



Una protesta de taxistas contra Uber y Cabify. EFE

La nueva economía 'online': empleos precarios, demandas y elusión fiscal

Las grandes plataformas digitales empiezan a estar entredicho por supuesta competencia desleal frente a los negocios tradicionales: asumen problemas legales y se enfrentan a Hacienda y Trabajo

Javier Romero / África Semprún
 MADRID.

La nueva economía *online*, con decenas de aplicaciones y plataformas colaborativas en Internet, está cambiando las reglas del juego y poniendo en entredicho los negocios tradicionales. El problema es que, aunque cada caso es distinto, detrás llevan aparejadas una serie de demandas por competencia laboral, máxima precariedad laboral y elusión fiscal, con entramados societarios en países de baja tributación, como Irlanda, Holanda y Luxemburgo, o incluso en paraísos fiscales, como Jersey, una isla del Canal de la Mancha o las Bermudas, en el mar Caribe.

En España, hay firmas como Airbnb, que están bajo la lupa de la Agencia Tributaria, y otras como Deliveroo, denunciadas ante la Inspección de Trabajo. Pero el problema va mucho más allá y en la Comisión Europea se observa también con preocupación este fenómeno. Hasta el punto de que el Parlamento europeo ha aprobado una resolución por la que se urge a "evitar que se apliquen reglas diferentes a servicios similares, tanto en lo referido al acceso al mercado como a la fiscali-

dad, para asegurar condiciones de competencia justa entre los operadores tradicionales y los digitales".

'Esconde' sus ingresos



Uber es el paradigma de todas las plataformas digitales. El modelo de negocio de la compañía norteamericana aúna casi todos los problemas que enfrenta la nueva economía digital: está en el punto de mira de la justicia europea; opera en España a través de Holanda, que tiene un sistema fiscal mucho más laxo; tiene conflictos con el sector del taxi, que le acusa de competencia desleal, y no tiene casi plantilla propia. Uber emplea a unas 38 personas en España y funciona con una extensa red de conductores, con los que firma un contrato mercantil, si están agrupados bajo una sociedad, o de servicio, sin son autónomos. Uber Spain Systems es la microempresa a través de la que opera en nuestro país, cuya matriz está en Holanda. La actividad de la filial se limita a prestar servicios a ésta, por los que en 2015 le pagó 1,26 millones. La filial española tuvo un

beneficio neto de 63.221 euros después de haber pagado 37.888 euros por el impuesto de sociedades.

La multinacional está pendiente de que el Tribunal Superior de la Unión Europea se pronuncie sobre la legalidad de su modelo de negocio y estabilidad si puede seguir operando como una plataforma tecnológica o, por el contrario, debe ser

Bruselas quiere evitar reglas distintas en Internet a los negocios tradicionales

considerada una empresa de transporte. En el caso de que los magistrados sigan las recomendaciones del abogado general y la equiparen a Alsa o Avanza, tendría que tener las licencias a su nombre, los vehículos en propiedad y contratar directamente a los conductores, pasando de tener una red de autónomos a una plantilla de trabajadores por cuenta ajena. Desde Uber insisten en que la denuncia es contra

Uber Up, una empresa que ya no existe, y que ellos operan de forma legal en España. La firma ha tenido ya problemas judiciales con los conductores en otros países como Reino Unido, donde un juzgado declaró que los conductores debían ser considerados trabajadores directos suyos.

El otro frente que tiene abierto en España es con los taxistas. El gremio quiere que se eliminen casi 3.700 licencias de VTC que operan con la plataforma de Uber y les acusa de competencia desleal. Este es un conflicto que comparte con Cabify y que llega a deribar en verdaderos enfrentamientos callejeros entre los taxistas y los conductores de VTC.

Subcontrata el servicio



Aunque el espíritu es el mismo, el modelo de negocio de Cabify es un poco diferente al de Uber. La compañía también tiene 300 empleados y funciona con una red de autónomos que tienen licencias de VTC. En este caso, la sociedad Maxi Movility Spain, que

está constituida como una empresa de consultoría informática y gestiona el servicio de conductores privados de Cabify, contrata y cobra directamente las carreras a los clientes. Después subcontrata el servicio o trayecto a alguno de los chóferes que tiene asociados a su plataforma y les paga una comisión por el viaje. En todo momento, Cabify controla las tarifas y fija lo que gana cada conductor por trayecto. Además, prohíbe que uno de sus conductores trabaje también para Uber. Los taxistas tienen un conflicto abierto con la plataforma, pero en este caso no hay ningún proceso abierto con ella. La matriz de la firma está en el territorio *offshore* de Delaware (Estados Unidos).

En las últimas cuentas publicadas en España, la firma reconoce unas pérdidas de 1,35 millones tras ingresar algo más de 5,4 millones y gastarse 4,7 millones en aprovisionamientos (los gastos de personal y de explotación suman unos 2,2 millones). Una partida que no especifica a qué corresponde. Cabify asegura que ubicó su matriz en Delaware para poder recibir los fondos que había logrado al cerrar una ronda de financiación entre inversores

Un sector en la encrucijada

1 Uber
 Tiene problemas con la Comisión Europea por su modelo de negocio, opera desde Holanda y tiene su matriz en Bermudas y está enfrentada a los taxistas.

2 Cabify
 Con su matriz en el estado 'off shore' de Delaware, mantiene un enfrentamiento por competencia desleal con el taxi.

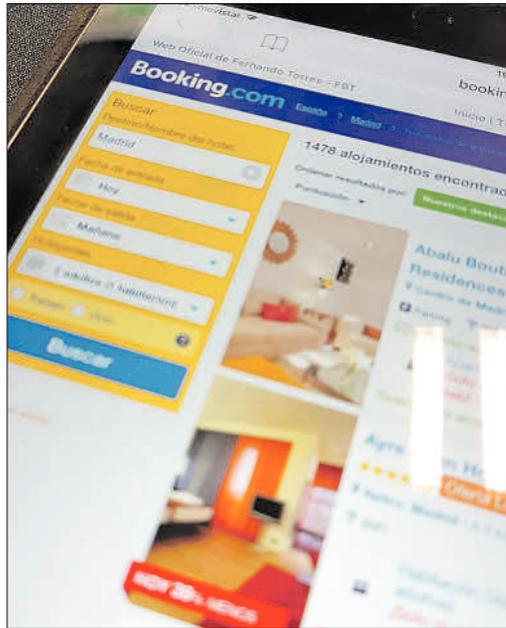
4 Deliveroo
 Está siendo investigada por Trabajo por contratar supuestamente a falsos autónomos, en condiciones de máxima precariedad laboral.

5 Glovo
 Su modelo es muy similar al de Deliveroo, aunque en este caso no ha sido denunciada ante la Inspección de Trabajo. Si hubiera alguna multa a su competidor, podría verse afectada.

6 Blabacar
 Se trata de una plataforma 'online' que, a diferencia de las demás, no ofrece un servicio como tal, sino que actúa como intermediario. Está enfrentada al sector de los autobuses.

7 Airbnb
 Acusada de gestionar el alquiler de pisos sin licencia, que no tributan por ello, opera desde un entramado societario en Jersey, un paraíso fiscal.

8 Booking
 La plataforma 'online', que gestiona ya la mitad de las reservas de hoteles en nuestro país, factura en Holanda sus ingresos en España.



La plataforma Booking opera desde Holanda. A. MARTÍN

norteamericanos. En este punto, la propia firma reconoció a este diario en marzo que habían elegido Delaware porque es "el Estado norteamericano con mejores ventajas fiscales".

Ciclistas sin contrato



Deliveroo emplea de forma directa a unos 80 trabajadores en España, pero tiene además cerca de 1.000 ciclistas bajo el régimen de autónomos, que reclaman un contrato laboral y que han afrontado para ello varias jornadas de huelga, presentando incluso una denuncia ante la Inspección de Trabajo. La compañía, sin embargo, mantiene que su relación es mercantil e insiste en que "contribuye a que cientos de personas dispongan de alternativas para completar sus ingresos".

La firma ha elaborado dos nuevos modelos de contrato para distinguir entre aquellos que obtienen el 75 por ciento de sus ingresos trabajando para la plataforma de los que tienen otra fuente de ingresos. En el primer caso, el autónomo dependiente tiene la obligación de gestionarse sus periodos de descanso, marcando claramente que no es obligación de Deliveroo responder de ellos o pagar por los mismos, con un margen de aumento de su horario laboral de un 30 por ciento, que tampoco está en su mano.

Autónomos en plantilla

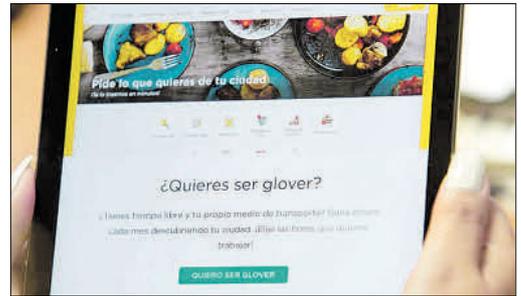


A diferencia de Deliveroo, su principal compe-

tidor, Glovo no está en el ojo del huracán por usar, supuestamente, falsos autónomos, aunque su modelo de negocio es muy similar, por no decir igual. La compañía tiene actualmente 80 trabajadores en nómina y cuenta con 2.000 autónomos, conocidos como *glovers*, para repartir los pedidos a domicilio. Para trabajar para la firma hay que cumplir los mismos requisitos que en Deliveroo: hablar castellano, disponer de un vehículo, un teléfono inteligente propio y darse de alta como autónomo. En este caso, no tienen que cumplir un horario mínimo, pero cobran por pedido en función de la espera, los kilómetros recorridos y las inclemencias meteorológicas. Así, la operación la gestiona y la cobra la plataforma, que luego subcontrata el envío. El sistema de trabajo de Glovo obliga a los repartidores a estar a su disposición durante el horario que han elegido

Muchas firmas operan desde paraísos fiscales o estados europeos de baja tributación

haya o no pedidos, por lo que no les aseguran que vayan a cobrar. La plataforma muestra dos veces por semana las franjas horarias para colaborar, en función de la demanda esperada y luego cada *glover* decide a cuál se apunta, haya volumen de trabajo suficiente o no. En este caso, igual que en el de Deliveroo, el repartidor autónomo no tiene que cumplir ningún horario mínimo, aunque sí que se tiene que compro-



La plataforma digital Glovo emplea a centenares de autónomos. EE



Cabify es otra plataforma cuestionada. EE

meter con unas frajas determinadas. Aun así, desde la plataforma insisten en que pueden rechazar servicios, ya que "tienen la potestad de no trabajar".

Guerra con los 'buses'



El modelo de BlablaCar es diferente, ya que la idea de su negocio no es prestar un servicio ad hoc. La plataforma pone en contacto a personas privadas que van a realizar un viaje determinado y buscan compartir gastos con otras personas que quieran hacer la misma ruta. La matriz de la compañía está en Francia y factura todo su negocio a través de ésta, por lo que no se puede saber cuantos ingresos genera en nuestro país. La matriz francesa paga a su filial española por prestación de servicios de marketing y en 2015 apenas ganó en España 28.000 euros. El sector de los autobuses abrió un proceso judicial contra BlablaCar por competencia desleal, pero el juez desestimó la denuncia, asegurando que no era el mismo modelo negocio.

Alquileres turísticos



La plataforma online de pisos turísticos lleva años gestionando alquileres sin ningún tipo de control, ofreciendo casas que no tienen licencia para dicha actividad y que, además, no pagan los impuestos correspondientes. Airbnb gestiona todo su negocio desde Irlanda aunque las sociedades cabeceras del entramado están situadas en Jersey, una isla en el Canal de la Mancha, que está conside-

Agencia 'online'



En Internet, las grandes agencias de viaje -Booking, Expedia o Trivago, entre otras- están rebajando su factura fiscal en España, desviando ingresos a países con ventajas impositivas, como Holanda o Luxemburgo. De acuerdo con documentación de los registros mercantiles a los que ha tenido acceso *elEconomista*, Booking, una firma de la estadounidense The Priceline Group, por ejemplo, factura las comisiones por servicio en España a través de la firma holandesa Booking.com Internacional NV, con sede en Amsterdam. La empresa que, según algunas estimaciones, controla ya casi la mitad de todas las reservas de hoteles en las grandes ciudades españolas, tiene una sociedad en Barcelona: Bookings Hispánica.

Las últimas cuentas presentadas por dicha sociedad corresponden a 2015. Ese año, la filial en España declaró unos ingresos de 21,7 millones de euros y un beneficio bruto de 10,1 millones, por los que pagó al fisco 2,8 millones. Desde Booking aseguran que "como compañía holandesa fundada y con sede central en los impuestos de Amsterdam desde hace 20 años, Booking.com paga impuestos en los Países Bajos de acuerdo a las leyes, tanto holandesas como europeas". Un país de baja tributación que factura los ingresos españoles.