

La economía colaborativa revoluciona la justicia española y europea

La falta de definición legal obliga a analizar caso por caso

La Administración y los tribunales se enfrentan a este nuevo fenómeno

IRENE RUIZ DE VALBUENA
MADRID

Desde que aterrizaron en nuestro país las autodenominadas empresas de economía colaborativa, como BlaBlaCar, Uber o Airbnb, su éxito entre los consumidores ha crecido exponencialmente. Lo que ha conllevado que los sectores del transporte de viajeros o de los alojamientos turísticos se hayan visto amenazados y hayan emprendido batallas legales contra ellas. Además, Administraciones públicas en Madrid o Cataluña o en la Comunidad Valenciana han multado severamente sus prácticas.

No cabe duda de que la legislación se ha visto sobrepasada por la irrupción de este fenómeno. Todos estos casos no hacen sino evidenciar la necesidad de una regulación marco que defina las particularidades de estas plataformas, así como su sistema de prestación de servicios y el papel de las Administraciones públicas en este contexto.

Desde el punto de vista fiscal, el IRPF es el impuesto que hasta ahora se está utilizando para declarar esos rendimientos de trabajo. Pero no hay que obviar que determinados sectores aluden a que la diferencia entre lo que percibe el prestador de servicios y lo que paga el usuario, es decir a la comisión que se lleva la empresa que los pone en contacto, debería aplicársele el IVA. En el ámbito laboral, la polémica está en casos como el de Uber, sobre el que planea la duda, tanto dentro como fuera de nuestras fronteras, sobre si los conductores deben ser considerados trabajadores de la compañía o autónomos.

Multas

En octubre de 2016, la Comunidad de Madrid impuso la primera sanción en Europa a BlaBlaCar. La Consejería de Transportes autonómica multó con 8.800 euros a la compañía francesa y 4.000 euros a cada uno de los conductores vigilados, por entender que las tarifas

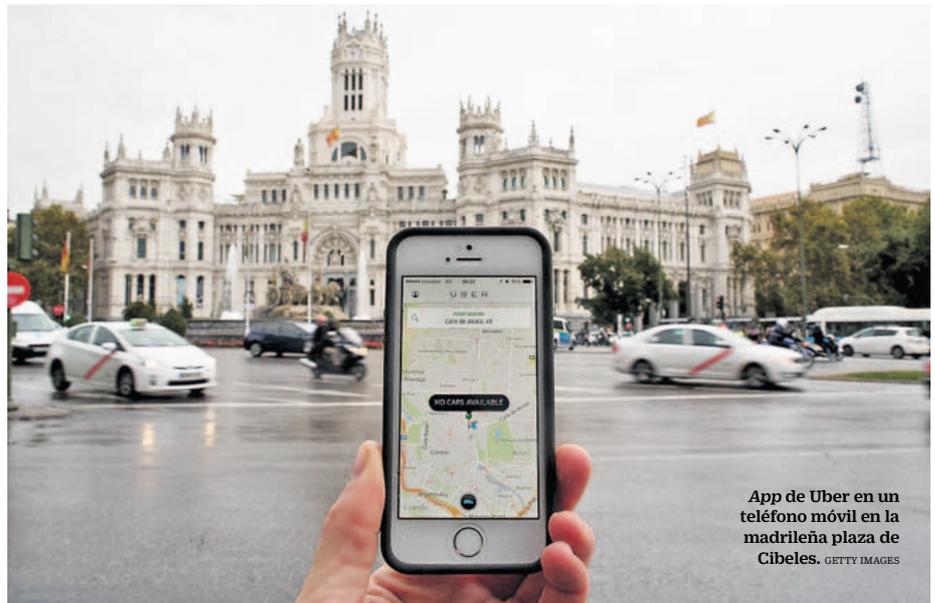
que cobraba tenían ánimo de lucro. Por su parte, el pasado mes de marzo la agencia valenciana de turismo multó a HomeAway, Airbnb y Rentalia con 30.000 euros a cada una, basándose en que estas plataformas no exigen a sus usuarios el número de registro que demuestra que se trata de viviendas turísticas y que cumplen con los impuestos derivados de dicha actividad.

En noviembre del pasado año, el Ayuntamiento de Barcelona publicó una nueva sanción a Airbnb y HomeAway de 600.000 euros a cada una por anunciar pisos turísticos sin licencia. El anuncio se produjo tan solo unos días antes de que se publicara la sentencia del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo número 11 de Barcelona que anulaba la multa de 30.000 euros a Airbnb por el mismo motivo.

Procesos judiciales

En julio de 2014, la Dirección General de Turismo de la Generalitat de Cataluña impuso a Airbnb y HomeAway una multa de 30.000 euros a cada una por la prestación de servicios turísticos sin contar con la habilitación correspondiente, con obligación de cese de la actividad. Ambas hicieron frente a la sanción, pero solo Airbnb la recurrió. Finalmente, el 29 de noviembre de 2016, el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo número 11 de Barcelona le dio la razón y anuló dicha multa.

El fallo se basaba en que "lo que la Administración sancionadora identifica como una actividad turística es la realización de un proceso tecnológico o informático de aproximación entre cliente (usuario) y persona dispuesta a ceder por precio el uso temporal". De manera que declara que Airbnb únicamente actúa como intermediario, por lo que su actividad no es turística y no conlleva la exigencia de la habilitación turística específica que determina la Ley de Turismo de Cataluña. Además, el juez reconoce que la dimensión de la economía colaborativa desborda la pre-



App de Uber en un teléfono móvil en la madrileña plaza de Cibeles. GETTY IMAGES

Agenda europea para la economía colaborativa

► La Comisión Europea ha elaborado estas recomendaciones que pretenden adecuar la normativa de los Estados miembros a las nuevas necesidades del emergente mercado de la economía colaborativa.

► La Comisión identifica los tres actores que intervienen: proveedores de servicios, usuarios e intermediarios.

► El intermediario es el que pone en contacto a proveedores y usuarios. Sus servicios están dentro del ámbito de aplicación de la directiva sobre el comercio electrónico, lo cual supone que no tiene responsabilidad por los servicios y bienes que se proporcionan al usuario final y no están sujetos a autorizaciones o licencias.

visiones legales, pero que ello no puede traducirse en sanciones que se anticipen a una posible futura regulación de este fenómeno económico.

Por su parte, en el caso resuelto por el Juzgado de lo Mercantil número 3 de Madrid el pasado mes de febrero, Confebus (Confederación Española de Transporte en Autobús) acusaba de competencia desleal a BlaBlaCar. La sentencia determinó que las actividades de BlaBlaCar no son contrarias a la legislación de la competencia.

En concreto, señaló que "queda probado que BlaBlaCar realiza una actividad ajena a la regulada por la ley de ordenación del transporte terrestre, pues poner en contacto a particulares con más o menos requisitos, con un control de pagos, con una crítica de las personas intervinientes sobre retrasos o sobre la calidad de otros servicios no es una actividad sujeta a esta ley".

En consecuencia, el servicio que presta BlaBlaCar de intermediación por vía electrónica se ubica dentro del sector de los servicios de la sociedad de la información. Su actividad no puede, por tanto, ser calificada como competencia desleal porque

no está sometido a las obligaciones del sector de los transportes, al que si pertenece la agrupación de taxistas que le demandó.

Caso Uber

A pesar de que en los dos casos anteriores se dio la razón a las plataformas de la llamada economía colaborativa, parece que el juicio contra Uber no va a seguir esta tendencia. Y es que, aunque todas ellas se autodenominen como plataformas de "economía colaborativa", su modelo y detalles de funcionamiento son diferentes.

En octubre de 2014, la asociación profesional Élite Taxi, que agrupa a taxistas de Barcelona, demandó a Uber por competencia desleal. El magistrado del Juzgado de lo Mercantil número 3 de Barcelona, encargado de resolver el caso, planteó entonces una cuestión prejudicial ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE). En ella, solicitaba al tribunal europeo que determinara si los servicios que presta Uber están dentro del ámbito del transporte o de la sociedad de la información. Si el TJUE resuelve que su actividad pertenece al sector del transporte, al ser una

competencia compartida entre la Unión Europea y los Estados miembros deberá asumir las exigencias de licencia que el derecho español impone al transporte de viajeros. Por su parte, en el caso de que sea calificado como un servicio de la sociedad de la información, se registrará por las normas de libre prestación de servicios del Derecho de la Unión.

Recientemente se han publicado las conclusiones del abogado general del TJUE, que dan una pista de por dónde puede ir el fallo del tribunal europeo. En ellas se señala que "Uber hace bastante más que intermediar entre oferta y demanda: ella misma ha creado la oferta. También regula sus características esenciales y organiza su funcionamiento". Por todo ello, el abogado general considera que el servicio que presta se integra en el sector del transporte, ya que Uber, además de conectar a usuarios por vía electrónica, también ejerce una influencia decisiva sobre las condiciones en que se presta el servicio de transporte, siendo ambas actividades indisolubles. Será el TJUE el que defina cuál de los dos es el elemento principal de su prestación.