

## La economía colaborativa, sus variantes y los retos jurídicos que plantea

---

*por Andrés BOIX PALOP\**

En los últimos años oímos y leemos hablar de la «economía colaborativa» (*sharing economy, collaborative economy*) cada vez más. Hay quienes inciden, y con razón, en las ventajas que para los consumidores supone la aparición de nuevas plataformas que ayudan a encontrar servicios de todo tipo, como alojamiento económico en otras ciudades para hacer turismo o la posibilidad de compartir los costes de un viaje en coche a otra ciudad para que sea mucho más asequible. Otros, especialmente desde aquellos sectores económicos históricamente dedicados a proveer de estos servicios de forma profesional, apuntan a las disrupciones y problemas que generan estos nuevos modelos de «colaboración económica», donde ven muchas veces intrusismo y menos controles que pueden perjudicar a los consumidores y a la sociedad. Por último, hay quienes destacan los valores de sostenibilidad e incluso éticos de estas nuevas actividades, que ayudarían a poner en uso capacidades hasta ahora no aprovechadas, reduciendo el impacto ambiental y fomentando la reutilización de recursos. Pero, de ¿qué estamos hablando en realidad cuando nos referimos a la economía colaborativa? Justamente a tratar de deslindar esta primera cuestión y, sobre todo, a intentar deslindar unos fenómenos de otros, los retos que plantean y cómo está reaccionando nuestro Derecho ante los mismos, especialmente en aquellos sectores (alojamiento y transporte) donde más incidencia social está produciéndose de momento, se dedica este trabajo de Alberto Aznar Traval, que constituye

---

\* Andrés BOIX PALOP es Profesor de Derecho Administrativo en la Universitat de València – Estudi General (Grup d'investigació REGULATION GIUV2015-233) e investigador responsable junto al prof. Doménech Pascual del Proyecto de I+D «La regulación de la economía colaborativa», financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad dentro del Plan Nacional de I+D+i del Gobierno de España.

prácticamente la aproximación monográfica a este tema desde una perspectiva jurídica en español. El origen del mismo es el Trabajo de Fin de Máster con el que Alberto Aznar Traval culminó el Máster en Derecho de la Empresa de la Universitat de València, con una aproximación no sólo jurídicamente solvente sino muy atenta a la realidad social y económica. Uno de sus enormes y más relevantes méritos es que en un momento en que el fenómeno todavía era muy incipiente, no como ahora, cuando los problemas jurídicos que plantea ya saltan a la vista de cualquiera, llamó la atención de quien ahora, ampliando, actualizando y completando el trabajo hasta convertirlo en la presente obra, es el autor de la misma. A su perspicacia detectando desde muy pronto que en un futuro muy cercano estos problemas de articulación entre viejas regulaciones y las nuevas posibilidades de negocio abiertas por la «economía colaborativa» se une, en esta versión final, un tratamiento completo y acabado de una cuestión que, además, no es fácil de contextualizar correctamente.

### **¿Qué entendemos por economía colaborativa?**

En realidad, cuando nos referimos a la economía colaborativa, estamos cubriendo un fenómeno con muchas vertientes, algunas más claramente empresariales, otras donde ese supuesto componente colaborativo está, en cambio, mucho más presente. Hay que tener en cuenta que con esta misma etiqueta, a día de hoy, se denomina a una pluralidad de fenómenos, que van desde prácticas que tienen muchos años de antigüedad y que se realizan en pequeñas comunidades en muchos lugares del mundo, como los bancos de tiempo o modelos de trueque tradicionales, donde hay quienes intercambian servicios o bienes producidos por ellos con otros participantes en el sistema de formas muy variadas, a la actividad de plataformas digitales de alcance global, extraordinariamente desarrolladas y tecnificadas para facilitar los intercambios y lograr el mejor cruce entre oferentes de servicios y posibles interesados en los mismos, con capacidad para actuar potencialmente a escala planetaria. La actividad de unos y de otros es, en ambos casos, se nos dice, «colaborativa». Y es verdad, en el fondo, que así es. Entre otras cosas porque, como sabemos, todo intercambio económico, a la postre, es una actividad colaborativa: toda la actividad económica lo es, en definitiva, de alguna manera. Sin embargo, esta etiqueta demasiado general no nos permite identificar qué hay de nuevo en las nuevas formas de intercambiar que se están generalizando, de modo que hemos de establecer elementos que nos permitan distinguir entre modos de intercambio y colaboración tradicionales –de mayor o menor importancia pero que no suponían disrupción alguna y estaban interiorizados y asumidos por nuestro sistema productivo– y aquellos que se han comenzado a extender en los últimos años que sí han comportado novedades.

## **El papel clave de la tecnología**

El gran catalizador de los cambios que estamos viviendo es tecnológico. Comunidades que compartían recursos con la intención de aprovecharlos al máximo y ahorrar, más allá de la pretensión de con ello cultivar ciertos vínculos sociales o no, han existido siempre. El *car-sharing*, por ejemplo, es una realidad cotidiana desde hace décadas, sobre todo en países con un mayor grado de conciencia ambiental, en empresas y centros de estudio o trabajo que mueven suficiente número de personas como para permitir una coordinación sencilla y que sea fácil encontrar compañeros de trayecto. También es algo que todos hacemos con toda la naturalidad del mundo con amigos y conocidos cuando hemos de ir a un mismo lugar. Sin embargo, los tablones de anuncios de un centro de trabajo o una red de amigos no son demasiado eficientes a la hora de detectar personas que puedan estar interesadas en compartir un trayecto con nosotros. No logran agregar eficazmente toda la potencial demanda de servicios o productos que podrían ser compartidos, porque no son capaces de articular una red suficientemente amplia. La tecnología ha venido a eliminar este problema, pues por medio de la intermediación digital una plataforma bien diseñada es capaz, potencialmente, de contener toda la posible demanda común, así como medios alternativos de oferta que puedan estar disponibles, lo cual facilita enormemente a sus usuarios encontrar una solución conveniente. Al ampliarse la red, un comportamiento colaborativo que tenía limitados ámbitos donde demostrar una verdadera eficacia frente a la prestación profesional pasa a ser extraordinariamente competitivo: detectamos muchos más conductores posibles que estarían interesados en llevar más gente en su coche, así como más posibles viajeros interesados en hacer ese trayecto pero que no disponen de coche o no quieren emplearlo para ese trayecto. El cambio que hemos vivido estos últimos años no es, pues, tanto cultural ni jurídico, ni siquiera económico, como, simplemente, tecnológico. Todo lo demás ha venido, de forma natural, a continuación.

## **La colaboración como esencia de la economía... y la necesidad de una correcta regulación**

La extraordinaria eficacia de las plataformas digitales de intermediación crea un nuevo panorama donde esas actividades de colaboración y puesta en común de recursos son cada vez más sencillas y eficientes. Inevitablemente, ello ha conducido a una explosión de estos mecanismos, que hacen las veces de *brokers*, casando digitalmente oferta y demanda, para estas actividades. Cada vez se emplean más. Cada vez crecen más las actividades «colaborativas». A este fenómeno se le llama en sus inicios «economía colaborativa» y sus numerosas virtudes son puestas de relieve por casi

todo el mundo: en efecto, permiten un mejor y más intenso uso, ya sea de vehículos, de herramientas, de alojamientos... que de otro modo pasarían mucho más tiempo sin ser utilizados y, además, fomentan una relación directa entre las personas que permite estrechar vínculos sociales. Ambientalmente, los efectos de tener menos coches en el mercado, gracias a usar más eficiente e intensamente cada vehículo, por ejemplo, son evidentemente positivos. O los derivados de que haya que construir menos casas o apartamentos porque a los ya existentes se les da un uso más intenso durante más semanas del año.

Sin embargo, y como ocurre en toda sociedad capitalista con una economía de mercado, allí donde hay intercambios hay posibilidad de beneficio... y empresarios y empresas que van a tratar, legítimamente, de aprovecharla. Precisamente por esta razón las plataformas de intermediación, que inicialmente fueron rudimentarias y gratuitas, puestas en marcha muchas veces por activistas convencidos de las ventajas de la colaboración altruista, han acabado compitiendo por ofrecer mejor servicio y se han sofisticado, en una carrera por ser las mejores en cada campo y atraer con ello a más y más usuarios que las otras disponibles gracias a ofrecer un mejor entorno y un más eficaz sistema de cruzar oferta y demanda... y con ello sientan la bases de un modelo económico de rentabilización de su actividad, pues cuando se hacen hegemónicas y ofrecen un servicio efectivamente mejor que el del resto pasan a estar en condiciones de cobrar un porcentaje del intercambio por el servicio que ofrecen.

Esto es lo que hacen todas las grandes plataformas en estos sectores, desde *Uber* y *BlaBlaCar* en el del transporte, a *AirBnb* en el del alojamiento, por nombrar sólo las más conocidas, a las que la obra de Aznar Traval dedica una intensa y más que justificada atención. Además, y una vez estos entornos de intercambio maduran suficientemente, al concentrar tanta demanda de servicios, comienzan a ser atractivos para quienes ofrecen no la capacidad vacante que tienen respecto de bienes que consumen habitualmente –espacio en mi coche para un trayecto que voy a hacer, días de estancia en mi casa en períodos en que no la habito– sino, directamente, bienes o servicios específicamente destinados a proveer de oferta a estos mercados. Aparecen así personas que pasan a trabajar muchas horas al día como conductores de *Uber* o empresarios que ofrecen viviendas en *AirBnb* como servicio empresarial. En estos casos, y como es obvio, toda la retórica sobre las virtudes éticas que contiene la economía colaborativa, que supuestamente la haría superior a los intercambios realizados por los canales de comercialización habituales, sencillamente, decae. Estamos ante una mera forma diferente, tecnológicamente intermediada y mucho más eficaz en no pocos casos, de cuadrar oferta y demanda en ciertos mercados de

bienes y servicios. Y, por ello, con toda naturalidad, como tal se ha de tratar al fenómeno. También para regularlo y para decidir con qué controles y autorizaciones, en su caso, han de permitirse o no estas actividades. El Derecho se enfrenta, por ello, a un reto de enormes dimensiones. Como bien se destaca, y se desarrolla, en esta obra, hay que buscar soluciones nuevas a problemas nuevos que alteran los tradicionales puntos de equilibrio a los que habían llegado las regulaciones tradicionales. El reto es de una muy importante magnitud, y por ello las críticas, pero también las soluciones y propuestas que se plantean a lo largo de las páginas que siguen tienen tanto valor e interés.

### **Los trabajadores de la economía colaborativa y el cumplimiento de obligaciones como las fiscales**

Por ejemplo, parece fuera de toda duda que estas actividades han de pagar impuestos cuando generen un beneficio económico suficientemente relevante y, por supuesto y en todo caso, cuando supongan una actividad profesional. Es cierto que su origen «colaborativo» en muchos casos ha provocado que esto no siempre sea así, al menos en el pasado, y también lo es que nuestras normas y reglas, por ejemplo las tributarias o en materia de Seguridad Social, no están bien adaptadas al fenómeno. No es, sin embargo, complicado rediseñarlas y, por ejemplo, establecer umbrales mínimos a partir de los cuales podemos entender que estamos más allá de la mera «colaboración» y entramos en actividades que están claramente orientadas a la obtención de beneficios y que, por ello, han de tributar. Igualmente, adaptar las normas en materia de seguridad social no debiera ser difícil. En ambos casos, además, la propia existencia de plataformas digitales, que dejan traza de todos los intercambios, lejos de suponer una dificultad para el control del cumplimiento de estas obligaciones es, al contrario, un mecanismo que favorece y facilita enormemente que las Administraciones Públicas puedan fiscalizar muy eficazmente el comportamiento, y cumplimiento de sus obligaciones, de los actores en estos mercados.

Algo más complicado es el reconocimiento de derechos laborales de quienes han acabado por desarrollar una actividad a tiempo completo aprovechando las posibilidades que les dan estas plataformas, pues es evidente que si la plataforma se limita a casar oferta y demanda no se la puede considerar una empleadora. Para estos casos, eso sí, lo que habrá de hacerse es regular los derechos de los usuarios de las plataformas, tanto de quienes ofertan servicios como, también, de quienes los demandan, a fin de proteger a ambas partes frente a un posible ejercicio arbitrario del enorme poder que van ganando las plataformas. Sin embargo, si se va más allá de la mera intermediación, como por ejemplo hace *Uber* con sus conducto-

res, y se imponen muchas condiciones –de habitualidad en la prestación y de condiciones respecto de la misma, incluyendo el precio a cobrar– para poder ofrecer los servicios en la plataforma, la discusión sobre si estas personas puedan ser consideradas trabajadores queda abierta.

### **Los diferentes modelos de negocio y sus problemas, especialmente en el ámbito del transporte y del alojamiento**

La economía colaborativa, además, plantea problemas muy diferentes según los diferentes mercados en los que opera. Tomando como ejemplo sólo aquellos en que se ha generalizado más en España en los últimos tiempos, que son además sectores de gran relevancia económica como el transporte o el alojamiento, vemos que la regulación en uno y otro caso deberá diferir porque los problemas planteados son muy diferentes en cada sector y según el modelo de negocio de cada plataforma. Esta obra de Aznar Traval, esencialmente, estudia los problemas específicos que aparecen en los mercados del alojamiento colaborativo, con empresas como *AirBnb*, y el transporte, como *Uber* o *BlaBlaCar*. Estos dos sectores son en los que más rápidamente han madurado las iniciativas empresariales vinculadas a la economía colaborativa, y plantean colisiones inevitables con las regulaciones y la estructura de mercado tradicional. Con todo, y como se explica en los correspondientes capítulos de esta monografía, la situación es muy diferente en uno y otro caso.

Así, un sistema como el de *Uber*, orientado al transporte urbano de proximidad con conductores habituales, es mucho más conflictivo que *BlaBlaCar*, donde los conductores hacen algo mucho más parecido al *car-sharing* ocasional de toda la vida, pero de manera mucho más eficaz. En el primer caso, como es sabido, la actividad desarrollada es materialmente equivalente a la del taxi, que está intensamente regulada. Las autoridades habrán de asumir que en el futuro esta regulación, pensada para evitar fallos de mercado y hacer más eficiente el servicio, ha quedado obsoleta porque la tecnología permite resolver esos fallos mejor. Habrá que modificar las normas poco a poco y ordenar una transición... sabiendo además que en futuro no muy lejano estos vehículos ni siquiera tendrán conductor –y *Uber* dejará de ser una plataforma de intermediación para prestar directamente el servicio–. Para ello, algunas de las pistas señaladas en la obra de Aznar Traval, sin duda, serán de mucha utilidad para el legislador y los operadores jurídicos.

En el sector del alojamiento, en cambio, los problemas son muy diferentes y quizás de más difícil resolución, pues el éxito de las plataformas de intermediación fomenta una utilización muy intensiva de inmuebles

para ciertos usos –turísticos y de temporada– que, además de competir con operadores económicos ya establecidos y muy reglados para garantizar la calidad del servicio y los derechos de los usuarios, son generadores de muchas molestias para los vecinos y provocan problemas de saturación turística que ya están siendo muy criticados. En este caso, la ciudadanía y los poderes públicos habremos de llegar a acuerdos sobre qué modelo de negocio y de convivencia queremos, asumiendo que todos ellos tienen beneficios pero también costes, a fin de lograr un equilibrio satisfactorio. Este equilibrio, por lo demás, puede variar dependiendo de ciudades y de la mayor o menor presión turística que tengan, o de cómo sea su mercado de alojamiento. Por ello en todo el mundo están apareciendo ya, a escala local, reglas muy distintas que ordenan o limitan estas actividades, con límites máximos o mínimos de días de estancia, o estableciendo exigencias equivalentes a las de los hoteles y apartamentos turísticos tradicionales, o incluso prohibiendo la actividad en ciertas zonas que presentan una notable disparidad en las soluciones aplicadas. Es inevitable que así sea, porque los problemas que plantea el alojamiento colaborativo en un destino turístico costero no son, por ejemplo, los mismos que aparecen en una población rural, ni los mismos que los retos que plantea su conciliación con el mercado del alojamiento en una gran ciudad. La labor de ajuste por parte de las Administraciones Públicas habrá de ser aquí muy fina y adaptada en cada caso al entorno, y habrá de asumir la necesidad de experimentar y copiar soluciones hasta dar con un equilibrio adecuado, que no siempre se alcanzará a la primera. De nuevo, el trabajo de desbroce jurídico que se encuentra en el libro que sigue resulta, por ello, de una enorme utilidad.

En definitiva, estamos ante un trabajo liminar, y de ahí el enorme mérito del esfuerzo que ha culminado Alberto Aznar Traval de forma tan satisfactoria como el lector podrá comprobar en breve. Es una gran satisfacción, además, que este excelente resultado sea en cierta medida, también, el producto de la labor de estudio, docencia e investigación que, de modo pionero en España, un grupo de investigación de la Universitat de València coordinado por el profesor Gabriel Doménech Pascual y yo mismo viene llevando a cabo sobre los retos que plantea tanto a escala europea como en nuestro país la regulación de la economía colaborativa. Confiamos, además, en que no sea la última aportación de gran calidad que su autor hace, en estas y otras cuestiones, vinculado a la Universitat de València.

