

COMPETITIVIDAD Y REVOLUCIÓN DIGITAL

El reto legal de la economía colaborativa

La irrupción de empresas como Uber, Cabify o Airbnb ha puesto patas arriba la regulación de sectores tradicionales como el hotelero o el del transporte. El mayor reto, según los expertos, está en encontrar acomodo a estas plataformas en la legislación.

Javier G. Fernández

La tecnología evoluciona a un ritmo tan vertiginoso que en la mayoría de los casos suele ir por delante del cuerpo legislativo. La historia así lo ha demostrado. Hace 30 años, cuando Internet daba sus primeros pasos y las redes sociales todavía era un embrión en la mente de Mark Zuckerberg, nadie imaginaba la necesidad de legislar aspectos como la recogida de datos en el ciberespacio o el derecho a la privacidad en la Red. Lo mismo está sucediendo en la actualidad con los nuevos modelos de negocio alternativos, como los viajes compartidos o el alquiler de habitaciones en viviendas particulares a través de aplicaciones.

“Estos modelos económicos no son flor de un día y están para quedarse. Suponen un reto al modelo regulatorio tradicional que teníamos y dará lugar a una época de fricciones, pero se les va a tener que encontrar acomodo. Me recuerda mucho a lo que sucedió con el juego online, cuya legislación no estaba clara, pero que llegó un momento en que los reguladores no pudieron negar la evidencia de que había una industria consolidada detrás”, explica a EXPANSIÓN Albert Agustinoy, socio director del área de Propiedad Intelectual y Nuevas Tecnologías de Cuatrecasas.

Uber

Estamos hablando de firmas como Airbnb, Uber o BlaBlaCar, pequeñas *start up* que han crecido hasta convertirse en gigantes globales y que han puesto patas arriba la legislación vigente del turismo y del transporte en medio mundo. Su éxito ha crecido de forma paralela a la que lo ha hecho la irritación de los actores tradicionales de estos sectores, que los ven como una competencia desleal y piden que se regule su funcionamiento. La semana pasada, en una declaración largamente esperada, el abogado de la Unión Europea arrojó algo de luz sobre este asunto. El letrado polaco Maciej Szpunar dio la razón a los taxistas en el enfrentamiento que mantienen con Uber en España al entender que la compañía norteamericana es una empresa de transporte, y como tal sus conductores pueden ser obligados



Uber volvió a operar en Madrid en marzo del año pasado, después de que en 2014 la justicia prohibiera su servicio 'Uber Pop'.

por los gobiernos de la Unión Europea a disponer de las mismas licencias y autorizaciones para ejercer su actividad a las que se obliga a los taxistas. “La prestación de servicios de transporte constituye el elemento principal de un punto de vista económico, mientras que el servicio de puesta en contacto de pasajeros y conductores mediante la aplicación para teléfonos inteligentes es un elemento secundario”, afirma el magistrado.

Una postura con la que Rafael Roca, fundador del despacho Roca & Asociados, no está de acuerdo: “Lo que hace Uber en España al entender que la compañía norteamericana es una empresa de transporte, y como tal sus conductores pueden ser obligados

Hace unas semanas el abogado de la UE dio la razón a los taxistas al considerar a Uber una firma de transporte

En febrero la Justicia española desestimó la demanda de Confibus contra la 'app' BlaBlaCar

que “el taxi está soportando una competencia desleal por los costes que tiene aparejados y que no tienen Uber o Cabify”. “No puede ser que los profesionales del taxi tengan una regulación tan rigurosa y las plataformas de transporte no tengan ninguna”, añade.

Cabify

Desde Cabify, Mariano Sylveira, responsable de la *app* de transporte en España, resta importancia a la decisión del abogado de la UE: “Es una decisión que no ha sido favorable a los intereses de Uber. Cabify opera desde hace años bajo el mismo formato y nunca hemos tenido problemas”. Cabe recordar que en 2015, el Juzgado de Instrucción nº 12 de Madrid desestimó la peti-

ción de suspensión cautelar solicitada por los taxistas madrileños. Respecto a la necesidad de implantar una serie de reglas en el sector, Sylveira indica: “No estamos en contra de una regulación. Pero tiene que buscar la libre competencia porque es lo único que permitirá que la calidad de los servicios mejore”.

No obstante, los diferentes modelos de negocio colaborativo son tan diferentes entre sí que es imposible sacar conclusiones generales sobre las leyes que deben o no regir al sector. “Hay un elemento común en todas las plataformas que consiste en involucrar a personas o activos que tradicionalmente no se habían utilizado con finalidades comerciales como el coche o la vivienda. Sobre eso lo que hay

El laberinto legal de Airbnb

No es una cadena hotelera ni un gigante inmobiliario, pero Airbnb, sin haber cumplido todavía una década de vida, ya gestiona más de tres millones de alojamientos en 192 países. Su expansión, al calor de los alquileres turísticos, ha abierto un frente legal para comunidades y ayuntamientos que se han visto en la necesidad de regular una actividad que cada día atrae a más usuarios y que, como alerta Rafael Roca, fundador del despacho Roca & Asociados, “puede generar una importante bolsa de dinero negro de cientos de millones de euros”. “Alguien que alquile un piso en Airbnb y tenga una cuenta en PayPal está fiscalmente oculto”, señala. Además, la madeja legislativa que rodea esta actividad, con normas autonómicas y municipales que en ocasiones se superponen, tampoco ayuda a arrojar una mayor transparencia. Lo único que está claro, apunta Roca, “es que intentar restringir la economía colaborativa es como ponerle puertas al campo”.

que ver es cada modelo económico cómo de colaborativo es”, señala el abogado de Cuatrecasas.

Un ejemplo es BlaBlaCar. En febrero, la *start up* francesa recibió un espaldarazo de la Justicia cuando un juzgado madrileño desestimó la demanda por competencia desleal presentada por Confibus al considerar que “no hay evidencia de que BlaBlaCar es una sociedad que realiza labores de transportes de viajeros”. Entonces, ¿dónde está la diferencia con Uber o Cabify? Ambas plataformas ponen en común conductores con pasajeros, la diferencia radica en que los conductores de BlaBlaCar “no persiguen un ánimo de lucro”, señala la sentencia. Únicamente se limitan a cubrir los gastos del viaje.