vehículos. Además, frente a esta limitación de licencias, se pueden establecer: mecanismos de regulación proporcionada o también llamados mecanismos de autorregulación, los cuales aseguran unos mínimos de calidad.

En cambio, esta restricción puede ocasionar una menor calidad a la hora de prestar el servicio debido a que la llegada de nuevos operadores provoca un aumento de la competencia, y, la calidad, es uno de los factores que se utilizan para diferenciarse. En caso de que esta presión competitiva desapareciera, la calidad media descendería y se equipararía a inferiores estándares.

Además, la dificultad para entrar en el mercado provoca un efecto económico de falta de licencias y, en el caso de que las licencias no tengan caducidad, estas adquieren un valor económico en otro mercado secundario de licencias de taxi. El aumento de la cifra de licencias y de taxis disminuirá el valor de las licencias.

Media de trayectos por taxi en San Francisco

Average monthly number of trips per cab (San Francisco)



Fuente: CNMC

Hay ciudades donde la liberalización de las restricciones ha traído consigo un crecimiento en la presión competitiva, por ejemplo, en San Francisco se puede apreciar una reducción en el número de trayectos a través de taxis, y los causantes de ello han sido los nuevos modelos que ofrecen servicios de transporte. En 2010 Uber comenzó a prestar sus servicios en San Francisco y desde entonces se ha reducido el uso del taxi, en concreto, en tan solo dos años la utilización del taxi ha descendido un 65%.

Sin embargo, en las ciudades en las que existe una falta de presión competitiva desaparecen los incentivos a desarrollar la innovación en el ofrecimiento del servicio. Quienes optan por liberar las restricciones, eligen las innovaciones como nuevos modelos organizativos, nuevas estructuras tarifarias y nuevas formas de contratación.

Desde la aparición de estos nuevos modelos de transporte que usan internet para el desarrollo de su actividad, las empresas tradicionales de taxi han diseñado plataformas y aplicaciones para contratar que han supuesto una mejora para los clientes, además de conseguir acercarse al triunfante modelo de los nuevos operadores en el mercado.

Para finalizar, en España, tras la entrada en vigor de la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, normalmente conocida como Ley Ómnibus, se han cambiado cuarenta y seis leyes dentro del sector servicios y, en concreto, se liberaliza el sector del transporte, por lo

que se suprime el límite de una licencia de VTC por cada treinta de taxi, teniéndose la posibilidad de solicitar a la Administración todas las licencias que se desee, y en estos momentos la proporción de licencias ha cambiado a un VTC por cada cuatro taxis.

6.1 El caso de Cabify

La Federación Profesional del Taxi de Madrid, que engloba a taxistas de esta Comunidad, demandó ante el Juzgado de lo Mercantil nº 12 de Madrid a Maxi Mobility Spain, S.L., que es la empresa autorizada del servicio denominado como Cabify, por competir de forma desleal, es decir, al igual que sucedía con el caso Uber.

La Federación Profesional del Taxi de Madrid estima que se ha incumplido el artículo 15 de la LCD por parte de Cabify al estimar que ofrecen el servicio de VTC omitiendo los requisitos exigidos por la normativa de transporte aplicable y, concretamente, la carencia de mecanismos técnicos precisos de identificación y geolocalización para que los coches anexos a la aplicación no puedan realizar sus servicios si se hallan fuera de la zona en la que se encuentre domiciliada su permiso de transporte o transitando por las vías públicas, hechos que son ilícitos para este servicio.

Se entiende por los demandantes que Maxi Mobility Spain S.L. incumple los artículos 182 del ROTT, además de la Orden FOM 36/2008 de 9 de enero, modificada por la Orden FOM/2799/2015 de 18 de diciembre. Una Orden FOM es una orden del ministerio de Fomento, la cual tiene rango de reglamento.

Sin embargo, el juez decretó que había ciertas lagunas legales a la hora de valorar la forma de funcionar de estas plataformas para la intermediación en los servicios de transporte discrecional de viajeros.

Según Cabify, la posición adoptada por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (en adelante TJUE) para establecer la naturaleza de “servicio de transporte” de la actividad realizada por Uber Pop en Barcelona no se puede aplicar al servicio ofrecido por Cabify, “puesto que, al constituirse en España, Cabify lanzó (en su condición de agencia de viajes) una plataforma para facilitar la intermediación entre sus usuarios y un sector profesional preexistente: los transportistas titulares de licencias VTC. Dichos transportistas vienen

desarrollando desde hace muchos años la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en España, dando estricto cumplimiento de la normativa que regula el transporte de viajeros, los seguros de responsabilidad civil asociados al mismo, así como la fiscalidad y las relaciones laborales de los conductores”.

Cabify finaliza transmitiendo que, “a diferencia del competidor, desde sus comienzos hasta la actualidad, la actividad de Cabify está estrictamente sujeta al marco legal existente. La compañía siempre ha trabajado de la mano del regulador y las autoridades competentes para garantizar un marco de competencia justo para todos los actores”.

6.2 El caso de Uber

En el punto 3.1 analizábamos el régimen jurídico de las plataformas de *ride sharing*, analizaremos, en concreto, la situación jurídica de Uber en España. Como hemos visto, la empresa ha tenido que modificar su operativa forzosamente debido a diversos pronunciamientos judiciales que inicialmente suspendieron la actividad con la que comenzó.

La empresa Uber comenzó su actividad en España en el año 2014 en la ciudad de Barcelona. Más adelante comenzó su expansión prestando sus servicios en Madrid y en Valencia. Concretamente desarrolló su actividad a través de una variante de transporte denominada UberPop. Esta modalidad permitía a cualquier persona que hubiera alcanzado la mayoría de edad y que tuviera permiso de conducir registrarse como conductor en la plataforma para realizar servicios de transporte bajo demanda de los usuarios. UberPop se trata del modelo original de Uber, el cual persiste en un gran número de ciudades de Estados Unidos, a pesar de haber encontrado gran oposición y muchos problemas legales fuera de sus fronteras.

Uno de los colectivos que se opuso a este modelo de negocio fue el sector del taxi, el cual, representado por la Asociación Madrileña del Taxi (ATM) logró que el Juzgado de lo Mercantil número 2 de Madrid suspendiera de forma cautelar el servicio en toda España aludiendo a “la naturaleza del servicio mercantil que presta Uber, su vocación transfronteriza, su voluntad de ocupar de manera secuencial el mercado de transporte de

viajeros sin reunir de momento los requisitos administrativos exigidos” (España. Juzgado de lo Mercantil nº2 de Madrid. Auto núm. 707/2014 de 9 de diciembre. FD 7º.).

El auto justifica la medida, la cual consiste, como hemos dicho, en la suspensión cautelar de la plataforma, en razones de competencia desleal al tratarse de “una actividad que infringe las normas jurídicas de manera muy evidente en un sector regulado”. Más adelante, el Juzgado de lo Mercantil número 3 de Barcelona, en una demanda de características similares planteadas por la asociación Elite Taxi, elevó consulta al Tribunal de Justicia de la Unión Europea solicitando el pronunciamiento sobre si Uber es una compañía que presta servicios de la sociedad de la información o un servicio de transporte sujeto a regulación (expuesto en puntos anteriores).

Uber volvió a retomar sus operaciones en España en marzo de 2016, después de la prohibición cautelar, cambiando su modelo de negocio para adaptarse a la legislación vigente. De esta forma, Uber opera desde esa fecha exclusivamente en Madrid contratando conductores profesionales (ya sean autónomos o empresas) en posesión de licencias VTC, la cual hemos tratado en el punto 5.2.2.

Otro aspecto que debemos destacar es el origen de una gran polémica tras el regreso de Uber a España con su nuevo modelo de negocio basado en VTC es que el número de estas licencias no estaba limitado. La Directiva de Servicios no obligaba a limitarlas, pero la conocida como “Ley Ómnibus” (concretamente Ley 25/2009, de 22 de diciembre) dio una nueva redacción al artículo 133.1 de la LOTT estableciendo que “La actividad de arrendamiento de vehículos sin conductor podrá ser realizada libremente por todas aquellas empresas que cumplan las obligaciones que, por razones de índole fiscal, social y laboral o de seguridad ciudadana o vial, les vengán impuestas por la legislación reguladora de tales materias”.

La liberalización del sector terminó con la llegada de la Ley 9/2013, la cual permitía a la Administración volver a establecer las restricciones en el número de licencias VTC otorgadas. Esto se plasmó en el Real Decreto 1057/2015. Es llamativo que la Administración del Estado, la cual en apariencia carece de competencias en este ámbito (ya que se trata de una competencia autonómica), haya tomado medidas urgentes para otorgar protección de los taxistas ante el auge de los VTC.

Podemos acotar en tres puntos las medidas que se adoptaron en el Decreto 1057/2015 anteriormente citado:

- La limitación del número de licencias VTC en cada Comunidad Autónoma a una por cada treinta taxis.
- La obligación a las empresas de disponer de un número mínimo de vehículos.
- La exigencia de que estas reúnan una serie de características.

Si se desea una información más detallada acerca del Decreto 1057/2015 se puede consultar el texto original en el anexo.

Se podría cuestionar la legalidad de estas restricciones por varios motivos.

[Estado vs. Comunidades Autónomas como fuente de las regulaciones](#)

En primer lugar, por la fuente de donde derivan, ya que el Estado tiene competencias para dictar legislación mercantil y regular los transportes terrestres que transcurren por el territorio de más de una Comunidad Autónoma, pero no lo es para promulgar normas jurídicas de cuya principal naturaleza es la administrativa, las cuales regulan el transporte urbano. Dicho transporte en pocas ocasiones transcurre entre dos Comunidades distintas. De esta forma, aunque las Comunidades Autónomas son competentes de manera exclusiva en materia de legislación de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) además de los requisitos para la concesión de licencias. Ninguna de estas ha desarrollado esa competencia, de manera que se aplica de forma supletoria la legislación estatal.

[Justificación de las limitaciones cuantitativas de las licencias VTC](#)

El segundo motivo reside en las limitaciones cuantitativas de las licencias VTC. Actualmente este tipo de medidas carecen de todo fundamento ya que el ratio de “una licencia por cada treinta taxis” fue establecido en el año 1998 porque era la proporción que existía entre ambas licencias. Veintiún años después no parece justificado mantener la misma proporción. De hecho, parece que el legislador tan sólo intenta mantener el *statu quo* y limitar así la nueva entrada de operadores al mercado, cuando es evidente que la población reclama este tipo de servicios que habilita las licencias VTC (como hemos podido apreciar en los datos expuestos en puntos anteriores).

La CNMC adopta una postura totalmente opuesta a la del Gobierno y ha impugnado ante los Tribunales el Real Decreto 1057/2015 y ordenanzas locales reguladores del taxi, por lo que no sería descabellado que las restricciones puedan acabar declarándose nulas. La CNMC ha formulado varias recomendaciones basadas en su último estudio sobre la economía colaborativa. Su postura en cuanto a esta disputa se concreta, principalmente, en la recomendación de una regulación en España se encuentra “Eliminar cualquier restricción de acceso que suponga la imposición de un *numerus clausus* a la oferta de taxis y VTC, en tanto que entraña una limitación innecesaria que no refleja el número eficiente de vehículos en el mercado, con el consiguiente perjuicio para los consumidores en forma de mayores tiempos de espera, mayores precios, menor calidad de servicio y eliminación de los incentivos a la innovación”.

6.3 Conclusiones del Abogado General del Tribunal de Justicia de la Unión Europea sobre Uber

El 11 de mayo de 2017 el Abogado General del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, Maciej Szpunar, presentó sus conclusiones acerca del problema que enfrentaba la Asociación Profesional Élite Taxi con Uber Systems Spain, S.L, (Uber). Pese a que la propuesta del Abogado General no es vinculante para el Alto Tribunal, los magistrados normalmente siguen su criterio en aproximadamente el 80% de los casos, por lo que seguramente este alegato el paso de mayor importancia realizado hasta la fecha para regular la situación de la economía de plataformas en la Unión Europea. A continuación, presentamos una síntesis del análisis jurídico y soluciones propuestas por Szpunar a las preguntas prejudiciales planteadas por el Juzgado de lo Mercantil nº2 de Barcelona.

Como ya vimos en su momento, la Directiva 3000/31 define un servicio de la sociedad de la información como prestado a cambio de una remuneración, a distancia, por vía electrónica y a petición individual de un destinatario. Uber es claramente un servicio mixto que incluye componentes electrónicos (la plataforma para conectar conductores y pasajeros) y no electrónicos (el propio servicio de transporte), pero para que se puede

considerar que un servicio se ha transmitido completamente por vía electrónica o electrónica y, por lo tanto, queda dentro del ámbito de aplicación de la Directiva, la prestación que no se facilita por vía electrónica debe ser económicamente independiente del servicio prestado mediante esta vía.

A juicio del Abogado General, la actividad de Uber “debe ser analizada como un conjunto que engloba tanto el servicio de conexión entre pasajeros y conductores mediante la aplicación para teléfonos inteligentes como la prestación de transporte en sí misma, que constituye, desde un punto de vista económico, el elemento principal. Por tanto, esta actividad no puede dividirse en dos para clasificar una parte del servicio entre los servicios de la sociedad de la información. En consecuencia, tal servicio debe calificarse de «servicio en el ámbito del transporte».”

Por lo tanto, el Abogado General propone la siguiente respuesta a las cuestiones prejudiciales primera y segunda:

- El artículo 2, letra a), de la Directiva 2000/31, en relación con el artículo 1, punto 2, de la Directiva 98/34, debe interpretarse en el sentido de que un servicio consistente en conectar, mediante un software para teléfonos móviles, a pasajeros potenciales y a conductores que proponen prestaciones de transporte urbano individual a petición de aquéllos, en una situación en la que el prestador de dicho servicio ejerce un control sobre las modalidades esenciales de las prestaciones de transportes llevadas a cabo en dicho marco, en particular sobre su precio, no es un servicio de la sociedad de la información en el sentido de dichas disposiciones.
- El artículo 58 TFUE, apartado 1, y el artículo 2, apartado 2, letra d), de la Directiva 2006/123 deben interpretarse en el sentido de que el servicio descrito en el guion anterior es un servicio de transporte en el sentido de estas disposiciones.

Con estas respuestas, la cuestión prejudicial tercera queda sin objeto. Sin embargo, el Abogado General sostiene que, de poder considerarse de forma autónoma el servicio que Uber presta a través de su plataforma electrónica para conectar conductores y pasajeros, sin incluir la prestación de transporte, sería sin duda calificable de servicio de la sociedad de la información. Esto plantearía una interesante situación ya que de una banda

la actividad de intermediación de Uber quedaría cubierta por el régimen de libre prestación de servicios de la Directiva 2000/31, por lo cual no podría, en principio, imponerse una autorización para prestar servicios de intermediación en la celebración de contratos de transporte urbano a petición del destinatario, pues ello supondría una restricción en el sentido del artículo 3.2 de la Directiva 2000/31. Sin embargo, los requisitos que deben cumplir los conductores no están dentro de este ámbito de libre prestación puesto que el servicio de transporte no se presta por vía electrónica. Esto nos conduciría a una situación muy similar a la que se encuentra Uber en estos momentos en España: la plataforma sigue intermediando entre pasajeros y conductores, pero estos últimos deben disponer de la autorización administrativa habilitante para poder prestar el servicio.

Para terminar, a la pregunta de si la Directiva se opone a que pueda sancionarse a Uber por competencia desleal en relación a la actividad de los conductores que prestan servicios de transporte en el marco de la plataforma, el Abogado General se reitera en la idea de que Uber no es sólo un mero intermediario sino que “organiza y gestiona un sistema completo de transporte urbano a petición del destinatario del servicio”, de modo que no sólo es responsable del servicio de intermediación sino también de la actividad prestada.

Como declaró en nota de prensa oficial Uber tras conocer las conclusiones finales, “ser considerados una empresa de transporte no cambiaría la operativa que actualmente tenemos en la mayoría de países de la Unión Europea”, pues como sucede en España, en la mayoría de países europeos en los que opera ya ha tenido que adaptar el modelo a uno con conductores profesionales que cuentan con licencias habilitantes como las VTC.

7. Conclusiones

Como hemos apreciado en este trabajo, el desarrollo de la economía de plataformas ha sido un motivo importante de conflictividad jurídica en cada uno de los sectores que ha afectado, pero especialmente en el sector del transporte terrestre de personas, por la gran importancia económica y por el poder que el lobby del taxi ha ido acumulando en nuestro país.

La plataforma Uber ha puesto de relieve la imperiosa necesidad de dotar de una regulación propia a las empresas de este tipo, especialmente aquellas que presentan características tan particulares como las que han protagonizado esta investigación. Estas modifican significativamente las formas tradicionales de producción y consumo de bienes y servicios, al amparo de vacíos legales a su alrededor o interpretaciones extensivas de las disposiciones legales. Esto ha contribuido a crear un escenario de gran inseguridad jurídica alrededor de todo lo que concierne a este tipo de economía, así como a la economía colaborativa, la cual en ocasiones comparte alguna característica en su modelo de funcionamiento, pero no los aspectos fundamentales.

Hemos podido constatar, en primer lugar, la dificultad para clasificar a Uber como una empresa de economía colaborativa o de *ride sharing*, pues se desmarca en los principios más fundamentales de estas como son la mera intermediación y la ausencia de ánimo de lucro. Uber, como hemos visto, interviene de forma directa y controla todos los aspectos que corresponden a un servicio de transporte urbano: precio, requisitos de seguridad, accesibilidad de la oferta y la demanda, el comportamiento de los conductores y la potestad para expulsar a estos de la plataforma. Así, hemos visto cómo otras plataformas del ámbito del transporte terrestre como BlaBlaCar han superado con éxito los controles de legalidad de los tribunales, consiguiendo proseguir con su actividad en España. Estos actuaban con meros intermediarios del servicio subyacente y no lo determinaban en modo alguno.

El eje central de la investigación ha pivotado alrededor de la calificación jurídica de la naturaleza de Uber como empresa tecnológica que presta servicios de la sociedad de la

información o empresa de transportes. Los efectos de esta calificación no carecen de importancia, pues la primera supondría reconocer que:

- Uber actúa como mero intermediario en la prestación de servicios de transporte.
- Se encuentra dentro del régimen de libre prestación de servicios de la Directiva 2000/31, impidiendo que se puedan adoptar restricciones a su actividad.
- Se acoge a la exención de responsabilidad como operador meramente tecnológico. De otro lado, calificándose como empresa de transportes quedaría sujeto a la regulación sectorial (en este caso la LOTT) que dispone la necesidad de contar con autorizaciones administrativas para el desempeño de la actividad.

Algunas de las sentencias que hemos destacado en nuestro análisis jurisprudencial, junto a las conclusiones definitivas del Abogado General del TJUE, señalan en dirección a la calificación como empresa de transportes, basándose fundamentalmente en el alto grado de control que Uber ejerce sobre todos los aspectos de la prestación del servicio, impidiendo que pueda clasificarse como un operador tecnológico neutral, sino como “un verdadero organizador y operador de servicios de transporte urbano en las ciudades en las que está presente”. No procede, por tanto, separar la actividad de la plataforma electrónica como intermediario entre pasajeros y conductores, y la actividad de transporte que realizan estos últimos, puesto los conductores no pueden encontrar pasajeros si no es mediante la aplicación de Uber y, por otro lado, la aplicación sólo permite encontrar conductores que presenten servicios en esta plataforma. Forman, en consideración del Abogado General del Tribunal de Justicia Europeo, un todo indivisible.

Por último, también hemos analizado la legalidad de Uber en España desde el punto de vista de la competencia desleal, apreciando que claramente existía una ilegalidad en este ámbito cuando la empresa ofertaba la modalidad de transporte a través de UberPop, pero que no puede decirse lo mismo en la actualidad, dado que los conductores son profesionales que disponen de título habilitante, una licencia VTC, para ejercer el servicio de transporte urbano de pasajeros, el cual queda regulado y amparado por la LOTT. De hecho, no se entiende el reciente empeño del legislador de limitar el número de licencias VTC cuando desde la CNMC aconsejan en su último estudio que liberalice el sector.

No cabe duda de que tanto los juristas como los futuros economistas nos encontramos ante un reto interesante motivado por el crecimiento cada vez mayor de las empresas y servicios enmarcados en la economía de plataformas. Debemos ser capaces de comprender, regular y hacer posible estas nuevas formas de entender el consumo y prestación de bienes y servicios, frutos de la innovación, progreso tecnológico y nuevas maneras de comprender el mundo, pero al mismo tiempo respetar las normas y garantías que velan por el correcto funcionamiento de la economía, evitan la formación de monopolios e impiden la generación de situaciones de competencia desleal y explotación laboral.

En palabras del director general de la patronal tecnológica Adigital, José Luis Zimmermann, “Es evidente que internet está permitiendo que surjan nuevas actividades y esto hay que encajarlo con garantías y resolviéndolo con voluntad política, pero no dejando que sea el juez quien decida, porque al final el juez lo que hace es interpretar un marco normativo existente, que no contempla modelos innovadores de negocio como el de Uber”. Por el momento, es la jurisprudencia la que ha dado el primer paso para regular la situación con los futuros pronunciamientos del TJUE y el Tribunal Supremo, esperamos que sirva para que el legislador afronte la importante tarea de regular esta nueva realidad jurídica y sentar las bases para el futuro desarrollo económico de nuestra sociedad.

9. Bibliografía

DOMÉNECH, G. (2015). La regulación de la economía colaborativa. CEFLegal: revista práctica de derecho. Comentarios y casos prácticos, volum (175-176).

EVANS, D. y SCHMALENSEE, R. (2016). Matchmakers. The New Economics of Multisided Platforms. Harvard Business Review Press.

JARNE, P. (2016). El consumo colaborativo en España: experiencias relevantes y retos de futuro. Revista CESCO de Derecho de Consumo, volum (17/2016).

MÉNDEZ, M.T. y CASTAÑO, M.S. (2016). Claves de la economía colaborativa y políticas públicas. Economía industrial, volum (402).

MONTERO, J.J., RODRÍGUEZ, I., ALLENDESALAZAR, R., DOMÉNECH, P., SORIA, B., LAMARCA, J.M., FELICITAS, A., OLMOS, N., ARMENGOL, O. y LORA, M. (2017). La regulación de la economía colaborativa: Airbnb, BlaBlaCar, Uber y otras plataformas (1ª ed). Valencia: Tirant lo Blanch

CAÑIGUERAL, A (2016). “Hacia una economía colaborativa responsable”. Oikonomics; 6: 16-27.

CAÑIGUERAL, A (2014). Los 3 motores de cambio. En: Vivir mejor con menos. Conecta, Travessera de Gràcia (Barcelona).

10. Sentencias judiciales

España. Tribunal Supremo (Sala Contencioso-Administrativa, Sección 1ª). Recurso de casación núm. 313/2016.

España. Audiencia Provincial de Madrid (Sección 28). Auto nº 25/2017 de 23 de enero.

España. Juzgado de lo Mercantil nº2 de Madrid. Auto núm. 707/2014 de 9 de diciembre.

España. Juzgado de lo Mercantil nº2 de Madrid. Sentencia nº 30/2017 de 2 de febrero.

España. Juzgado de lo Mercantil nº2 de Barcelona. Providencia núm 929/2014D2.

España. Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº15 de Barcelona. Sentencia nº 179/2016 de 18 de julio.

España. Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº17 de Barcelona. Sentencia nº 287/2016 de 5 de octubre.

Conclusiones del Abogado General en el asunto C-434/15. Asociación Profesional Élite Taxi / Uber Systems Spain, S.L,

11. Artículos de prensa

ABC (2015). “España, entre los países europeos con mayor potencial en economía colaborativa”. ABC. Disponible en:

<http://www.abc.es/economia/20150326/abcieconomia-colaborativa-potencial-201503252124.html>

ABELLÁN, L (2017). “La justicia europea falla contra Uber y le obliga a operar con licencia”. El País. Disponible en:

https://elpais.com/economia/2017/12/20/actualidad/1513755526_225314.html

ABELLÁN, L (2017). “El parlamento europeo quiere poner orden contra los abusos de la economía colaborativa”. El País. Disponible en:

https://elpais.com/economia/2017/06/15/actualidad/1497523470_939679.html

AFP (2015). “La economía colaborativa gana terreno a pesar de las críticas”. El Observador. En: <https://www.elobservador.com.uy/la-economia-colaborativa-ganaterreno-pesar-las-criticas-n710534>

BBVA (2015). “Ventajas para el ahorro, de la economía colaborativa”. En: <https://www.bbva.com/es/ventajas-de-la-economia-colaborativa-para-el-ahorro/>

Análisis económico de startups de movilidad urbana

Pascual López, Álvaro

CAMINAL, D (2016). “Los hoteleros dudan de que la economía colaborativa cree empleo”. El Periódico. Disponible en:

<https://www.elperiodico.com/es/economia/20160606/los-hoteleros-dudan-de-que-laeconomia-colaborativa-cree-empleo-5185644>

Cañigüeral, A. [TEDx Tack]. (2015, Abril 24). Los retos de la economía colaborativa [Archivo de video]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=PPdvLTe0wjA>

CHAMORRO, P (2017). “La transformación digital, motor de nuevos modelos de negocio”. CincoDías. Disponible en:

https://cincodias.elpais.com/cincodias/2017/06/28/companias/1498647495_035937.html

COMISIÓN EUROPEA (2016): “Comunicación de la comisión al Parlamento europeo, al consejo, al comité económico y social europeo y al comité de las regiones. Bruselas.

CONSULTOR DIGIAL APQ (2016). “Revolución digital y... ¿Cómo adaptarnos a los nuevos modelos de negocio? En: <https://consultordigitalapq.com/revolucion-digital-y-como-adaptarnos-a-los-nuevosmodelos-de-negocio/>

DE JUANA, R (2017). “Gig worker: la nueva categoría para los trabajadores de la economía colaborativa”. Muypymes. Disponible en: <https://www.muypymes.com/2017/07/07/gig-worker-la-nueva-categoria-lostrabajadores-la-economia-colabo>

E.B (2017). “Los sindicatos denuncian la explotación laboral que oculta la falasa economía colaborativa”, El Boletín. Disponible en: <https://www.elboletin.com/noticia/151009/nacional/los-sindicatos-denuncian-laexplotacion-laboral-que-oculta-la-falsa-economia-colaborativa.html>

E/CNMC/004/15 Estudio sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa (2016). Madrid.

ELECONOMISTA (2016). “España lidera la economía colaborativa en la Unión Europea”. El Economista. Disponible en: <http://www.eleconomista.es/emprendedoresinnova/noticias/7810699/09/16/Espana-lidera-la-economia-colaborativa-en-la-UnionEuropea.html>

EFE (2015). “La economía colaborativa coexistirá con la tradicional”. Expansión. Disponible en:

<http://www.expansion.com/economia/2015/08/16/55d0ddb268e3ee8458b4599.html>

EFE (2017). “La economía colaborativa facturará 484.000 millones en 2025, según PwC”. La Vanguardia. Disponible en:

<http://www.lavanguardia.com/vida/20171116/432925782620/la-economia-colaborativafacturara-484000-millones-en-2025-segun-pwc.html>

EFE (2018). “El gobierno convalida el real decreto ley que protege al taxi”. El Periódico. Disponible en: <https://www.elperiodico.com/es/economia/20180510/congreso-convalida-real-decretoley-protege-taxi-rtc-6810308>

Reuters. (2015). La Justicia británica dictamina que Uber es legal en Londres.

25 mayo de 2017 de http://economia.elpais.com/economia/2015/10/16/actualidad/1444997639_882840.html

RÍOS, V. (2017). Victoria para los taxistas: Uber es prohibido en Italia. Recuperado 26 mayo de 2017 de <https://hipertextual.com/2017/04/Uber-italia-prhobido>

12. Recursos web

ThinkMóvil. (2016). ¿Cómo es la regulación de Uber en los distintos mercados en los que opera? Recuperado 25 mayo de 2017 de <http://www.momobuenosaires.com/como-es-la-regulacion-de-Uber-en-los-distintos-mercados-en-los-que-opera/>

UBER B.V. (2016). Términos y condiciones: 5. Limitación de responsabilidad. Recuperado 25 de mayo de 2017 de <https://www.Uber.com/es-US/legal/terms/es/>

13. Anexos

Real Decreto 1057/2015

TEXTO ORIGINAL

La Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, ha introducido alguna modificación especialmente significativa en relación con determinadas formas de transporte, destacando aquélla que afecta al ejercicio de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor.

Tal y como determina el preámbulo de esta ley, puede significarse el encuadramiento definitivo de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor como una modalidad concreta de transporte de viajeros en vehículos de turismo, a la que, en consecuencia, le son de aplicación todas las reglas referidas a la actividad de transporte y no las señaladas para las actividades meramente auxiliares y complementarias del transporte.

En esta línea, la Ley 9/2013 ha procedido a dar nueva redacción al artículo 99 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, de tal forma que en su punto 4, viene a determinar que la citada actividad constituye una modalidad de transporte de viajeros y que su ejercicio está condicionado a la obtención de la correspondiente autorización, de conformidad con los requisitos que se definen en los artículos 42 y 43.1 y lo que reglamentariamente se establezca con carácter específico en relación con dicha modalidad de transporte.

Por otro lado, el nuevo artículo 48 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres habilita al Estado a introducir, por vía reglamentaria, limitaciones al otorgamiento de nuevas autorizaciones para el ejercicio de esta actividad de transporte, condicionándolo a que la oferta de transporte público de viajeros en vehículos de turismo esté sujeta a limitaciones cuantitativas en el ámbito autonómico o local. Asimismo, el nuevo artículo 91 de la citada Ley permite introducir limitaciones reglamentarias en relación con el origen, destino o recorrido de los servicios.

En la misma línea, parece adecuado revisar también la regulación dada al arrendamiento de vehículos con conductor en lo relativo a los requisitos exigidos para la obtención de la correspondiente autorización, otorgamiento de autorizaciones y condiciones de prestación del servicio.

Conviene, pues, adaptar el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre a la nueva regulación, estimándose procedente dar nueva redacción a los artículos 181 y 182 del mencionado Reglamento.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 20 de noviembre de 2015,

DISPONGO

Artículo único. Modificación del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

El Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, queda modificado como sigue:

Uno. El artículo 181 queda redactado en los siguientes términos:

«1. Para el otorgamiento de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor será necesario que el solicitante cumpla todos los requisitos exigidos en el artículo 43.1 de la LOTT, con las especificaciones que se indican en el apartado siguiente.

2. En ejecución de lo que se dispone en la letra d) del citado artículo 43.1 de la LOTT, las empresas dedicadas a la actividad de arrendamiento con conductor habrán de disponer en todo momento, en propiedad o arrendamiento financiero, de al menos siete vehículos dedicados a esta actividad.

La empresa podrá disponer en propiedad, arrendamiento financiero o arrendamiento ordinario del resto de vehículos que, en su caso, pretenda adscribir a autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor.

Los vehículos a los que hayan de estar referidas las autorizaciones de arrendamiento con conductor, no tendrán una capacidad superior a 9 plazas, incluida la del conductor, y deberán reunir, sin perjuicio de cualesquiera otras que supongan una mejora de sus condiciones, las siguientes características:

- a) Motor con una potencia igual o superior a 12 caballos de vapor fiscales (CVF).
- b) Longitud mínima exterior, medida de extremo a extremo del vehículo, igual o superior a 4,60 metros.

No será necesario el cumplimiento de las exigencias contenidas en las dos letras anteriores cuando el vehículo que se pretenda adscribir a la autorización utilice como fuente de energía la electricidad, el hidrógeno, los biocarburantes, los combustibles sintéticos y parafínicos, el gas natural, el gas licuado del petróleo o cualquier otra que así se señale expresamente por resultar alternativa a los combustibles fósiles clásicos.

Los vehículos no podrán continuar dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor a partir de que alcancen una antigüedad superior a diez años, contados desde su primera matriculación. No obstante, no existirá limitación alguna en cuanto a la antigüedad del vehículo, cuando el mismo tenga una potencia fiscal igual o superior a 28 CVF o se trate de un vehículo histórico de los definidos como tales en la reglamentación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

3. En ejecución de lo que se dispone en el artículo 48.2 de la LOTT, cuando la oferta de transporte público de viajeros en vehículos de turismo se encuentre sujeta a limitaciones cuantitativas en una comunidad autónoma o en alguno de los municipios que la integran, el órgano competente podrá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor a fin de mantener el adecuado equilibrio entre la oferta de ambas modalidades de transporte en su territorio.

Se entenderá en todo caso que se produce una situación de desequilibrio, y en consecuencia procederá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, cuando la relación entre el número de las existentes en el territorio de la comunidad autónoma en que pretendan domiciliarse y el de las de transporte público de viajeros en vehículos de turismo domiciliadas en ese mismo territorio sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas.

No obstante, aquellas comunidades autónomas que, por delegación del Estado, hubieran asumido competencias en materia de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, podrán modificar la regla de proporcionalidad señalada en el párrafo anterior, siempre que la que apliquen sea menos restrictiva que esa.»

Dos. El apartado 1 del artículo 182 queda redactado en los siguientes términos:

«1. Cuando los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor estén ocupados por personas ajenas a la empresa titular de la autorización, únicamente podrán circular si se justifica que están prestando un servicio previamente contratado.

A tal efecto, el contrato de arrendamiento de vehículos con conductor deberá haber sido cumplimentado previamente a que se inicie la prestación del servicio contratado, debiendo llevarse a bordo del vehículo la documentación acreditativa de dicha contratación, conforme a lo que se determine por el Ministro de Fomento.

Los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor no podrán, en ningún caso, circular por las vías públicas en busca de clientes ni propiciar la captación de viajeros que no hubiesen contratado previamente el servicio permaneciendo estacionados a tal efecto.»

Tres. El apartado 3 del artículo 182 queda redactado en los siguientes términos:

«3. De conformidad con lo dispuesto en los artículos 17.1 y 18 de la LOTT, los precios de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor no estarán sujetos a tarifa administrativa, si bien las correspondientes empresas deberán tener a disposición del público información de los que apliquen.»

Cuatro. El apartado 4 del artículo 182 queda redactado en los siguientes términos:

«4. Los vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor no podrán llevar signos externos de identificación que induzcan a confusión con la actividad de los taxis.

Sin perjuicio de ello, aquellas comunidades autónomas que, por delegación del Estado, hubieran asumido competencias en materia de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor podrán exigir que los vehículos amparados en autorizaciones de esta clase se identifiquen externamente mediante algún distintivo.»

Cinco. Se añade un nuevo apartado 5 al artículo 182 con la siguiente redacción:

«5. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 182.2, los vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor deberán ser utilizados habitualmente en la prestación de servicios destinados a atender necesidades relacionadas con el territorio de la comunidad autónoma en que se encuentre domiciliada la autorización en que se amparan.

Se entenderá que, en todo caso, un vehículo no ha sido utilizado habitualmente en la prestación de servicios destinados a atender necesidades relacionadas con el territorio de la comunidad autónoma en que se encuentra domiciliada la autorización en que se ampara, cuando el 20 por ciento o más de los servicios realizados con ese vehículo dentro de un período de tres meses no haya discurrido, ni siquiera parcialmente, por dicho territorio.

Cuando los vehículos se encuentren prestando servicios en territorio distinto al de la comunidad autónoma en que se encuentre domiciliada la autorización en la que se amparan, éstos deberán llevar a bordo la correspondiente autorización en el salpicadero, en lugar visible desde el exterior, salvo que se encuentren identificados por uno de los distintivos a que hace referencia el segundo párrafo del artículo 182.4.»

Seis. Se añade un nuevo apartado 6 al artículo 182 con la siguiente redacción:

«6. La empresa deberá tener cubierta, mediante uno o varios seguros u otras garantías financieras, su responsabilidad civil por los daños que pudieran sufrir los viajeros como consecuencia del transporte.»

Disposición transitoria única. Inexigibilidad de flota mínima.

1. Los titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor vigentes en el momento de entrada en vigor de este real decreto que no dispongan del número mínimo de vehículos previsto en el artículo 181.2, podrán continuar el ejercicio de su actividad sin cumplir ese requisito en tanto que tales autorizaciones continúen a su nombre.

Aunque los vehículos que dichos titulares tengan adscritos a sus autorizaciones en el referido momento incumplan alguno de los requisitos señalados en el citado artículo,

podrán continuar adscritos a aquéllas mientras no sean sustituidos por otros, los cuales sí deberán cumplir tales requisitos.

2. En todo caso, las autorizaciones que continúen vigentes en virtud de lo previsto en el apartado anterior, sólo podrán ser transmitidas sin que se tenga en cuenta el requisito relativo al número mínimo de vehículos cuando la transmisión tenga por objeto la totalidad de autorizaciones de que sea titular el cedente y se realice a favor de un único adquirente que deberá ser titular de otras autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en el territorio de la misma comunidad autónoma o se trate de un heredero forzoso del cedente en los supuestos de fallecimiento, jubilación o incapacidad del titular de la autorización.

Disposición final primera. Título competencial.

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en los artículos 149.1.6.^a y 149.1.21.^a de la Constitución, que, respectivamente, atribuyen al Estado la competencia sobre legislación mercantil y sobre los transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma.

Disposición final segunda. Entrada en vigor.

Este real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 20 de noviembre de 2015.

FELIPE R.

La Ministra de Fomento,

ANA MARÍA PASTOR JULIÁN