



FACULTAD DE DERECHO

LA INCORPORACIÓN DEL CARSHARING A LAS VIAS URBANAS.

Autor: 201301340

5º E3 C

Derecho Mercantil

Coordinador: Obregón García, Antonio Sergio

Madrid

Abril 2018

LA INCORPORACIÓN DEL CARSHARING A LAS VÍAS URBANAS



ÍNDICE

Abstract
Resumen

1.	Introducción.....	5
2.	Taxi	7
2.1.	Concepto e Historia.....	7
2.2.	Legislación vigente	9
2.3.	Datos económicos en España.....	13
3.	Carsharing.....	14
3.1.	Concepto	16
3.2	Legislación vigente	19
3.3	Datos económicos en España.....	20
4.	VTC.....	22
4.1.	Concepto	22
4.2.	Legislación vigente	24
4.3.	Datos económicos en España.....	26
5.	Posibles Conflictos.....	28
5.1	Competencia	28
5.1.1.	Conflicto Taxis vs. VTC.....	30
5.2.	Accidentes y Seguros	32
5.2.1	Responsabilidad Penal.....	37
6.	Conclusiones y Recomendaciones.....	38
7.	Bibliografía.....	40

Abstract

The world is changing, and that is a fact. This change is being led by the New Technologies and the environmental awareness, which makes it an excellent opportunity for a product or service that uses new technologies and helps the environment, like car sharing. That is why; carsharing is being an innovative way of transportation that is arriving at the cities becoming a great success. This paper has the objective of showing the reader the environment in Spain in which carsharing is developing. To do so, there will be an exposition of the history; the legal system applied with an insight to the specific laws, and the economic data of taxis, "VTC" which is a method of transportation exercised by Uber and Cabify, and carsharing. This exposition will have its emphasis on carsharing showing the reader the specialties of each company working in Spanish cities. Following this exposition, the reader will come up with the problems and challenges carsharing faces in our regulatory system. Those challenges are conflicts of competence although for now there are no problems in that area for carsharing, issues dealing with accidents and insurance showing how each company has it established, and the possibility of companies to deal with penal responsibility with some international cases that have occurred.

Resumen

Que el mundo está cambiando es un hecho. Este cambio está siendo liderado por las nuevas tecnologías y por la preocupación por el medio ambiente, esto hace que sea una gran oportunidad para aquel producto o servicio que emplea las nuevas tecnologías o mejora el medio ambiente. Es por ello, que el carsharing es un nuevo medio de transporte que está llegando a las ciudades convirtiéndose en todo un éxito. Este documento tiene el objetivo de mostrar al lector el ambiente existente en España en el cual se está desarrollando el carsharing. Para lograrlo, realizaremos una exposición de los aspectos históricos, legales y económicos de los taxis, vehículos de alquiler con conductor y carsharing. En la mencionada exposición se hará mayor énfasis en el apartado dedicado al carsharing mostrando las características de las empresas que operan en ese sector en las ciudades españolas. Tras realizar la exposición, se establecerán los posibles conflictos y problemas que pueden enfrentarse las empresas de carsharing en el sistema jurídico español. En este apartado estudiaremos la posibilidad de conflictos de competencia, que parecen no existir todavía, analizaremos como tienen cada empresa regulado la

posibilidad de accidentes y su correspondiente seguro y en qué situaciones se verán envueltas estas empresas en problemas con la responsabilidad penal.

1. Introducción

Este trabajo de fin de grado pretende recoger los medios de transporte de vehículos ligeros en las vías urbanas de las grandes ciudades españolas y recoger los efectos de la aparición de un nuevo tipo de transporte: el carsharing.

El carsharing se posiciona como un modo de transporte que se incorpora a la innovación que el transporte está teniendo a lo largo de los años. Hace apenas 100 años los coches compartían las vías urbanas con los vehículos de caballos y éstos últimos compartían las vías interurbanas con el ferrocarril y el barco como única opción para viajes que implicaban cruzar el océano. Se trata de un escenario que poco tiene que ver con el actual en España. Esos coches de caballo siguen vigentes sí, pero solo como atracciones turísticas, ya nadie los emplea como método habitual de transporte. Para ello el ciudadano puede elegir entre gran variedad: el coche, el autobús, el metro, el tranvía, el tren, el AVE, el avión, el barco, etc.

El carsharing nace de la economía colaborativa, la cual alude a los nuevos sistemas de producción y consumo de bienes y servicios que surgen a principios del siglo XXI y que aprovechan las posibilidades abiertas por los recientes avances de las tecnologías informáticas para intercambiar y compartir dichos bienes y servicios (Domenech, 2015)¹ El desarrollo de las tecnologías y la creciente preocupación por el medioambiente han sido los elementos perfectos para el auge y la popularidad de los coches eléctricos de uso compartido mediante plataformas informáticas.

El carsharing nace en suiza en 1987 cuando se creó la empresa Mobility la cual fue la primera en ofrecer el alquiler de vehículos ligeros tal y como lo conocemos hoy en día. La idea de negocio fue traspasando fronteras, y los siguientes en adaptar este nuevo concepto de transporte fueron los alemanes. Poco tiempo hizo falta para que el negocio cruzase el atlántico y llegase a las ciudades estadounidenses y canadienses. Este concepto

¹ Doménech Pascual G. "La regulación de la economía colaborativa", *Revista CEFLEGAL*, núm 175-176, 2015, pp. 61-104

novedoso triunfo por varias razones: el coste, la flexibilidad, y la contaminación. Si bien es cierto que el concepto de carsharing comenzó tratándose de vehículos ligeros normales, el concepto ha evolucionado y actualmente en ciudades como Madrid, todos los vehículos que ofrecen este servicio son eléctricos. Estas razones las analizaremos en profundidad en el punto dedicado al carsharing.

Considero que el carsharing en España se encuentra en un momento de crecimiento que se irá multiplicando a lo largo de los años. Hace apenas cinco años no existía esta posibilidad en España y a día de hoy, en 2018, es frecuente encontrar estos pequeños vehículos aparcados en las calles o parados en los semáforos frente a nosotros.

Este crecimiento se ha visto impulsado por las políticas tomadas en las grandes ciudades las cuales prestan facilidades a este nuevo tipo de transporte con medidas como la posibilidad de acceder a los carriles BUS-VAO o a la exención del pago del parquímetro. Navigant Research², una empresa estadounidense dedicada a la investigación de mercado y consultoría, estima en uno de sus estudios que el negocio de carsharing podrá llegar a valer aproximadamente cuatro miles de millones y medio en 2024. Este dato corrobora mi afirmación de que se trata de un modelo de negocio en auge y con casi certeza de éxito.

Este nuevo método de transporte afecta a la logística y a la vida de los ciudadanos en las grandes ciudades y viendo el auge que ha ido obteniendo en los últimos años en España, he considerado interesante estudiar su incorporación al sector del transporte y sus relaciones con los otros medios de transporte terrestre mediante vehículos ligeros como son los taxis y los vehículos de transporte con conductor que han sido objeto de polémica en los últimos años.

Este documento tiene como objetivo exponer la situación actual desde un punto de vista histórico, legal y económico de los taxis, vtc y las empresas de carsharing, analizando

² Lorenz L. "Global Carsharing Services Revenue Is Expected to Reach \$6.5 Billion in 2024", *Navigant Research*, 8 de octubre de 2015, (disponible en <https://www.navigantresearch.com/newsroom/global-carsharing-services-revenue-is-expected-to-reach-6-5-billion-in-2024>; última consulta 10/04/2018)

más profundamente éstas últimas. El segundo de los objetivos consta de analizar cómo esta regulada la competencia en España y los conflictos existentes entre los tres tipos de transporte, sobre todo los ocurridos entre taxis y vtc, estudiando si el carsharing puede verse involucrado en esos mismos conflictos. El tercer objetivo es analizar la posible responsabilidad tanto civil y penal en la cual pueden verse involucrados las empresas de carsharing y analizar si existe jurisprudencia sobre ellos.

Para poder conseguir exponer estos objetivos adecuadamente, el documento se dividirá en cinco secciones sin tener en cuenta esta introducción. La primera de ellas se encuentra dedicada al taxi. En esta sección y en las siguientes dos, dedicadas al vtc y al carsharing, el lector se encontrará con una breve historia del desarrollo del mencionado medio de transporte, proseguido por la legislación vigente y los datos económicos. Estos datos económicos están enfocados al volumen de vehículos existentes en España y a las barreras de entrada que existen para entrar en el sector correspondiente.

2. Taxi

2.1. Concepto e Historia

Los taxis son conocidos globalmente como aquel vehículo de cinco o más plazas mediante el cuál se presta el servicio del transporte. Los taxis prestan una función indispensable en muchas ciudades donde el transporte público o el transporte alternativo no es suficiente. En algunos países los taxis se han convertido en un icono de su cultura: todos conocemos los taxis amarillos neoyorquinos o la limpieza y elegancia de los taxis y taxistas japoneses, algunos llevan hasta nombre propio como los denominados tuk-tuk asiáticos. Sin embargo, las diferencias existentes entre los taxis del mundo van más allá del color de su carrocería. Por ello, en el presente trabajo nos centraremos en los taxis que prestan su servicio en territorio español y por tanto al que les es aplicable la normativa estatal española y la comunitaria europea.

Los taxis como los conocemos hoy en día comenzaron a circular en la capital española en 1909, así lo anunciaba el periódico ABC en su portada de la época³. En ella se detallaba que iban a comenzar a recorrer las calles los futuros sustitutos al alquiler de coches de caballo, un total de diez modelos de Landauet. Pero esta sustitución no tuvo lugar hasta décadas más tarde pues la convivencia entre los taxis a motor y los coches de caballo se mantuvo en Madrid hasta la segunda década del siglo XX.

Uno de los mayores aportes que tuvieron los coches de caballos a los taxis actuales fue la ley pasada en 1611 en la cual se establecía el permiso de circulación. Esta ley obligaba a la adquisición de una licencia para que se permitiese la circulación de un carruaje por las calles, es decir, lo que limitaba era la posesión del carruaje y su uso. Esta obligación surgió por el crecimiento del uso de coches de caballo que tuvo lugar en el siglo XVII cuando los atascos comenzaron a ser más habituales a la par que molestos para la alta burguesía y nobleza de la época. Este permiso de circulación es el antepasado de la actual licencia que tanto conflicto ha causado entre taxistas y vtc. Pero en aquella época ya surgieron las primeras leyes que describían como debía ser el carruaje, (tirado por cuatro caballos), además de la necesidad de autorización del propietario para que otras personas se subiesen. Este fue el comienzo de la desarrollada legislación existente relativa al transporte de personas.

La novedad de los taxis respecto al alquiler de coches de caballo va más allá que el uso de un vehículo de tracción motora. Junto con los taxis aparece el taxímetro, el cual calculaba el precio a pagar por el consumidor en función de las características del trayecto recorrido, no por tasas fijas como se hacía anteriormente. Esto implica que el precio a pagar por el usuario variaba por la cantidad de metros recorridos y también por el número de pasajeros pudiendo transportar de 1 a 4 pasajeros. Además, se establecía una tasa adicional si debían realizar paradas. Junto a este nuevo método de pago, surgieron también ciertas restricciones como la del equipaje, (no se podían llevar bultos muy

³ Viana, I. “Los primeros taxis de «precio soportable», *ABC*, 13 de junio de 2014 (disponible en <http://www.abc.es/archivo/20140613/abci-historia-taxis-201406122034.html> ; última consulta 10 de abril de 2018)

grandes), u otras relativas a los usuarios ya que tampoco se permitía el transporte de personas ebrias.

Este nuevo método de transporte tuvo éxito en la sociedad española, y el número de coches que recorrían las calles fue aumentando. Tanto es así, que veinte años después de su incorporación al mercado, ya no era Landalet la marca exclusiva de taxis, si no que a ésta se le incorporaban Ford, Fiat, Buick, Hispano Suiza, etc, para poder hacer frente a la demanda del servicio, el cual se encontraba en auge. A lo largo de los años las marcas de vehículos han ido incorporándose al sector del taxi y hoy en día, existen numerosas marcas operando como taxis.

Normalmente los taxistas se agrupan en federaciones o sindicatos algunas de ámbito provincial o local como la Federación Profesional del Taxi de Madrid y otras de ámbito estatal como la Confederación de Taxistas Autónomos de España. El sector del taxi fiscalmente tributa por módulos y se acogen al régimen de estimación objetiva lo cual les diferencia de los otros medios de transporte: vtc. Los cuales deben tributar por el sistema directo. Unauto, una de las asociaciones principales de alquiler de vehículos con conductor, pone un ejemplo a este hecho estableciendo que por los mismos 60.000 kilómetros recorridos un taxi pagaría poco más de 915 euros a la Hacienda Pública mientras que un vtc tendría que pagar un poco más de 8.850 euros. Es decir, un vehículo con conductor paga casi nueve veces más que un taxi en impuestos, aunque también es cierto que el valor de su licencia es mucho más bajo. Todas estas diferencias las veremos más adelante cuando exponamos el conflicto entre ambos. ⁴

A continuación, estudiaremos la amplia legislación vigente para el sector del taxi.

2.2. Legislación vigente

Como nos hallamos en un país en el cual la potestad legislativa se encuentra compartida con las comunidades autónomas y entidades locales, nos topamos con regulación tanto a

⁴ García F. "El sector de taxis es de los que menos impuestos paga en España", El Mundo, 29 de mayo de 2017 (disponible en <http://www.elmundo.es/motor/2017/05/29/592bd5e7e2704e2d4c8b45ff.html>; última consulta 28 de marzo de 2018)

nivel nacional como autonómico y local. Para estudiar la regulación vigente empezaremos analizando la regulación nacional.

En primer lugar, mencionaremos la Ley 16/1987 de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres, en adelante LOTT⁵. Dicha ley, También denominada Ley Omnibus, ha sido la causa de la liberalización del sector de vehículos con conductor. Esta norma nace en base a la necesidad de actualizar la ley existente vigente la cual, si bien fue elaborada a finales de los años cuarenta-se basaba en la ley de transporte ferroviario que era mucho anterior, del año 1877. Sabemos que en ese último siglo la sociedad española estuvo inmersa en numerosos cambios tanto tecnológicos como culturales y demográficos lo que conllevó a la necesidad de una actualización de la ley terrestre. Hemos mencionado en el punto anterior que a inicios del siglo XX apareció el taxi y cómo este fue creciendo con los años, sin embargo, este medio de transporte de viajeros no se preveía en las normas de 1877 pues el único medio de transportes mecanizado existente era el ferrocarril, es por ello por lo que la nueva normativa implica una novedad para este sector que si bien es cierto se veía restringido por numerosas prohibiciones, no contaba con una legislación uniforme y estatal. Es por ello que nace esta nueva norma. Esta ley deroga todas las normas anteriores y prevé ciertas situaciones fácticas que le permiten conformarse como un sistema flexible a los cambios de la época. Esta flexibilidad se aplica también a la diversidad territorial del país pues esta norma nace con la vocación de ser aplicada de manera directa o subsidiaria en todo el territorio nacional. En el preámbulo se desarrolla la necesidad de esta ley y se explica que debido a lo cambiante del sector y cómo se encuentra en movimiento la necesidad de partir de cero y desarrollar todas las nuevas situaciones con normas reglamentarias. Consecuentemente, la ley se vio completada por el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres⁶, también denominada ROTT, la cual se aprobó mediante el Real Decreto 1211/1990 de 28 de septiembre. En el Preámbulo de este Reglamento se establece que:

“Por lo que se refiere al transporte de viajeros en automóviles de turismo (taxis), se determinan las reglas de coordinación del otorgamiento de la correspondiente licencia municipal de transporte urbano y la autorización de transporte interurbano, a fin de que,

⁵ Ley 16/1987 de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 31 de julio de 1987)

⁶ Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. (BOE 8 de octubre de 1990)

salvo casos excepcionales, los taxistas dispongan de ambas, remitiendo a sus reglas específicas los criterios de otorgamiento de las licencias municipales. Se prevé, por otra parte, la existencia de áreas de prestación conjunta del servicio del taxi que engloben varios municipios, existiendo una licencia única.”

Ambas normas se vieron completadas con la promulgación del Reglamento Nacional de los servicios urbanos e interurbanos de transporte en automóviles ligeros, el cual se aprobó mediante el Real Decreto 763/1979 de 16 de marzo⁷.

Este reglamento define los taxis en su artículo segundo como: *vehículos que prestan servicios medidos por contador taxímetro, ordinariamente en suelo urbano o urbanizable definido en la ley de régimen del suelo y ordenación urbana o, en su caso, en el área unificada de servicio, si fuere más amplia que el suelo referido, previa delimitación con arreglo a lo dispuesto en la normativa de ordenación de transportes terrestres.*

Esta definición es el punto desde el que parte el reglamento para regular el sector. En esta primera sección el reglamento regula las condiciones que debe cumplir el vehículo para prestar su servicio, de la misma forma que antiguamente se requería que los coches de caballo cumplieren con unas características determinadas. En la segunda sección se regulan las polémicas licencias, especialmente el artículo 12. La tercera sección se encuentra dedicada a las tarifas. Cabe destacar que estas tres primeras secciones no solo hacen referencia a los taxis, sino que también a otros medios de transporte de vehículos ligeros como son los vehículos de alquiler con conductor. Es por ello por lo que en el punto siguiente nos remitiremos a este reglamento nuevamente al hablar de la legislación vigente de este tipo de vehículos.

Sin embargo, la cuarta sección del reglamento se dedica en exclusiva a los auto-taxis. El último capítulo del reglamento regula las relaciones entre consumidor y conductor. Enumerando las faltas que se consideran leves, graves y muy graves y estableciendo unas sanciones administrativas para ellas las cuales pueden ser: amonestación, suspensión temporal de la licencia y la retirada de la licencia definitiva. En caso de faltas muy graves se puede llegar hasta la retirada del permiso de conducir.

⁷ Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros. (BOE 13 de abril de 1979)

La Resolución de 27 de abril de 2017 de la Dirección General de Empleo⁸ publica el octavo Convenio Nacional de auto-taxis, este convenio fue concertado mediante la organización empresarial FEDETAXI y los sindicatos con mayor representación en el sector. Por ello, este convenio es de aplicación entre las empresas privadas que desarrolle el servicio del taxi y a todos los trabajadores que trabajen para éstas. Este convenio tiene vigencia hasta finales de 2019 y recoge todas las condiciones del trabajo como son la estructura salarial, vacaciones, horas extra, contratos eventuales, derechos sindicales, etc.

Estas leyes estatales se ven complementadas por las leyes aprobadas en algunas de las Comunidades Autónomas como son:

- Ley foral del taxi de Navarra
- Ley Vasca del taxi
- Reglamento del taxi de la Comunidad de Madrid
- Ley del Taxi de la Comunidad Valenciana

Estas leyes siguen el mismo esquema que las normas nacionales, pero con sus particularidades. En primer lugar, establece la necesidad de la obtención de la licencia. En segundo lugar, enumera los requisitos que deben cumplir tanto los conductores como los vehículos. Y por último se regulan las tarifas, las cuales están indicadas por la administración local y un régimen de sanciones en el trato con el consumidor.

Algunas entidades locales españolas también han visto necesario regular el servicio de taxis en su territorio mediante reglamentos y/o ordenanzas. Unos ejemplos de ello sería la Ordenanza municipal del servicio de auto-taxis de Zaragoza y el Reglamento Metropolitano de la Área Metropolitana de Barcelona.

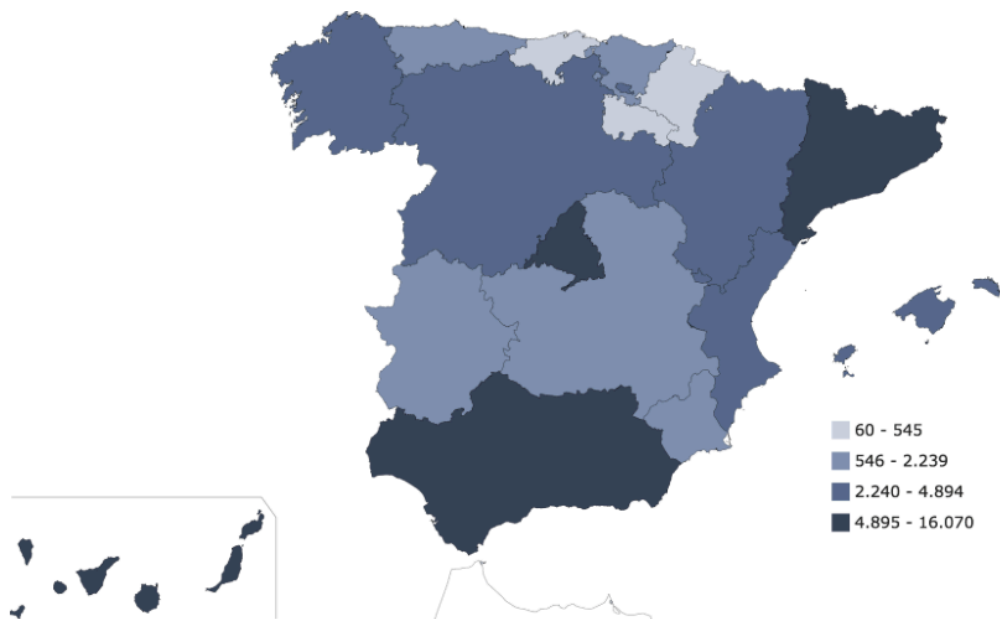
Los taxis no se encuentran regulados a nivel europeo, ya que se trata de un servicio que se encuentra reservado a la regulación nacional de los Estados miembros, pero, no obstante, sí que tienen el deber de actuar conforme a lo establecido en las “normas generales del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea”. Si bien es cierto, que en todos los países de la Unión Europea se trata de un sector fuertemente regularizado tanto

⁸ Resolución de 27 de abril de 2017, de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica el VIII Convenio colectivo para el sector de auto-taxis. (BOE 17 de mayo de 2017)

en la cantidad de taxis, como en su calidad y en los precios lo que supone ciertas barreras de entrada y que afectan al desarrollo de la mano invisible de la oferta y demanda cómo la concebía el economista Adam Smith. Dichas restricciones han tenido históricamente sentido pues se trata de proteger un interés público además de las posibles deficiencias del mercado. Pero con la aparición de las nuevas tecnologías, la sociedad empieza a plantearse si no es necesario una liberalización del sector de taxi que lo permita competir con nuevos participantes en el transporte de viajeros como son los vtc (Fournereau, L. 2015)⁹.

2.3. Datos económicos en España

Los taxis están presentes en todas las provincias de España, pero en algunas con más densidad que en otras. A continuación, podemos observar un mapa elaborado por el Instituto Nacional de Estadística mostrando los taxis presentes por Comunidad Autónoma. Esta imagen está elaborada con los datos totales del año 2017:



10

⁹ Fournereau, L “The regulation of taxi markets in the European Union: a liberalisation forced by technological disruption”, College of Europe, 2015.

¹⁰ Fuente de la Imagen: Instituto Nacional de Estadística

Como podemos observar las Comunidades Autónomas con mayor número de taxis son aquellas en las que el turismo constituye una de las principales fuentes de riqueza.

A día de hoy, existen 220 empresas dedicadas al sector del taxi, las cuales en conjunto facturaron más de noventa y tres millones de euros en 2016. Esto se traduce en más de 67 mil licencias para taxi en 2017 según el Ministerio de Fomento¹¹, pero este número de licencias no aumenta ya que muchos municipios españoles ya no emiten más licencias por lo que los que quieran unirse al sector de taxi tendrán que buscar a alguien que les venda su licencia. En el “mercado de segunda mano” de las licencias de taxi el valor establecido para ellas se encuentra entre los 150 mil euros y los 170 mil euros. Estos precios parecen ir en descenso debido a la aparición de los VTC, de los cuales hablaremos más adelante. Es por la aparición de los vehículos con conductor que, en los meses de abril y mayo del año pasado, las grandes ciudades como Madrid y Barcelona se vieron inmersas en grandes movilizaciones del gremio de los taxistas por la falta de aplicación de Ley de Transportes que limita las licencias de VTC a una por cada treinta licencias de taxis. Sin embargo, la ley establece que esta proporción es susceptible de cambio por las comunidades autónomas y de hecho así ha sido.

Actualmente en España existen una licencia de VTC por cada once taxis, y esta proporción es aún más pequeña en algunas provincias: en Madrid existe un vtc por cada siete taxis; en Málaga uno por cada cinco; y en Cantabria un vehículo con conductor por cada tres licencias de taxis. Esta tensión ha liderado un aumento en las denuncias y fallos de los Tribunales Superiores de Justicia, del Tribunal Supremo y hasta de una cuestión prejudicial elevada al Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

3. Carsharing

En los últimos años, la sociedad se ha ido haciendo más consciente de su entorno. El auge de la preocupación por el medioambiente es palpable: aparecen contenedores de reciclaje en escuelas, universidades, centros de trabajo y de ocio, las multas por ensuciar la naturaleza aumentan, los molinos de viento y placas solares forman parte del entorno, en las ciudades las bicicletas y coches de emisión cero llenan las calles. Son éstos últimos

¹¹ Muñoz, R. “ Fomento admite que el número de licencias de VTC es el triple de lo permitido”, El País”, 29 de noviembre de 2017, (disponible en https://elpais.com/economia/2017/11/29/actualidad/1511959575_197857.html ; última visita 10 de abril de 2018)

los que nos interesan en este trabajo, los coches de emisión cero de alquiler, lo conocido como carsharing.

En las grandes ciudades españolas, el número de vehículos supera la mitad de sus habitantes, por lo tanto, cada pareja residente en una ciudad cuenta con un vehículo. Si tomamos datos de la capital española, ésta cuenta con casi 2 millones de vehículos para una población de 3,15 millones de personas que habitan en un radio de tan solo seis kilómetros, lo que claramente obstaculiza las calles de una ciudad, haciendo que la conducción sea todo un reto tanto física como mentalmente.

Carsharing proporciona beneficios sociales y medioambientales a la comunidad en la que se integra. Como un negocio de servicios, reduce la cantidad de vehículos que circulan por nuestras calles, reduce la emisión de gases y por tanto la contaminación; y reduce el coste del transporte de los ciudadanos.

El carsharing surge del movimiento que ha ido cambiando el modelo de hacer negocios a lo largo del globo: la economía colaborativa. Este nuevo modo de enfocar los negocios ha ido creciendo a lo largo de los años: en 2013 el mercado global de economía colaborativa se valoró en 26 miles de millones y se espera que crezca a 110 miles de millones en beneficio en los siguientes años, creando así un mercado más grande que toda la industria de cadenas de restaurantes estadounidense (Cannon y Summers, 2014)¹²

El Comité de las Regiones Europeo elaboró un informe firmado por Benedetta Brighenti¹³ en el que se realizan una serie de recomendaciones políticas relativas a la economía colaborativa en el marco de la Unión Europea. En dicho dictamen se establece que la economía se asienta en los modelos sociales que tienen considerables implicaciones económicas, jurídicas e institucionales, lo que se traduce las prácticas sociales de cooperar, colaborar y compartir. Se trata de un concepto de difícil definición cerrada pues su naturaleza es dinámica e innovadora. Sin embargo, es identificable gracias a que cuenta con una serie de características:

¹² Cannon S. y Summers.L.H. "How uber and the sharing economy can win over regulators", *Harvard Business Review*, 13 de octubre de 2014.

¹³ Brighenti B. "Dictamen del Comité de las Regiones Europeo- La dimensión local y regional de la economía colaborativa", *Diario Oficial de la Unión Europea*, 10 de febrero de 2016, (2016/C 051/06)

- La actuación de los agentes principales no sigue los modelos económicos clásicos, pero siguen siendo racionales y centrados en unos objetivos claros.
- Se hace un uso intensivo y amplio de las nuevas tecnologías y la recogida de datos. Éstas constituyen la materia prima mientras que los costes fijos se externalizan.
- La economía colaborativa adopta el enfoque de las plataformas, por el que cada uno de los principales motores de la comunidad reside en motivos no económicos como las relaciones, la reputación, la confianza social, etc.
- La organización de la economía colaborativa puede hacerse con arreglo a modelos que sigan lógicas del mercado como que se encuentren centrados en lógicas sociales.

Una vez vistas estas características podemos identificar claramente el carsharing como un tipo de economía colaborativa, pues se trata de una organización que se basa en el uso compartido de vehículos entre los miembros de la organización que se alternan el vehículo mediante el uso de las nuevas tecnologías.

3.1. Concepto

El carsharing se define más por su finalidad social y medioambiental que por sus objetivos financieros o estratégicos de negocio. Carsharing es un servicio diseñado por usuarios locales para apoyar el tránsito de su comunidad junto con un objetivo medioambiental.

El término anglosajón carsharing significa préstamo de vehículos o uso temporal de vehículos o vehículos compartidos, aunque el término de este nuevo método de trabajo todavía no ha sido estandarizado. Su misión, visión y valores se encuentran enfocadas a liderar acciones que reduzcan la propiedad de vehículos privados, su consiguiente kilometraje, y mejorar el uso y desarrollo del terreno urbano, además de promover a los ciudadanos el uso de transporte público, caminar y pedalear por la ciudad. Estas acciones generaran una reducción en la emisión de gases de efecto invernadero.

Carsharing es un servicio basado en una comunidad de miembros abierto a cualquier ciudadano cualificado para conducir. No existe un acuerdo por escrito que se lleve a cabo de forma paralela al hacerse uno miembro de una empresa de carsharing. Todas las

organizaciones de carsharing ofrecen a sus miembros la posibilidad de acceder vehículos las 24 horas del día, siete días a la semana sin necesidad de ser atendido por ningún trabajador de la empresa. El uso del vehículo está permitido sin restricciones por la ciudad y con un precio proporcional al uso, pudiendo ser por hora o por kilómetro recorrido. Este precio proporcional al uso incluye el seguro, el mantenimiento y la gasolina. Este método de transporte está diseñado para un uso de tiempo reducido y de poca distancia ya que se encuentra limitado al uso en una ciudad.

Carsharing es una opción fiable y flexible diferente a la propiedad de un vehículo y por ello cada vez su importancia en el sector transporte ha ido en aumento, buscando convertirse en un nuevo tipo de transporte público integrante de la red de transporte.

Las organizaciones que rodean a la industria global del carsharing deben enfrentarse a varios retos sociales y económicos pues tienen que adaptarse a un entorno que se encuentra en continuo cambio. Algunos de los retos a los que estas organizaciones deben enfrentarse son los siguientes.

En primer lugar, el aparcamiento. Cualquier persona que haya ido a una gran ciudad se habrá dado cuenta lo complicado que es encontrar estacionamiento y normalmente, como ocurre en las ciudades españolas, este se encuentra limitado. En el caso de Madrid la limitación asciende a 2 horas si es zona verde y 4 si es zona azul, lo cual podría ser un problema para estos vehículos si no encuentran un consumidor que los mueva de lugar. Este problema ha sido solucionado en las ciudades como Madrid, Barcelona y Sevilla por el plan Movele, promovido por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, mediante el cual los vehículos que son eléctricos al no contaminar no deben pagar el Servicio de Estacionamiento Regulado.

En segundo lugar, los accidentes y sus consecuentes seguros, los cuales analizaremos más detenidamente en el punto 5.2 de este trabajo.

En tercer lugar, el carsharing puede verse perjudicado por la competencia existente hoy en día, dentro del propio servicio. Esto se debe a que cada vez más nuevas empresas van surgiendo e incorporándose al mercado del carsharing en España, lo cual supone un arma de doble filo. Si bien es bueno para el consumidor, pues empuja a las empresas a mejorar y a innovar, a diferenciarse y a bajar los precios; puede ser un reto para las empresas que se incorporan al ya que el carsharing conlleva altos gastos fijos y su solvencia puede verse

perjudicada si debido a la competencia debe bajar demasiado los precios si no es capaz de diferenciarse correctamente.

Estas organizaciones dedicadas al carsharing, que pueden estar dirigidas por una asociación de usuarios o por una empresa, ayudan al ciudadano a ahorrarse dinero pues además de no tener que pagar la propiedad de un vehículo propio, promueven otros modos de transporte público, además de reducir el uso del vehículo y aumentar la planificación de su uso y que para cuando se utilice, sean vehículos energéticos.

“La penetración del carsharing en las ciudades como un complemento al transporte público y una alternativa al coche privado y al alquiler tradicional, cuenta cada vez con más adeptos. Nosotros ya hemos alcanzado los 20.000 usuarios”, asegura Gabriel Herrero-Beaumont, presidente y cofundador de la start-up española Bluemove¹⁴.

Los beneficios del carsharing han sido estudiados y se han ido viendo materializados en las vías urbanas, aunque aún falta que se integren más en la sociedad para que el cambio y el beneficio sea más significativo. Un estudio reciente del Instituto de Estudios del Transporte de UC Davis¹⁵ ha indicado que, si el mundo compartiese vehículos eléctricos, como pueden ser los que forman las flotas de Emov o Respiro, se conseguiría reducir para 2050 los actuales 750 millones de coches urbanos en todo el mundo a 500 millones y que este cambio traería beneficios significativos para la sociedad. Otro estudio de la Agencia Federal de Medioambiente de Alemania¹⁶ concluyó que la expansión del carsharing y los transportes públicos de transporte podrían mitigar las emisiones de CO2 en Alemania un 4% y la polución del aire en un 6%. Estas reducciones se pueden obtener si el carsharing es empleado para trayectos cortos de unos 7 kilómetros en áreas urbanas. A su vez, El Foro Internacional del Transporte estudió el impacto de un modelo que establecieron en Lisboa consistente en reemplazar los vehículos privados por una flota de “taxis compartidos” y “autobuses compartidos”. Este modelo enseñó que los atascos en Lisboa desaparecerían y las emisiones causadas por el tráfico se reducirían en un tercio.

¹⁴ Anónimo, “El carsharing sigue creciendo en España”, *El Referente*, 5 de mayo de 2015 (disponible en: <http://www.elreferente.es/tecnologicos/el-carsharing-sigue-creciendo-en-espana-28454> ; última visita: 10 de abril de 2018)

¹⁵ Fulton L., Mason J., Meroux D., “Three Revolutions in Urban Transportation”, *UC DAVIS*, mayo 2017.

¹⁶ Loose W. “The State of European Car-Sharing”, *Project Momo Final Report D2*, 2010.

Estos estudios corroboran la eficacia y el bienestar que pueden aportar este nuevo método de transporte a los ciudadanos de áreas urbanas en varias formas: en la reducción del estrés que causan los atascos y el encontrar estacionamiento, en la reducción del gasto de un coche privado, y en el aire respirado en las grandes ciudades, el cual sería de mejor calidad al encontrarse menos contaminado.

3.2 Legislación vigente

En España no existe una legislación específica relativa al carsharing como si existe en Alemania, Italia o Estados Unidos. El presidente de la Asociación Española de carsharing, Pau Noy, confirmó la necesidad de implantar una legislación explícita en España donde el sector se encuentra en auge. En su opinión, se debe imitar a la legislación alemana donde se aprobaron la creación de plazas públicas de aparcamientos, la reducción de impuestos (en este caso, siguiendo a la reducción del 10% del IVA que posee el transporte público) y la integración en las ofertas de transporte público.

Esta falta de regulación específica hace imprescindibles y relevantes los contratos firmados con cada empresa de carsharing. El problema que suscitan estos contratos es que se encuentran redactados en los términos y condiciones que se han de aceptar para darse de alta pero que los usuarios pasan de largo. La Oficina de Seguridad del Internauta ratifica este hecho estableciendo su preocupación en numerosos artículos¹⁷: *“Cuando nos damos de alta en un servicio, un alto porcentaje de gente no lee sus condiciones de uso y las suele aceptar directamente. Ésta no es una buena práctica y hemos de cambiarla.”*

De forma complementaria se aplica el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias la cual se basa en el artículo 51 de la Constitución Española que dice así:

- “1. Los poderes públicos garantizarán la defensa de los consumidores y usuarios, protegiendo, mediante procedimientos eficaces, la seguridad, la salud y los legítimos intereses económicos de los mismos.
2. Los poderes públicos promoverán la información y la educación de los consumidores y usuarios, fomentarán sus organizaciones y oirán a éstas en las

¹⁷ Anónimo, “Lee antes de aceptar. Lo que no leemos de las Condiciones y Términos del Uso”, 16 de febrero de 2015, Oficina de Seguridad del Internauta. (disponible en: <https://www.osi.es/es/actualidad/blog/2015/02/16/lee-antes-de-aceptar-lo-que-no-leemos-de-las-condiciones-y-terminos-de-uso> ; última consulta el 15 de marzo de 2018)

cuestiones que puedan afectar a aquéllos, en los términos que la ley establezca.
 3. En el marco de lo dispuesto por los apartados anteriores, la ley regulará el comercio interior y el régimen de autorización de productos comerciales.”

De forma análoga se le aplican toda la legislación existente en cuanto a arrendamiento de vehículos y las normas de circulación y seguridad vial, pero no existe una ley que dedique un apartado de su texto a regular esta especialidad.

3.3 Datos económicos en España

En España las principales empresas que operan en el sector del carsharing son las siguientes¹⁸:

Empresa	Ciudad	Flota	Marca	Precio
Avancar	Barcelona y Madrid	10.000	Hyundai	1,50€/h + 0,20€/km
Respiro	Madrid y Palencia	191	VW Polo	2,00€ + 0,26€/km
Car2go	Madrid	500	Smart	0,21€/min
Bluemove	Madrid, Sevilla y Barcelona	350	KIA, Fiat, Renault, Volvo, Audi, etc.	2,00€/h + 0,25€/km
Clickcar	Bilbao		Open	3,50€/h+0,27€/km
Emov	Madrid	600	Citroen	0,24€/min

- Avancar se trata de una empresa que se presenta como una organización capaz de reducir la cantidad de vehículos en las calles, en su propia página web

¹⁸ Cuadro de elaboración propia con datos de las páginas web de cada empresa.

establecen que cada Avancar elimina de las calles 13 vehículos privados y que cada socio de Avancar ahorra 829 litros de petróleo ahorrado por socio. Teniendo en cuenta que la empresa cuenta con más de 850.000 socios, el ahorro de petróleo es considerable. La pertenencia a Avancar permite asimismo el uso de los vehículos del resto de sociedades filiales a zipcar y por tanto tienen acceso al servicio de carsharing en más de 30 ciudades del mundo repartidas en seis países. Avancar fue la primera empresa de carsharing en España, comenzando su actividad en Barcelona en 2004.

- Respiro nace en 2010 en Madrid y se presenta como otra empresa de préstamo de vehículos compartidos en la capital. Esta empresa valora su coste como unos 80 euros al mes mientras que la propiedad de un vehículo privado es de más de quinientos euros al mes. Ahorrando más de 4.000 euros al año. Esta empresa sitúa en 20 los vehículos de uso privado que salen de las calles por cada Respiro que las circula.¹⁹
- Car2Go aterrizó en España en noviembre de 2015, tras haber comenzado su actividad en numerosas ciudades de Europa y de América del Norte. Es interesante que es una de las compañías que más se ha retirado de un mercado. En diciembre de 2016 ya había renunciado a su actividad tras intentarlo en las ciudades de Londres, Lyon, Copenhague, Miami, Estocolmo y San Diego. A pesar de ello, la aplicación cuenta con buen soporte financiero pues se trata de una subsidiaria de Daimler y cuenta con gran número de miembros globalmente, aproximadamente dos millones y medio, y con una flota de casi 15 mil vehículos. Actualmente en España solo cuentan con su modalidad “fortwo”, pero en otros países ya están disponibles vehículos como el Clase A, GLA, “forfour”, etc.²⁰
- Bluemove nace en 2010 con un claro fin medioambiental, quieren constituirse como una opción de ahorro y sostenibilidad en el transporte, tal y como defienden en su propia página web²¹. En 2013 integran a la aplicación Cochele que operaba en Sevilla y Madrid en su empresa, siendo la primera empresa española de

¹⁹ <https://www.respiro.es>

²⁰ <https://www.car2go.com/ES/es/madrid/>

²¹ <https://bluemove.es/es/carsharing>

carsharing que opera en más de una ciudad de nuestro territorio y que opera también en el ámbito internacional. Actualmente cuenta con más de cien mil miembros en sus plataformas. En 2016 paso a formar parte de la empresa francesa Europcar dedicada al alquiler de vehículos.

- Clickcar es una empresa que opera en la ciudad vasca de Bilbao que ofrece vehículos de hasta 7 plazas, Opel corsa y Opel zafira, lo que lo diferencia de otras compañías de carsharing, pero éstos no son eléctricos como los que circulan en Madrid.²²
- Emov entró en la capital española y ha tenido gran éxito desde entonces. Es la compañía con mayor flota de vehículos recorriendo las calles, y con la posibilidad de salirse de los límites de la M-30 accediendo a las zonas residenciales que rodean Madrid. Cuenta ya con más de 150 mil miembros en su plataforma y en aumento.²³

4. VTC

4.1. Concepto

VTC son las siglas de Vehículo de Transporte con Chófer, estas siglas aparecen en aquellos vehículos a los que se les permite la circulación y el ejercicio del transporte de viajeros. Esta actividad está condicionada a la obtención de una autorización administrativa distinta a la licencia de los taxis.

Los VTC han existido desde hace años sobre todo para el uso de limusinas, pero ha sido con el vacío legal que se dio entre 2009 y 2013 cuando han aparecido las empresas Uber y Cabify que emplean este tipo de licencias para desarrollar el servicio de alquiler de vehículos de transporte del mismo modo que los taxis tradicionales, pero con ciertas limitaciones y requisitos recogidos en las normas vigentes actuales. En un principio Uber

²² <http://clickcar.org>

²³ <https://emov.es>

no entró en España empleando este método. Lo intentó con UberPop²⁴ una aplicación en la que el conductor podría ser cualquier ciudadano que se diese de alta y emplease su propio vehículo privado como vehículo de alquiler temporal, siguiendo la estructura que la aplicación de teléfono móvil utiliza en otros países como Estados Unidos donde la legislación se lo permite. Sin embargo, en España no era posible bajo la legislación vigente y las federaciones de taxistas poco tardaron en denunciar este hecho, el cual tuvo transcendencia a nivel europeo. El caso llegó al Tribunal de la Unión Europea el cual falló el pasado 20 de diciembre de 2017²⁵. La Gran Sala del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, respondiendo a la petición de decisión prejudicial planteada con arreglo al artículo 267 TFUE²⁶ por el Juzgado de lo Mercantil de Barcelona, mediante auto de 16 de julio de 2015 eleva una cuestión prejudicial (JUR 2016, 157314)²⁷ en el procedimiento entre la Asociación Profesional Élite del Taxi y Uber System Spain califica a los servicios que realiza Uber como servicios de transporte y no como servicio de la sociedad de la información. Para realizar esta calificación se basa en el razonamiento siguiente: Uber crea una plataforma en la cual los particulares ofrecen un servicio de transporte con sus vehículos privados, pero si Uber no hubiera puesto la mencionada plataforma a su disposición estos conductores particulares no realizarían dicho servicio. Además, es Uber quien, mediante la aplicación, establece un precio máximo de la carrera, recibe este precio del cliente y luego abona una parte al conductor. Junto con lo mencionado, se añade que Uber ejerce un control considerable sobre la calidad de los vehículos y el comportamiento de los conductores quienes incluso pueden llegar a ser sancionados o excluidos. Por estas razones lo califica como un servicio global de transporte y no como un mero intermediario. Esta calificación impide que UberPop pueda funcionar en España y que el mismo modelo de negocio pueda ser implantado en el resto de países comunitarios. Uber encontró una solución a esto y volvió a aterrizar en España con UberX, esta vez con conductores que tuvieran licencia VTC.

²⁴ Muñoz R. y Abellán L. "La Justicia europea falla contra Uber y le obliga a operar con licencia", *El País*, 21 de diciembre de 2017, (disponible en https://elpais.com/economia/2017/12/20/actualidad/1513755526_225314.html ; última visita el 10 de abril de 2018)

²⁵ Sentencia del Tribunal de la Unión Europea, de 20 de diciembre, 2017/217.

²⁶ Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, firmado en Roma en 1957. Diario Oficial de la Unión Europea

²⁷ Auto del Juzgado de lo Mercantil núm. 3 de Barcelona, de 16 de julio de 2015.

Uber fue la primera aplicación que entró en el mercado español, tras triunfar en otros mercados. La idea surgió en 2009 en París cuando los fundadores de Uber, Garrey Camp y Travis Kalanick necesitaban encontrar un medio de transporte bajo una tormenta de nieve cuando los taxistas no pasaban por su calle. Dos años tardaron en desarrollar la idea y en 2011 su idea se hizo real en la ciudad de San Francisco.

Por el otro lado, la otra gran empresa líder en este sector de transporte es Cabify, es considerada como la hermana española de Uber. La idea se le ocurre a Juan Antonio quien la describe en un podcast de abril 2017 como: *“Queríamos vehículos con conductor que no fueran taxis porque nuestro objetivo era ofrecer una experiencia de usuario única. Que la gente no quisiera coger el coche”*²⁸. Podemos identificar en este objetivo de los fundadores de Cabify el mismo fin que persiguen los fundadores de las aplicaciones de carsharing: la disminución del uso del vehículo privado.

4.2. Legislación vigente

Tal y como hemos establecido en el punto relativo a la legislación vigente de los taxis, a los vehículos de alquiler con conductor también es aplicable la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y en especial el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Ambas normas han sido modificadas recientemente. En cuanto a la primera, en 2009 la Ley Ómnibus (la cual se ha mencionado previamente), modifica parte de la LOTT, en especial el artículo 21 de esta nueva ley suprime o modifica los artículos 18, 49, 50, 91 y 128 a 136. Estos artículos en la ley original se referían a las autorizaciones de transportes (art 49-50), las estaciones de transporte por carretera y el arrendamiento de vehículos para el transporte (arts. 128 a 136). Por lo tanto, es la Ley 25/2009 de Libre Prestación de Servicios²⁹, la cual dedica su Título IV a los servicios de transporte y comunicaciones. En especial el artículo 21, donde liberaliza el sector de los vehículos con conductor al establecer *“La actividad de arrendamiento de vehículos sin conductor podrá ser realizada libremente por todas aquellas empresas que cumplan las*

²⁸ Esteve, J. “240 millones para cabify: así se ha forjado el gigante(odiado) del transporte en España”, *El Confidencial*, 9 de mayo de 2017, (disponible en https://www.elconfidencial.com/tecnologia/2017-05-09/cabify-startups-financiacion-transporte-uber-taxi_1379359/; última visita el 10 de abril de 2018)

²⁹ Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. (BOE 23 de diciembre de 2009)

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 Orden FOM/36/2008 de 9 de enero en la que se regula el arrendamiento de vehículos con conductor³⁰ pretende establecer nuevos criterios para el arrendamiento de los mismos debido a su rápido desarrollo en las ciudades españolas con mayor cantidad y calidad de vehículos prestando este servicio. También pretende agilizar el otorgamiento de licencias y mejorar la gestión empresarial de las sociedades que llevan a cabo este servicio. Materialmente esta orden recoge los requisitos que deben cumplir las sociedades en materia de impuestos, de obligaciones laborales y sociales y las condiciones que debe cumplir el conductor del vehículo. Esta orden ministerial fue modificada en 2015³¹ mediante la promulgación de otra norma ministerial que pretende modificar lo establecido en la orden anterior de tal manera que se adecúe al nuevo Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, que modifica el régimen de la actividad de vehículos con conductor, es decir, el ROTT. Esta nueva orden se limita a establecer los documentos a aportar para acreditar los requisitos exigidos en la ROTT y en otras normas que han sido modificadas previamente.

El Informe de Movilidad Urbana realizado por la empresa Cabify en 2014³², sintetiza el modelo regulatorio que deben cumplir los titulares de las licencias VTC las cuales son:

- Una ratio de 1 VTC por cada 30 taxis.
- Los servicios deben contratarse presencialmente, en las oficinas o locales donde los operadores tengan domiciliada la autorización, previo a su prestación. Este requisito ya no es de aplicación, pues ha sido anulado por el Tribunal Supremo debido a la creciente importancia de Internet en la contratación de servicios.

³⁰ Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del Título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre. (BOE núm. 19 de 22 de enero de 2008)

³¹ Orden FOM/2799/2015, de 18 de diciembre, por la que se modifica la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del Título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre. (BOE núm. 207 de 24 de diciembre de 2015)

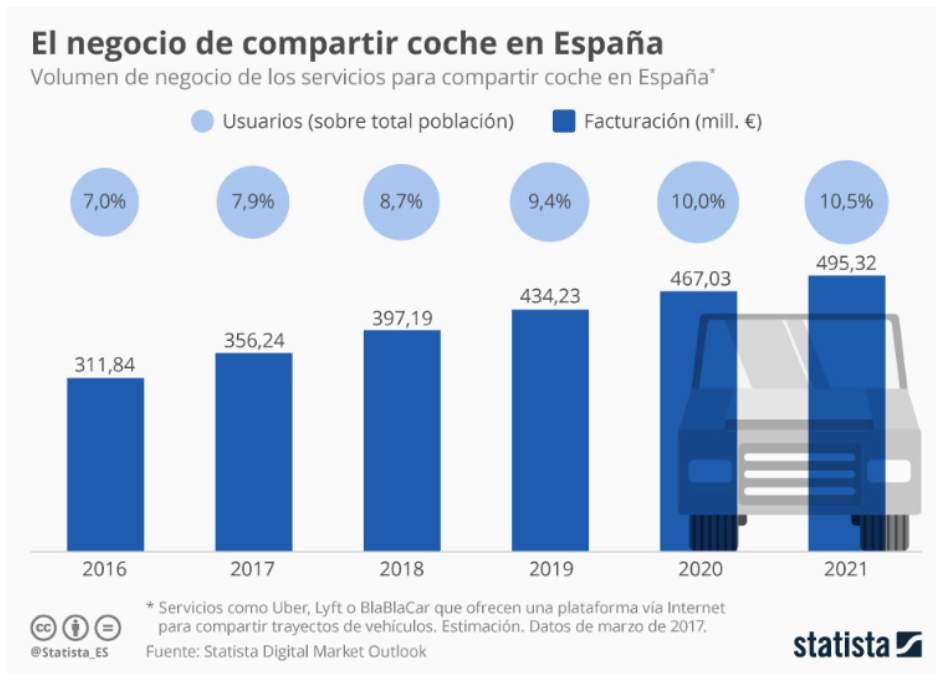
³² Cabify, “Estudio Socioeconómico de Movilidad Urbana en Madrid”, Sharing España, Madrid 2014.

- Se prohíbe la circulación por vía pública para captar clientes, como la recogida de usuarios que no hayan contratado el servicio con antelación.
- Los vehículos no pueden llevar publicidad, excepto la relativa a su condición de servicio público.

4.3. Datos económicos en España

Uber y Cabify son las principales empresas del transporte de viajeros, el llamado vtc, con presencia en Madrid. Entre estas dos empresas existen más de 1.000 vehículos prestando el servicio en Madrid.

La siguiente imagen elaborada por el Portal Statista muestra el volumen de usuarios y de facturación que ha existido en los últimos años y que se proyecta hacia 2021 del concepto ridesharing, incorporando a los mencionados Uber y Cabify, la plataforma Blablacar. Podemos apreciar de manera visual como se trata de un sector en crecimiento pero que tiene ciertas limitaciones: al limitarse a las zonas urbanas los ciudadanos que habitan en las denominadas “ciudades dormitorio” o en municipios próximos a las ciudades no podrán tener acceso a estos vehículos para llegar a la ciudad por lo que muchos emplearán su vehículo privado. Esto ocurre también a la inversa, cuando es el ciudadano urbano el que tiene que desplazarse a su lugar de trabajo fuera de la ciudad. Otro de los grandes competidores en España de este sector es la eficiencia y buenas conexiones del transporte público y la rutina: cuando una persona crece y se acostumbra a ir en metro o en autobús a los sitios es complicado cambiar esa rutina para que cojan el coche.

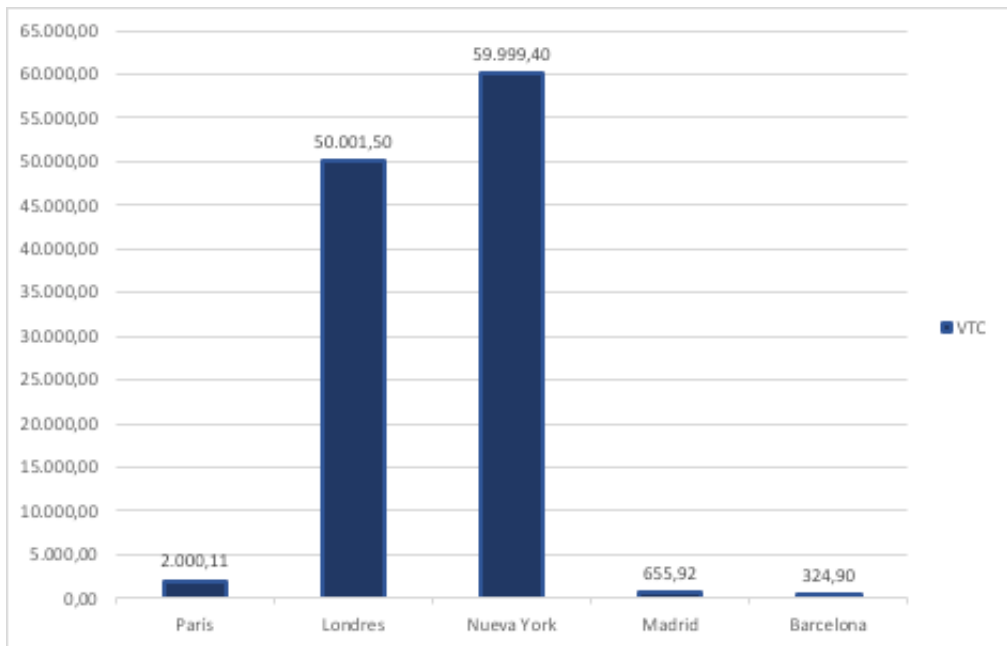


33

A pesar de que estos números muestren un crecimiento exponencial del sector, en España los vtc se encuentran muy por detrás cuantitativamente que el resto de grandes ciudades europeas, si bien es cierto que en muchas de las mismas la regulación es más permisiva. Basándonos en los datos aportados por el mencionado informe de Cabify, encontramos que en Madrid solo un 4% son vtc, siendo taxis el resto, en Barcelona un 3%. Sin embargo, en París, un 10,74% pero son los países anglosajones los que cuentan con el mayor porcentaje: Londres cuenta con un 73,17% y Nueva York con un 79,07%.

Para poder entender estos porcentajes de una manera visual podemos apoyarnos en el siguiente gráfico donde es apreciable la diferencia entre ciudades, y donde he convertido los porcentajes en números aproximados de vehículos vtc circulando las calles de las mencionadas ciudades:

³³ Fuente: Statista Digital Market Outlook



34

5. Posibles Conflictos

5.1 Competencia

En este apartado queremos enfocarnos en que la introducción del carsharing a las ciudades puede suponer un conflicto para el mercado del transporte. Es bien conocido en España los conflictos existentes entre taxis y vehículos de transporte con conductor, dicho conflicto lo analizaremos más adelante, pero por ahora parece ser que no existe dicho conflicto con los vehículos de carsharing, precisamente por su diferencia principal: en estos vehículos no existe conductor. Sin embargo, para evitar posibles futuros conflictos, creemos relevante estudiar cómo se regula la competencia en España y en este sector.

Para ellos nos vamos a basar en la norma suprema, la Constitución Española, la cual recoge en su artículo 38 CE³⁵ lo siguiente:

“Se reconoce la libertad de empresa en el marco de la economía de mercado. Los poderes públicos garantizan y protegen su ejercicio y la defensa de la productividad, de acuerdo con las exigencias de la economía general y, en su caso, de la planificación.”

Con este artículo se propugna la libertad de empresa y por consiguiente la libre

³⁴ Gráfico de elaboración propia.

³⁵ Constitución Española, de 29 de diciembre, (BOE núm. 311 de 29 de diciembre de 1978)

competencia en los mercados constituyéndose como un principio fundamental económico de nuestra sociedad.

En España la competencia se encuentra regulada por la Ley de Defensa de la Competencia³⁶ que hemos mencionado en el punto anterior. Esta Ley establece las bases de fundación de la Comisión Nacional de Competencia, la cual se trata de un órgano cuyas funciones son aplicar la presente ley, proteger y promover la competencia en todos los sectores y en todo el territorio español. Este órgano lleva existiendo en España desde el 7 de octubre de 2013 y cuenta con personalidad jurídica propia. Una de sus funciones es la promoción de la competencia, función que lleva a cabo mediante estudios de investigación en informes sectoriales y mediante un órgano consultivo. Una de las actividades llevadas a cabo por este órgano ha sido el lanzamiento de varias consultas públicas sobre economía colaborativa, por ahora una en 2014 y otra en 2016. Ésta última consulta tuvo un mayor número de respuestas y con ella se llegó a la conclusión de que estas plataformas son “*una oportunidad para la mejora del bienestar social, la regulación y la competencia*”.³⁷ Esto nos indica que el órgano encargado de la competencia en nuestro país se posiciona a favor del carsharing y de la economía colaborativa, por lo que la presencia de futuros conflictos en este aspecto se minimiza.

El carsharing como modo de transporte en las vías urbanas compite con los taxis, los vtc, el transporte público entendido como el metro y los autobuses, y con los vehículos privados. Sin embargo, la incorporación del carsharing a las vías urbanas va a tener un impacto en la competencia en los servicios de transporte. Por ello, analizaremos en los siguientes puntos qué aporta hoy en día y cuáles podrá aportar en el futuro, además de qué efectos tendrá su circulación sobre el resto de servicios de transporte que se ofrecen en las calles de una gran ciudad como pueden ser Madrid o Barcelona.

En primer lugar, cabe destacar que, a día de hoy, no existen sentencias sobre el carsharing en España, debido a su carácter novedoso y reciente, lo que ha supuesto que todavía no se haya visto envuelto en tribunales. Esto se debe también a su falta de regularización, el carsharing ha crecido rápidamente en parte debido a ello ya que a diferencia de los vtc y

³⁶ Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia. (BOE 4 de julio de 2007)

³⁷ Anónimo, “#economíacolaborativa: 1.150 respuestas a nuestras recomendaciones”, *CNMC Blog*, 3 de junio de 2016 (disponible en: <https://blog.cnmc.es/2016/06/03/economiacolaborativa-1-150-respuestas-a-nuestras-recomendaciones/> ; última consulta el 13 de abril de 2018)

los taxis que se encuentran regularizados exhaustivamente, las empresas que se han adentrado en el mundo del carsharing no se encuentran limitados. Esta situación a mi parecer llegará a su fin ya que es necesario que el Estado regule las relaciones entre los consumidores y estas empresas pues, al fin y al cabo, se celebra un contrato entre ambos donde se pone en juego la vida de aquel que conduce y de los que están a su alrededor. Si bien es cierto que el seguro en España y la circulación en vehículos ligeros se encuentra razonablemente regulada como veremos en los puntos siguientes y que al carsharing se le aplica esta regulación, tal y como ocurre con las nuevas tecnologías, este nuevo servicio que se encuentra en crecimiento y desarrollo y puede presentar situaciones fácticas que no se encuentran recogidas en nuestro ordenamiento jurídico.

5.1.1. Conflicto Taxis vs. VTC

El conflicto existente entre los taxis y los vehículos con conductor es palpable. Desde la promulgación de la LOTT que liberaba el número de licencias hasta la creación de la ROTT, que volvía a restringirlas, se dieron un significativo número de licencias de VTC que han sido la causa de las movilizaciones del sector del taxi. En este documento hemos ido exponiendo datos sobre este conflicto que nos ayudan a tener una visión “a pie de calle” del problema, pero para comprender la situación debemos profundizar en ella. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, CNMC) ha realizado una serie de informes sobre el tema³⁸. En uno de ellos establece que económicamente taxis y vtc prestan el mismo servicio, pero que se diferencian en la exigencia de distintos requisitos de acceso y de ejercicio de la actividad, es decir, sus diferencias son principalmente normativas.

Tradicionalmente en el mercado de transporte de viajeros se han distinguido tres segmentos según la recogida de los viajeros, la cuál puede ser, en paradas, en la calle y contratado previamente. Esta es la diferencia fundamental entre los taxis y los vtc. Los vehículos de alquiler con conductor solo pueden realizar su actividad si ésta ha sido contratada previamente, normalmente mediante las aplicaciones en teléfonos móviles como son Uber o Cabify. Sin embargo, los taxis sí que pueden realizar su actividad en los tres segmentos del mercado. Actualmente la CNMC considera que la numerosa normativa

³⁸ “Estudios sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa”, CNMC, marzo de 2016, E/CNMC/004/5

aplicable tanto a los taxis como a los vtc que hemos recogido en los puntos anteriores restringen la competencia sin que ello esté justificado en los principios de regulación económica eficiente. Establecen que la dualidad regulatoria que se ha creado busca el mantenimiento del sector del taxi como monopolio y evitan que los vtc puedan competir directamente con los taxis. Establece que los requisitos recogidos en las normas sobre las características de los vehículos, el tamaño mínimo de la flota y limitar su operación a solo un segmento se encuentran injustificados. Estos límites que se aplican a los vtc son perjudiciales para la sociedad por numerosas razones. La principal es que restringen la competencia lo que conlleva una serie de efectos encadenados: se reduce la disponibilidad de vehículos, aumentan los precios, generan una escasez artificial y limitan las opciones de los consumidores. También conlleva efectos en el propio desarrollo del servicio: aumenta el tiempo de espera, disminuye la calidad, y se ponen impedimentos al desarrollo e innovación. Otro de los efectos que me parece muy relevante pues, en mi opinión, es uno de los motivos de las movilizaciones de los taxis, es que crean un valor de escasez para las licencias lo que conlleva a un aumento del precio de éstas. Hemos comentado anteriormente como las licencias de taxis son escasas y tienen un precio muy alto en el mercado, lo cual, por desgracia para ellos, causa la movilización de los taxistas que han invertido sus ahorros en dicha licencia y ven como aparecen nuevos vehículos con licencias más baratas que realizan un servicio económicamente idéntico.

Este conflicto entre taxis y vehículos de alquiler con conductor se han materializado en numerosas demandas y consecuentemente sus respectivas sentencias van a servir como punto de referencia para la legislación futura en este tema así como para reconducir la normativa existente hacia una postura homogénea sobre esta situación.

En el ámbito mercantil solo existe una sentencia dictada en junio del año pasado por el Juzgado de lo mercantil número 12 de Madrid³⁹. La sentencia 159/2017 de 13 de junio es una respuesta a la demanda efectuada por la Federación Profesional del Taxi de Madrid contra la empresa que gestiona la aplicación Cabify, Maxi Mobility Spain S.L.

Los demandantes alegan que los demandados han infringido el artículo 15 de la Ley de Competencia Desleal el cual establece la violación de normas. En este caso se alegaban los puntos uno y dos de este artículo, los cuales califican de competencia desleal la simple

³⁹ Sentencia del Juzgado de lo Mercantil núm. 12 de Madrid, de 13 de junio 159/2017.

infracción de normas jurídicas que regulen la actividad y la infracción de leyes que implica una ventaja competitiva significativa. Las leyes alegadas son las que hemos mencionado en la sección de legislación vigente de los VTC.

El Tribunal establece en su sentencia el siguiente razonamiento para desestimar la demanda:

“a) las normas supuestamente infringidas en que se funda el reproche de deslealtad no imponen obligaciones a la empresa demandada, sino a los titulares de licencias VTC, con los que dicha demandada no puede confundirse, por lo que técnicamente no han podido ser conculcadas por actos imputables a MAXI MOBILITY SPAIN, S.L.; b) la única prueba que en el orden fáctico se aporta de la comisión de los hechos sustentadores de la demanda (que según se acaba de decir, no serían imputables a la demandada, sino a los conductores titulares de licencia VTC) no resulta en modo alguno concluyente sobre la efectiva realidad de ninguna infracción; c) en caso de que los conductores de licencias VTC hubieran incurrido en alguna infracción administrativa, no ha resultado acreditado que MAXI MOBILITY SPAIN, S.L. haya obtenido con ello ninguna ventaja frente a sus posibles competidores.”

En el ámbito civil existen más denuncias y sentencias dictadas. Este tema es relevante para el objetivo del trabajo ya que queremos buscar los posibles inconvenientes o conflictos a los que se puede o se enfrenta el carsharing en España. Por lo explicado, parece ser que los taxis y los vtc no pueden demandar a las empresas gestoras de la aplicación exigiendo una ratio de licencias, ya que el carsharing no precisa de licencia, ni por entrometimiento en la recogida de clientes en la calle porque el carsharing precisa que el cliente contrate el servicio por adelantado ya que son éstos los que conducen el vehículo.

5.2. Accidentes y Seguros

Para que las empresas de carsharing pueden incorporarse de manera permanente en el mercado es necesario que puedan reducir sus costes fijos, de tal forma que les salga rentable no establecer un precio demasiado alto y los consumidores vean que su coste de oportunidad entre ir en otro medio de transporte o emplear el vehículo de carsharing les resulte beneficioso. Dixit y Rashidi (2014) ratifican la necesidad de bajar los costes para

conseguir el éxito y especifican que esos costes incluyen los costes de seguros.⁴⁰ En su trabajo de 2014 elaboran un estudio a través del cual se analiza a los miembros de compañías de carsharing en Australia para determinar qué características tienen los conductores en común que son más propensos a encontrarse en un accidente. Su estudio muestra que los conductores que conducen más, que tienen un coche propio, y que llevan más tiempo con carné de conducir son menos propensos de causar un accidente. Este estudio muestra a su vez que el sesenta por ciento de los accidentes que ocurren en un vehículo de carsharing son por culpa del conductor. El informe concluye afirmando que las empresas sí que pueden reducir la posibilidad de accidentes teniendo un seguro más alto para aquellos conductores que han tenido accidentes anteriormente y para aquellos que no tienen en propiedad un vehículo. Estas características aparecen en el estudio como altamente correlacionadas con la posibilidad de tener accidentes y además se muestra que un aumento en el seguro no implica que el consumidor cambie de decisión respecto al carsharing.

En este apartado estudiaremos cómo afrontan las grandes compañías de carsharing en España los casos de accidentes y su política en cuanto a los seguros. Nos referiremos en este apartado a la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, (en adelante LRCSCVM), aprobada por el Real Decreto Legislativo 8/2004⁴¹. Esta ley nace como consecuencia de la implantación en España de la normativa comunitaria de los seguros privados, y para poder armonizar las leyes vigentes sobre la libertad de servicios en seguros, el uso y circulación de vehículos de motor, el aseguramiento de la seguridad civil derivada de la circulación de vehículos de automóviles y al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad.

Esta ley establece en su artículo primero, lo que considera como responsable respecto al conductor del vehículo, pudiendo ser este tanto responsable civilmente como penalmente:

⁴⁰ Dixit V. y Rashidi T.H. "Modelling crash propensity of carshare members", *ELSEVIER*, 12 de abril de 2014, (disponible en: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457514000712> ; última consulta 13 de abril de 2018)

⁴¹ Real Decreto Legislativo 8/2004, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículo de motor. (BOE 5 de noviembre de 2004)

“El conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación.

En el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad solo quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos a la culpa exclusiva del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo; no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos.

En el caso de daños en los bienes, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1.902 y siguientes del Código Civil, artículos 109 y siguientes del Código Penal, y según lo dispuesto en esta Ley. “

Esta responsabilidad del conductor del vehículo estará respaldada por un seguro. Debido a que nos estamos centrando en el servicio de carsharing en España, los vehículos tendrán que estar matriculados en el país, cumplir con los requisitos que establece el artículo 2 de la Ley mencionada y seguir toda la legislación vigente. Es por ello por lo que deben contar con un seguro obligatorio que cubra la responsabilidad civil que menciona el artículo 1. Si las empresas de carsharing faltan en su obligación de asegurar su flota de vehículos se verán obligados al pago de sanciones y a la prohibición de circulación de sus vehículos.

Sin embargo, en el caso de la responsabilidad en el ejercicio de la actividad del carsharing no es el conductor el único responsable. También puede serlo el propietario del vehículo, es decir, la empresa gestora de Car2go, Emov, Clickcar, Bluemove, etc. La LRCSCVM establece en su artículo tercero que el propietario será también responsable cuando se encuentre vinculado con el conductor por relación de dependencia, representación o autorización según el artículo 120.5 del Código Penal o también si está relacionado por la infracción del deber de cuidado por parte de la empresa. Esta última relación es una interpretación que realiza el Tribunal Supremo sobre el artículo 1903 CC en su Sentencia de 30 de marzo de 2007⁴². La culpa in vigilando que se establece en la doctrina del Tribunal Supremo y que aparece regulada en los artículos del código civil, también se encuentra presente en el Código Penal, en los delitos de las personas jurídicas recogido en el artículo 31 bis, el cual estudiaremos en el apartado siguiente relativo a la responsabilidad penal.

Por tanto, concluimos que tanto el conductor como la empresa encargada del carsharing pueden ser responsables ante el caso de un accidente.

⁴² Sentencia del Tribunal Supremo, de 30 de marzo de 2007, EDJ 2007/19748

A continuación, estableceremos cómo cada empresa dedicado al carsharing informan a sus miembros del seguro que tienen y su aplicación:

- Car2Go establece en su Web que todos los vehículos que circulan por las ciudades europeas se encuentran asegurados con la empresa Allianz Experten. Esta compañía aseguradora cubrirá al conductor tal y como establece la Ley que hemos ido mencionando siempre y cuando el conductor cumpla con lo establecido en los Términos y Condiciones que debe aceptar al darse de alta en la plataforma.
- Emov establece en su página Web que todos los vehículos están asegurados a todo riesgo siempre y cuando el cliente haya respetado los Términos y Condiciones del servicio. Si el cliente ha cumplido con lo establecido, se le podrá cargar hasta una cantidad máxima de 500 euros, pero si ha infringido este contrato entre Emov y el consumidor estará obligado a hacerse cargo íntegramente de la responsabilidad que conlleva.
- Bluemove cuenta con un seguro como el descrito para Emov, pero en este caso la franquicia es mucho inferior, es de 195 euros, a no ser que el conductor tuviese un carné con menos de un año de vigencia, el conocido como carné novel en cuyo caso la franquicia será de 450 euros. Bluemove ofrece la posibilidad de limitar la responsabilidad del conductor a cero euros si paga la cantidad de 89 euros anuales, los cuales cubren un año desde el momento en que se hace efectivo el importe. Es sorprendente que Bluemove no especifique en su página Web la necesidad de que sus clientes hayan cumplido los términos y condiciones para que su seguro les cubra.
- Respiro especifica que el seguro contratado para sus vehículos cubre tanto la responsabilidad civil como la complementaria, la reclamación de daños y accidentes corporales del conductor, la asistencia en carretera y los daños en el vehículo, las lunas, el robo y el incendio. Este seguro implica una franquicia de 499 euros. Respiro ofrece a sus clientes dos programas para reducir la franquicia, los cuales deben ser contratados de manera individual.

- Avancar establece que para que les cubra el seguro es necesario que los socios cumplan con el contrato de socio y con las normas publicadas en la Web. Este seguro cubre los accidentes a todo riesgo, la responsabilidad civil tanto la obligatoria como la complementaria. Pero esta última se encuentra limitado a un máximo treinta mil euros en caso de fallecimiento, 24 mil quinientos en caso de incapacidad permanente y treinta mil quinientos en caso de asistencia médica. Los socios de esta empresa sufrirán el cargo más alto, 600 euros por incidente, aunque éste puede ser reducido opcionalmente.

Como podemos observar en la gran parte de las empresas someten a condición el seguro de sus usuarios al cumplimiento de lo establecido en los “términos y condiciones”. Se tratan de condiciones generales de contratación, es decir, cláusulas predispuestas que se incorporan a un contrato por una de las partes (en este caso la empresa de carsharing)⁴³. Respecto a este tipo de condiciones, el artículo 80 de la Ley General de Defensa de los consumidores y usuarios establece una serie de requisitos⁴⁴ que tratan sobre la claridad y comprensión de la otra parte contratante de las condiciones. Uno de esos requisitos establece la exclusión de las cláusulas abusivas. El concepto de cláusula abusiva aparece definido en el artículo 82 de la mencionada ley que establece: “*Se considerarán cláusulas abusivas todas aquellas estipulaciones no negociadas individualmente y todas aquellas prácticas no consentidas expresamente que, en contra de las exigencias de la buena fe causen, en perjuicio del consumidor y usuario, un desequilibrio importante de los derechos y obligaciones de las partes que se deriven del contrato.*”. Este artículo se encuentra vinculado con los siguientes y en especial con el artículo 83 que establece la nulidad de las cláusulas abusivas y la vigencia del contrato. Esto es relevante pues si consideramos que la condición de cumplir todos los requisitos que aparece en los términos y condiciones de las plataformas de carsharing para poder estar cubierto por el seguro como abusivo implica la obligación de la empresa a ejecutar el seguro y anular dicha cláusula de las condiciones generales. Para poder apoyar la postura de que ese condicionamiento es abusivo podemos basarnos en el apartado 7 del artículo 86 si entendemos que el seguro es un derecho del consumidor al contratar con estas empresas y

⁴³ Artículo 1 de la Ley 7/1998, de 13 de abril, sobre Condiciones Generales de la Contratación. (BOE núm. 89 de 14 de abril de 1988)

⁴⁴ Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias. (BOE núm. 287, de 30 de noviembre de 2007)

también podríamos recurrir al apartado 2 del mismo artículo si entendemos que con ésta condición la empresa está intentando limitar su responsabilidad frente a posibles daños que pueda sufrir el conductor (como por ejemplo ocurriría si no comprueba los niveles de líquidos del motor y la empresa no se ha asegurado del buen funcionamiento del vehículo y tiene un accidente debido a ello, requisito que establece car2go)

A día de hoy no existen sentencias que recojan esta posible interpretación, si bien es cierto, que no existen sentencias dictadas sobre las empresas de carsharing y los consumidos.

5.2.1 Responsabilidad Penal

En el punto anterior hemos ido mencionando hechos que conllevan responsabilidad penal. Nos estamos centrando en el ámbito de la circulación de vehículos de motor ligeros y su arrendamiento, específicamente, en el carsharing.

En este apartado indicaremos los problemas penales que pueden surgir tanto para las empresas de carsharing como para individuos que decidan hacer uso de su servicio. Estos problemas penales aparecerán cuando una de las partes, empresa o cliente, realice un delito o falta y omisiones dolosas o imprudentes penadas por la ley. A mi parecer, por regla general, los hechos que más pueden afectar a este sector son las omisiones imprudentes.

En el ámbito nacional, solo existen por ahora dos sentencias penales en las cuales se ven envueltas empresas dedicadas al carsharing, pero siempre como víctimas, no como los causantes o responsables del siniestro.

La segunda de ellas es la sentencia dictada por la Audiencia Provincial de Madrid el 23 de enero de 2018⁴⁵, que ratifica la sentencia nº 295/2017 de 20 de octubre del Juzgado Penal nº6 de Madrid. Esta sentencia nos muestra como la empresa Bluemove tuvo que acudir a los tribunales penales porque uno de sus clientes se negaba a pagar la cantidad de 871 euros y había realizado actos de estafa, como enviar recibos de transferencia de cuentas sin fondos, para engañar a la empresa y poder seguir empleando los vehículos de Bluemove en Madrid. Estos hechos implican una pena de 22 meses de prisión para el cliente de Bluemove y el pago de la cantidad más los intereses, Pero no ha sido Bluemove

⁴⁵ Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid, de 23 de enero de 2018, núm. 50/2018

la única empresa que ha visitado los tribunales penales en España, Car2go también tuvo que acudir en 2017 debido a un delito de lesiones que también fue confirmada por la Audiencia Provincial de Madrid (Sección 3ª) en su sentencia del 28 de enero de 2018.⁴⁶

En el ámbito internacional existe más jurisprudencia penal, pues en muchos países como puede ser Estados Unidos, el carsharing se trata de un modelo de negocio que lleva más tiempo implementado.

6. Conclusiones y Recomendaciones

En el presente trabajo hemos establecido el desarrollo de los transportes en España centrandolo nuestro enfoque en los vehículos ligeros. Como hemos ido mostrando la sociedad española se ha ido desarrollando rápidamente en la última década, y también lo ha hecho su industria con mejoras de los transportes que nos han traído al punto en el que nos encontramos hoy en día. El desarrollo de la sociedad nos ha traído hasta la preocupación por el medio ambiente y la economía colaborativa, ésta es la base desde donde nacen las plataformas de carsharing que existen hoy en el mundo.

Como el lector ha podido apreciar, este trabajo se divide principalmente en cuatro partes. Las tres primeras dedicadas a los taxis, carsharing y a los vehículos con conductor respectivamente. Estas secciones nos han mostrado los inicios de estos medios de transporte, el fuerte crecimiento y su presencia en las ciudades españolas y su legislación, en ocasiones excesiva. La cuarta sección se centra en ratificar que, por ahora, no existen conflictos de competencia con las plataformas de carsharing, pero sí que está ocurriendo un conflicto social entre taxis y empresas dedicadas al arrendamiento de vehículos con conductor, lo que ha llevado a dictar numerosas sentencias sobre el asunto. La cuarta sección continúa relatando un estudio aplicado que concluye que las plataformas de carsharing deben incrementar su seguro para aquellos conductores que hayan tenido accidentes previamente y que no posean un vehículo. Esta conclusión puede chocar con la naturaleza de algunas de las empresas dedicadas al carsharing ya que uno de sus objetivos es reducir el número de vehículos. Es por ello, que mis recomendaciones y

⁴⁶ Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid, de 28 de enero de 2018, núm. 39/2018

conclusiones no van a la par que las establecidas en el estudio australiano y son las siguientes:

1. Para concluir el conflicto entre taxis y vehículos con conductor, la administración debe intervenir flexibilizando los requisitos necesarios para obtener la licencia de taxi y emitir más licencias. Sería conveniente que los ayuntamientos estuviesen obligados a emitir licencias cada año de tal forma que no ocurra el estancamiento de licencias que ha ido teniendo lugar en los últimos años. Junto con la emisión de más licencias, la administración debe posicionarse a favor de la libertad de competencia y el funcionamiento del mercado. Regulando lo necesario para proteger al usuario y establecer unos mínimos de calidad y seguridad.
2. La finalidad de los vehículos que operan como carsharing es positiva para la sociedad pues en España, se trata de vehículos eléctricos pequeños, que ocupan menos espacio en las calles y no contaminan el medio ambiente. Pero se trata también de máquina de transporte cuyo mal uso puede acaecer consecuencias negativas para los que se encuentran a su alrededor. Es por ello por lo que es necesario concienciar a la sociedad de los riesgos y posibles consecuencias que les puede ocurrir si tienen un siniestro con uno de estos vehículos, además de promover la incorporación de regulación legal expresa para este tipo de servicios.
3. Tras haber estudiado como recoge nuestro ordenamiento la responsabilidad civil y penal de los usuarios de las vías urbanas e interurbanas y la obligación del seguro y las especialidades de éste en cada empresa de carsharing, hemos abierto las puertas a la posible consideración de la condición que establecen las empresas para hacer efectivo el seguro como cláusulas abusivas. Nos referimos a la condición de cumplir todo lo establecido en lo “términos y condiciones” para poder efectuar el seguro en caso de siniestro y la consideración de la cobertura del seguro como un derecho a la par que una obligación. Por ello, recomendamos que las empresas de carsharing delimiten las acciones que excluyen el seguro y busquen métodos en los que sus miembros y el resto de usuarios de la vía pública pueden confiar en contar con un seguro.

7. Bibliografía

7.1. Legislación

Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, firmado en Roma en 1957. Diario Oficial de la Unión Europea

Ley 16/1987 de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 31 de julio de 1987)

Ley 7/1998, de 13 de abril, sobre Condiciones Generales de la Contratación. (BOE núm. 89 de 14 de abril de 1988)

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. (BOE 8 de octubre de 1990)

Real Decreto Legislativo 8/2004, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículo de Motor. (BOE 5 de noviembre de 2004)

Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia. (BOE 4 de julio de 2007)

Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias. (BOE núm. 287, de 30 de noviembre de 2007)

Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del Título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre. (BOE núm. 19 de 22 de enero de 2008)

Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. (BOE 23 de diciembre de 2009)

Orden FOM/2799/2015, de 18 de diciembre, por la que se modifica la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del Título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre. (BOE núm. 207 de 24 de diciembre de 2015)

7.2. Jurisprudencia

Sentencia del Tribunal Supremo, de 30 de marzo de 2007, EDJ 2007/19748

Auto del Juzgado de lo Mercantil núm. 3 de Barcelona, de 16 de julio de 2015.

Sentencia del Juzgado de lo Mercantil núm. 12 de Madrid, de 13 de junio núm. 159/2017.

Sentencia del Tribunal de la Unión Europea, de 20 de diciembre, 2017/217.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid, de 23 de enero de 2018, núm. 50/2018

Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid, de 28 de enero de 2018, núm. 39/2018

7.3. Obras Doctrinales

Doménech Pascual G. “La regulación de la economía colaborativa”, *Revista CEFLEGAL*, núm 175-176, 2015, pp. 61-104

Estudios sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa”, CNMC, marzo de 2016, E/CNMC/004/5

Cabify, “Estudio Socioeconómico de Movilidad Urbana en Madrid”, Sharing España, Madrid 2014.

Cannon S. y Summers.L.H. “How uber and the sharing economy can win over regulators”, *Harvard Business Review*, 13 de octubre de 2014.

Brighenti B. “Dictamen del Comité de las Regiones Europeo- La dimensión local y regional de la economía colaborativa”, *Diario Oficial de la Unión Europea*, 10 de febrero de 2016, (2016/C 051/06)

Fulton L., Mason J., Meroux D., “Three Revolutions in Urban Transportation”, *UC DAVIS*, mayo 2017.

Loose W. “The State of European Car-Sharing”, *Project Momo Final Report D2*, 2010.

7.4 Artículos

Esteve, J. “240 millones para cabify: así se ha forjado el gigante(odiado) del transporte en España”, *El Confidencial*, 9 de mayo de 2017, (disponible en https://www.elconfidencial.com/tecnologia/2017-05-09/cabify-startups-financiacion-transporte-uber-taxi_1379359/; última consulta el 10 de abril de 2018)

Viana, I. “Los primeros taxis de «precio soportable», *ABC*, 13 de junio de 2014 (disponible en <http://www.abc.es/archivo/20140613/abci-historia-taxis-201406122034.html> ; última consulta 10 de abril de 2018)

Lorenz L. “Global Carsharing Services Revenue Is Expected to Reach \$6.5 Billion

in 2024” , *Navigant Research*, 8 de octubre de 2015, (disponible en <https://www.navigantresearch.com/newsroom/global-carsharing-services-revenue-is-expected-to-reach-6-5-billion-in-2024>; última consulta 10/04/2018)

Múñoz R. y Abellán L. “La Justicia europea falla contra Uber y le obliga a operar con licencia”, *El País*, 21 de diciembre de 2017, (disponible en https://elpais.com/economia/2017/12/20/actualidad/1513755526_225314.html ; última visita el 10 de abril de 2018)

Anónimo, “El carsharing sigue creciendo en España”, *El Referente*, 5 de mayo de 2015 (disponible en: <http://www.elreferente.es/tecnologicos/el-carsharing-sigue-creciendo-en-espana-28454> ; última visita: 10 de abril de 2018)

Anónimo, “Lee antes de aceptar. Lo que no leemos de las Condiciones y Términos del Uso”, 16 de febrero de 2015, Oficina de Seguridad del Internauta. (disponible en: <https://www.osi.es/es/actualidad/blog/2015/02/16/lee-antes-de-aceptar-lo-que-no-leemos-de-las-condiciones-y-terminos-de-uso> ; última consulta el 15 de marzo de 2018)