



**Universitat**  
de les Illes Balears

## **TRABAJO DE FIN DE GRADO**

## **UBERIZACION**

**Ana Isabel Peláez Romero**

**Grado de Relaciones Laborales**

**Facultad de Derecho**

**Año Académico 2020-21**

# UBERIZACION

**Ana Isabel Peláez Romero**

**Trabajo de Fin de Grado**

**Facultad de Derecho**

**Universidad de las Illes Balears**

**Año Académico 2020-21**

Palabras clave del trabajo:

Economía colaborativa, digitalización de la economía, relación laboral.

*Nombre Tutor/Tutora del Trabajo Eduardo Alonso Paulí*

*Nombre Tutor/Tutora (si procede) Eduardo Alonso Paulí*

Se autoriza la Universidad a incluir este trabajo en el Repositorio Institucional para su consulta en acceso abierto y difusión en línea, con fines exclusivamente académicos y de investigación

Autor		Tutor	
Sí	No	Sí	No
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## Resumen

El derecho fundamental a tener unas condiciones justas en el trabajo a menudo no se alcanza en el seno de la economía colaborativa, produciéndose un gran conflicto entre las empresas tradicionales (en el sector del transporte, los taxis, por ejemplo) y las nuevas empresas surgidas al amparo de las nuevas tecnologías (por ejemplo, Uber o Cabify). La falta de unas claras iniciativas normativas a la hora de hacer frente a las amenazas laborales de este nuevo modelo económico suscita que los tribunales de diferentes países tengan que pronunciarse al respecto<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> SAN MARTÍN RODRÍGUEZ, “¿Es necesaria en Europa una estrategia para la economía colaborativa?”, *IUSLabor, Revista d’anàlisi de Dret del Treball*, núm. 3, 2019, pp. 81-113.

## Índice

1. Introducción.....	5
2. La tecnología y las relaciones laborales .....	6
2.1. Economía colaborativa en el sector de los transportes .....	7
2.2. Uber y Cabify vs. Taxi.....	9
2.3 Regulación .....	12
3. Jurisprudencia.....	22
3.1. Uber .....	22
3.2. Cabify.....	23
3.3. Soluciones .....	25
4. Conclusiones.....	27
5. Bibliografía .....	31

## 1. Introducción

En la actualidad han aparecido nuevos modelos de prestación de servicios que buscan poner en contacto de manera novedosa oferta y demanda. Sus efectos son especialmente relevantes puesto que compiten con los servicios ofrecidos por los agentes tradicionales<sup>2</sup>.

En este sentido, el desarrollo de las tecnologías de información, la comunicación y su aplicación en la prestación de los servicios ha sido decisivo en el surgimiento de los nuevos modelos de prestación de servicios, caracterizándose por los siguientes elementos: uso de internet como principal medio para relacionar la oferta con la demanda, empleo de las plataformas virtuales que permiten una gran capacidad de gestión de datos de manera inmediata y a bajo coste y el manejo de los dispositivos móviles como medio para tener acceso a las plataformas de intercambio.

**La digitalización de la economía** y el mercado laboral posibilita la aparición de nuevos tipos de empresas y de maneras de trabajar, siendo las plataformas digitales una de las más polémicas. En relación con este nuevo tipo de empresa digital, la Resolución del Parlamento Europeo, de 15 de junio de 2017, sobre una ‘Agenda Europea para la economía colaborativa’, hace hincapié en la necesidad de proteger los derechos de los trabajadores en los servicios colaborativos, de acuerdo con las prácticas y legislaciones nacionales. Con independencia de su estatus laboral o de autónomo, estos trabajadores tienen derecho a unas condiciones laborales justas y “una adecuada protección jurídica y social”, lo que debe entenderse también referido a la protección en el ámbito de la seguridad y salud laboral (art. 39 de la Constitución Española).

---

<sup>2</sup> COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA, “Consulta pública sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa”, Departamento de Promoción de la Competencia, sf, p. 1.

El objetivo del presente Trabajo Fin de Grado es analizar el régimen laboral de los trabajadores de Uber, así como de otras de plataformas de transportes como Cabify, si se consideran falsos autónomos o realmente realizan su labor con autonomía sin que se den las notas características del trabajo por cuenta ajena.

También, se estudiarán otras cuestiones relativas a la tributación de estas empresas y los aspectos más controvertidos con relación al servicio de transporte y su competencia con los taxistas.

## **2. La tecnología y las relaciones laborales**

La llamada **economía colaborativa** es uno de los nuevos modelos de prestación de servicios que más atención está recibiendo en la actualidad. Aunque no existe una definición consensuada, se puede caracterizar como un modelo de consumo donde se intercambian bienes y servicios que no se encontraban previamente aprovechados a cambio de una compensación acordada entre las partes<sup>3</sup>. Uno de los sectores donde la economía colaborativa tiene una aplicación práctica cada vez más amplia es en el sector de los transportes y en otros sectores como en el turismo.

Con la recesión económica mundial y el aumento de la confianza en internet y los pagos online, se ha producido un cambio importante hacia el acceso a los bienes sobre la propiedad de ellos. La industria de viajes es el sector más afectado por el crecimiento meteórico del compartir y el consumo colaborativo.

---

<sup>3</sup> COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA, “Consulta pública sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa”, Departamento de Promoción de la Competencia, sf, p. 2.

La economía colaborativa no es nueva, pero se ha disparado en los últimos años gracias a la mayor conciencia de los consumidores sobre los activos inactivos. Los alquileres de vacaciones de consumidor y los tableros de anuncios de viajes compartidos han existido durante años, pero los pagos en línea eficientes y la confianza en el comercio electrónico han hecho que compartir sea una alternativa viable para la mayoría de las personas. Las empresas emergentes como Airbnb, Carpooling y Lyft han experimentado un enorme crecimiento. Ahora operan a tal escala que están igualando a los principales hoteles y compañías de transporte en convivencia y, por lo general, superando en precio.<sup>4</sup>

Sin embargo, el crecimiento del consumo colaborativo no se trata solo de viajeros con problemas de efectivo que se conforman con una opción más económica. De hecho, está ganando popularidad entre los consumidores de alto nivel. La confianza en los extraños y el deseo de viajar como un local en lugar de un turista también van en aumento. Compartir y comunicarse con los lugareños es la mejor parte de participar en el consumo colaborativo.

Esta tendencia tiene serias implicaciones para los hoteleros, ferrocarriles, aerolíneas de corta distancia, guías turísticos y agencias de viajes, pero esto no significa que no puedan incorporar lo mejor de la economía colaborativa y seguir siendo relevantes.<sup>5</sup>

## **2.1. Economía colaborativa en el sector de los transportes**

El transporte fue el primero en experimentar el impacto de la economía colaborativa debido, principalmente, a dos factores: la pérdida de poder adquisitivo de la población tras la crisis y las infraestructuras públicas de transporte ineficientes.

---

<sup>4</sup> TRIVETT, V., “What the sharing economy means to the future of travel”, *Skift Research*, 2013. Disponible en: <https://research.skift.com/report/what-the-sharing-economy-means-to-the-future-of-travel/>.

<sup>5</sup> TRIVETT, V., “What the sharing economy means to the future of travel”, *Skift Research*, 2013. Disponible en: <https://research.skift.com/report/what-the-sharing-economy-means-to-the-future-of-travel/>.

De esta forma, comenzaron a aparecer nuevos modelos de negocio cuyo objeto era compartir vehículo, ofrecer bicicletas de uso compartido, etc.

En el sector de transporte de viajeros por carreteras en ambientes urbanos, han aparecido plataformas basados en internet que relacionan a pasajeros con empresas o particulares que ofrecen un servicio de transporte. Para ello, la plataforma cobra una comisión<sup>6</sup>. Sin embargo, este servicio entra en colisión con el servicio que ofrecen los taxis y VTC existentes. Los efectos sobre el mercado de taxi y VTC del nuevo modelo de servicio son: información para el consumidor sobre el coche y conductor que va a emplear, a partir de un sistema de reputación de la plataforma que se basa en la opinión de los usuarios; mayor flexibilidad y variedad de la oferta disponible para el consumidor, ya que se puede decantar por una gran variedad de vehículos; posibilidad de reducción de precio en comparación a los servicios tradicionales, teniendo como efectos una mayor competencia efectiva, calidad e innovación en el mercado de estos nuevos servicios; mayor empleo de los vehículos existentes, en el supuesto de coches particulares que buscan prestar este servicio; y traslado de la demanda desde los servicios de taxi y VTC a la nueva plataforma.

Desde la aparición de estas empresas, en España se produjo un importante conflicto entre estas empresas y las asociaciones de taxi debido a dos motivos<sup>7</sup>:

- El tipo de relación laboral que los conductores de estos tipos de automóviles mantienen con la empresa, puesto que no tienen un contrato de empleado sino

---

<sup>6</sup> Uber generalmente cobra entre el 20% y el 30% de la tarifa del conductor como sus ingresos. Cabify, por su parte, cobra un 20% a los conductores en concepto de tecnología. Los taxistas tienen el precio por kilómetro cerrado mientras que las plataformas pueden elegirlo.

<sup>7</sup> RODRÍGUEZ-ANTÓN, J.M; ALONSO-ALMEIDA, M.d.M; RUBIO-ANDRADA, L.; CELEMIN PEDROCHE, M.S. *La economía colaborativa. Una aproximación al turismo colaborativo en España*. CIRIEC-España, *Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, núm. 88, 2016, pp. 259-283.

de autónomo. No obstante, aproximadamente el 95% de los taxistas también operan como autónomos<sup>8</sup>.

- Un sistema impositivo diferente entre los propietarios de los taxis habituales y los impuestos reducidos que disfrutaban los propietarios de vehículos Uber o la empresa propia, al tener éstos la sede en paraísos fiscales. Sin embargo, los taxistas también tienen importantes ventajas fiscales. Los taxistas autónomos tributan por módulos, esto es, pagan una cantidad fija anual en concepto de IVA “régimen simplificado de IVA”. Este sistema se basa en estimaciones que realiza Hacienda normalmente por la distancia recorrida del vehículo. Con este sistema de módulos, los taxistas pagan muy pocos impuestos e incluso, cuando se tiene que amortizar la licencia del taxi, no se tiene que pagar ni IRPF.

## **2.2. Uber y Cabify vs. Taxi**

Uber, el popular servicio de viajes compartidos, sin duda ha afectado a la industria del taxi al ofrecer precios más bajos, un servicio más rápido y de mayor calidad, así como un mayor grado de transparencia en términos de elección de conductores y determinación de tarifas<sup>9</sup>. Inevitablemente surge una pregunta: ¿Uber presenta una competencia de precios leal o desleal a las compañías de taxis al ofrecer precios significativamente más bajos, recortar costes fijos y evitar a los intermediarios? ¿Existe una laguna en la regulación del transporte colaborativo?

Uber tiene una clara ventaja al ser una de las primeras empresas del mercado con un modelo de negocio basado en la economía colaborativa en el sector del transporte, pero muchos competidores como Lyft están ahí para asegurar que no haya monopolio.

---

<sup>8</sup> SANZ, A., “La cara oculta del taxi: evasión de impuestos, blanqueo y especulación con licencias”, *Voz Populi*, 2018. Disponible en: [https://www.vozpopuli.com/economia-y-finanzas/taxi-blanqueo-evasion-impuestos-especulacion-licencias\\_0\\_1159684858.html](https://www.vozpopuli.com/economia-y-finanzas/taxi-blanqueo-evasion-impuestos-especulacion-licencias_0_1159684858.html)

<sup>9</sup> PEPIC, L., “The sharing economy: Uber and its effect on taxi companies”, *Acta Economica*, vol. 16, núm. 28, 2018, pp. 123-136.

Desde un punto de vista microeconómico, Uber podría verse como un buen sustituto de los taxis. Además de precios competitivos, Uber ofrece un servicio rápido al emplear sus propias aplicaciones para teléfonos inteligentes, mejor calidad de servicio, posibilidad de elegir el tipo de vehículo, conductores, etc. Las compañías de taxis están bajo un estricto control de las autoridades locales y centrales, y por ello tienen poca influencia en las tarifas de viaje. Uber, por otro lado, tiene total libertad para elegir su política de precios. Solo tiene en cuenta factores como la ubicación geográfica, la elasticidad de la demanda, el tipo de servicio, etc.

La mayoría de las empresas de taxis tienen algún tipo de monopolio en las ciudades donde operan. Más aún, cuando se ven en conjunto, todos los servicios de taxi en una ciudad determinada tienen una calidad de servicio similar. Por ejemplo, los clientes de taxis no pueden elegir el automóvil en el que viajarán ni el conductor en la mayoría de los casos. Uber suele ofrecer vehículos de mejor calidad, incluso coches de lujo, lo que atrae a muchos clientes y, en algunos casos, incluso justifica un precio más elevado que los taxis normales.

Hay que tener en cuenta la naturaleza de las *startups* tecnológicas del siglo XXI que se convierten en grandes empresas. Este tipo de empresas tienen una alta probabilidad de desarrollar un monopolio en sus respectivos mercados. Muchos factores crean este clima, entre los que se encuentran la falta de un buen sustituto (por ejemplo, Facebook o Google) debido a la singularidad del producto o servicio, adquisiciones de competidores en etapas tempranas y una participación de mercado cada vez mayor debido al aumento de los presupuestos de marketing, el reconocimiento de marca y la fidelización de los clientes. Un mercado de taxis monopolizado es un escenario que nadie quiere, por lo que se debe emplear alguna forma de regulación con respecto a la competencia. Sin embargo, ya es un problema, considerando el hecho de que Uber se ha extendido por todo el mundo y está comprando *startups* internacionales, incluso aquellas que no están directamente relacionadas con el transporte.

Por un lado, Uber pone en contacto a conductores particulares con personas interesadas en realizar un viaje o un simple traslado urbano. El transporte se realiza en el vehículo particular del conductor a cambio de una contraprestación que cobra Uber mediante tarjeta de débito o crédito, que previamente se ha registrado por el usuario en la página web de la citada plataforma. Al parecer, Uber retiene un 20% y entrega el resto al conductor. También abona algunos pluses, por ejemplo, por estar presente en la calle un determinado mínimo de horas.

Cabify, por su parte, obtuvo un beneficio neto de 2,7 millones de euros en España en 2019, frente a las pérdidas de 1,8 millones en el año 2018. La empresa consiguió sus primeros beneficios en la división Maxi Mobility Spain, a través de la que actúa el negocio de intermediación del servicio de vehículo de alquiler con conductor, tras aumentar sus ventas un 54%, hasta alcanzar los 223 millones de euros. Según la empresa, este aumento fue resultado del crecimiento de su actividad de intermediación y prestaciones de VTCs como su extensión a nuevas ciudades, como Murcia y Santander, estando presente ya en nueve capitales de provincia<sup>10</sup>.

En 2019, Cabify aumentó un 54% el número de trayectos realizados y en un 35% el número de pasajeros transportados. Esta empresa cuenta en nuestro país con unos 400 empleados, que actualmente se encuentran afectador por un ERTE de reducción de jornada ante la caída de actividad que el negocio de VTC está registrado, resultado de las restricciones a la movilidad que el COVID-19 ha conllevado.

En Europa, la reacción de los Estados miembros ha sido en general hostil, especialmente en los casos de Bélgica, Francia y España. En Bélgica, la Corte Comercial de Bruselas ha determinado que Uber es ilegal y ha ordenado a la empresa abandonar la ciudad, bajo amenaza de una multa de 10.000 euros por servicio. En Francia están

---

<sup>10</sup> REDACCIÓN CINCODÍAS, “Cabify logró su primer beneficio en España en 2019 tras elevar un 54% los trayectos”, *Cinco Días*, 2020. Disponible en: [https://cincodias.elpais.com/cincodias/2020/05/19/companias/1589881629\\_399696.html](https://cincodias.elpais.com/cincodias/2020/05/19/companias/1589881629_399696.html)

pendientes varias demandas. Y en España, el gobierno ha recordado que la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres establece que todas aquellas personas o empresas que realicen estos servicios de transporte sin contar con autorización incurrirán en una infracción muy grave, sancionable con una multa de 4.001 a 6.000 euros, que podría aumentar hasta 18.000 euros en caso de reiteración.

### **2.3 Regulación**

Dado que la actividad de Uber supone una clara competencia con el transporte legal de personas (con los servicios de taxi, por ejemplo), hay que tener en cuenta que los servicios contratados a través de esta plataforma deben gravarse con el IVA, con independencia de que dichos servicios sean legales o no, siendo la exigencia del IVA compatible con las multas que puedan imponerse por incumplimientos de la normativa sobre el transporte de personas.

En este sentido, las plataformas intervienen en la economía colaborativa conectando al prestador del servicio con los usuarios, permitiendo que se den las transacciones entre los mismos. Ello implica la realización del hecho imponible del IVA por prestar un servicio de mediación (art. 11.2.15º LIVA), además de un servicio de transporte.

En este sentido, Uber opera con una filial española (Uber Systems Spain SL) que fue constituida en 2014. Su matriz, Uber International Holding B.V., está radicada en Holanda, siendo su tributación muy favorable para holdings con sede allí. La facturación de la empresa que se lleva a cabo en Madrid se traslada a la sociedad matriz, donde se reúnen todos los ingresos fuera del territorio estadounidense. Después, entregan a los conductores, que sí tributan por ello, las cantidades que se han ingresado por cada viaje descontando la comisión de hasta el 25%. La filial española de Uber únicamente lleva a cabo servicios de marketing y ventas en el mercado, lo que le permite generar unos ingresos muy bajos, pagando un impuesto de sociedades muy reducido.

Por otro lado, Cabify, tiene su matriz en Delaware, que simboliza un “cuasi-paraiso” fiscal por su baja tributación. Ubicaron allí la matriz por sus importantes ventajas impositivas, aunque España no considera paraíso fiscal a dicho lugar (tampoco lo es Holanda donde Uber tiene su sede fiscal). No obstante, en nuestro país, el negocio de la empresa se registra a través de su filial española. La sociedad española obtiene el importe de todo el viaje y entrega a los conductores autónomos lo correspondiente al restar su comisión de hasta el 25% por el servicio de intermediación. Por ello, sus ingresos netos son los que proviene de esta comisión y de servicios a otras filiales del grupo. Gracias a elevar los precios de transferencia hace que aumenten los gastos de forma importante de las sociedades locales y consiguen tributar menos (menores beneficios e Impuesto de Sociedades).

Por su parte, los **taxistas** tributan mayoritariamente por el régimen fiscal de **módulos**, en función de parámetros como el personal asalariado y no asalariado, y la distancia recorrida con el vehículo, lo que permite disminuir de forma relevante la factura fiscal, a diferencia de las VTC que se regulan bajo el régimen de estimación directa. Junto a las trampas que se pueden hacer al declarar los kilómetros realizados, también cuentan con importantes ventajas fiscales como la devolución del IVA soportado de compras importantes como la del propio coche o la bonificación en el impuesto de circulación<sup>11</sup>.

En cuanto a las licencias de los taxistas, debe señalarse que el servicio de taxi está regulado en nuestro ordenamiento jurídico en ya antiguo, pero aún vigente 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. Expresamente, la modalidad de autotaxis está regulado en el art.2, clase A, como vehículos que prestan servicios medidos por contador taxímetro, ordinariamente en suelo urbano o urbanizable definido

---

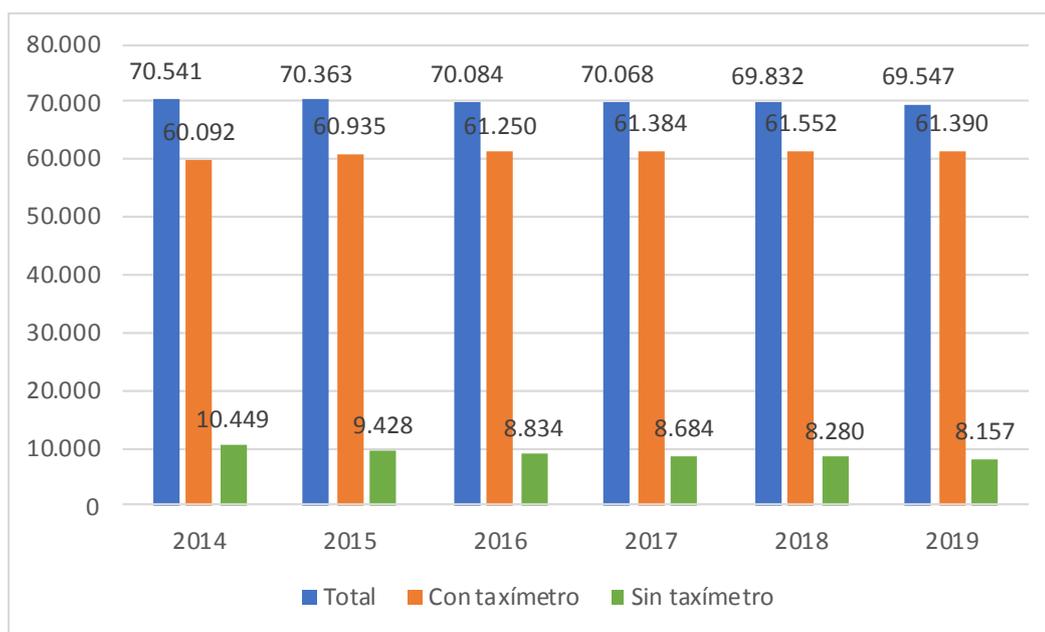
<sup>11</sup> MARTÍNEZ, J., “Una batalla fiscal: así pagar impuestos Uber, Cabify y los taxistas en España”, *El Español*, 2017. Disponible en: [https://www.elespanol.com/invertia/empresas/20170531/220228552\\_0.html](https://www.elespanol.com/invertia/empresas/20170531/220228552_0.html)

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.

El art. 10 requiere estar en posesión de la preceptiva licencia de la Entidad Local correspondiente para la prestación de los servicios al público de autotaxis, resultando habilitadas tales entidades para aprobar una Ordenanza reguladora de este servicio.

En 2019, existe un total de 69.547 taxistas, teniendo la mayoría taxímetro (61.390), mientras que una minoría no tiene (8.157). Esta cifra se ha mantenido más o menos estable desde 1996.

**Gráfico 1. Taxistas con taxímetro y sin taxímetro**



Fuente: elaboración propia a partir del INE<sup>12</sup>

<sup>12</sup> INE, “Turismos de servicio público por comunidades, ciudades autónomas y provincias, ámbito territorial y disponibilidad de taxímetro (a 31 de julio de cada año)”, 2020. Disponible en: <https://www.ine.es/jaxi/Datos.htm?path=/t10/p109/10/&file=00001.px#!tabs-tabla>

El art. 12 del 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, al referirse al conductor asalariado de los titulares de licencias de taxis con derecho a la transmisión de las mismas, dice textualmente que podrán solicitar licencia los “que presten el servicio con plena y exclusiva dedicación en la profesión acreditada por la inscripción y cotización en tal concepto en la Seguridad Social”; debiendo destacar que el legislador utiliza el tiempo verbal presente, “que presten”; y no el “que hayan prestado”; por lo que, conduce a interpretar que dicho momento sea presente. Es decir, que ha de ser en el momento de la solicitud de transmisión cuando el asalariado se debe encontrar dentro de las circunstancias reglamentarias que determinan su derecho a la tal transmisión.

Una de las características reguladas en el Reglamento de las licencias de autotaxis es su intransmisibilidad, conforme a lo dispuesto en el art. 14, salvo las excepciones que el propio precepto regula:

- a) En el fallecimiento del titular, a favor de su cónyuge viudo o herederos legítimos.
- b) Cuando el cónyuge viudo o los herederos legitimarios y el jubilado no puedan explotar las licencias como actividad única y exclusiva, y previa autorización de la Entidad Local, en favor de los solicitantes reseñados en el art. 12, teniendo en todo caso derecho de tanteo cualquier otro heredero forzoso en posesión del “permiso local de Conductor”.
- c) Cuando se imposibilite para el ejercicio profesional el titular de la licencia, por motivo de enfermedad, accidente u otros que puedan calificarse de fuerza mayor (entre ellos la retirada definitiva del permiso de conducir necesario).
- d) Cuando la licencia tenga una antigüedad superior a cinco años, el titular podrá transmitirla, previa autorización de la Entidad Local, al Conductor asalariado con permiso de conducir y ejercicio en la profesión durante un año, no pudiendo el primero obtener nueva licencia del mismo Ente local en el plazo de diez años por ninguna de las formas establecidas en este Reglamento, ni el adquirente transmitirla de nuevo sino en los supuestos reseñados en el presente artículo.

Entre dichas excepciones está prevista expresamente la que pueda realizar el titular jubilado; pero el beneficiario de la transmisión está limitado subjetivamente en favor de los solicitantes reseñados en el art. 12, a saber:

a) Los conductores asalariados de los titulares de licencias de las clases A) y B) que presten el servicio con plena y exclusiva dedicación en la profesión; acreditada mediante la posesión y vigencia del permiso de Conductor expedido por el Ente Local creador de las licencias y la inscripción y cotización en tal concepto a la Seguridad Social.

b) Los titulares de la clase B) de la corporación local adjudicadora de las licencias A) y B), siempre que sean poseedores de una sola de las de autoturismo y se anule ésta cuando obtengan la de autotaxis.

c) Las personas naturales o jurídicas que las obtengan mediante concurso libre.

En todo caso, la transmisión de la licencia en las condiciones señaladas está sujeta a autorización de la Entidad Local.

De este modo, el titular de la licencia resulta obligado a su explotación, como dispone el art. 17, personal o conjuntamente mediante la contratación de conductores asalariados en posesión del permiso local de Conductor y afiliación a la Seguridad Social en régimen de plena y exclusiva dedicación y de incompatibilidad con otra profesión; si no puede cumplirse con dicha obligación procederá la transmisibilidad de la licencia, pero solo en los casos tasados del art. 14 que, como hemos visto, resulta admitida en los supuestos de jubilación, pero con la limitación subjetiva que se establece expresamente; en otro caso, el titular deberá renunciar a la licencia.

Por tanto, en el supuesto del titular jubilado, no resulta autorizable la transmisión sin más de la licencia a otro vecino de la localidad cuya profesión sea conductor; ya que éste ha de ser asalariado de un titular de licencia de la clase A) y B), o titular de la clase B) de la corporación local adjudicadora de las licencias A) y B) siempre que sea poseedor de una sola de las de autoturismo y se anule ésta cuando obtenga la de autotaxis. En otro caso, debe obtenerse mediante concurso libre.

Finalmente, en el supuesto de que la licencia fuese transmisible con autorización municipal, dicha autorización compete al alcalde, en virtud de la competencia residual otorgada a éste por el art. 21.1.s de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

Sin embargo, el tema de las licencias es controvertido. Existen propietarios que pagan a sus conductores el salario mínimo, que se paga en efectivo y al día. No obstante, el resto de la nómina se paga en negro con el fin de ahorrarse los costes de la Seguridad Social.

La mayoría de los taxistas, eso sí, gestionan su propia licencia y son trabajadores autónomos. No obstante, como se ha dicho, su sistema impositivo es muy controvertido, en especial aquellos que se encuentran acogidos al régimen fiscal de módulos. Este sistema no tiene en cuenta los beneficios reales, sino que se hace una estimación de la facturación de los taxistas, lo cual suele ser favorable para reducir la factura con la administración.

Además, también es controvertida aquella limitación legal que establece que únicamente se puede conceder una licencia de VTC por cada 30 licencias de taxis. Esta proporción, según los taxistas, no se cumple. Esta regulación no siempre ha estado vigente, sino que ha ido cambiando con los años. Esta proporción 1/30 se incorporó en nuestro ordenamiento a través de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, de 1987 y estuvo vigente hasta 2009, cuando se liberalizó el sector (Ley Ómnibus).

En 2013, el Gobierno de Mariano Rajoy, a través de la Ley 9/2013, volvió a modificar la regulación, abriendo la puerta a nuevas limitaciones (“podrán establecerse limitaciones reglamentarias al otorgamiento tanto de nuevas autorizaciones habilitantes para la realización de transporte interurbano en esa clase de vehículos como de las que habilitan para el arrendamiento de vehículos con conductor”). A partir del Decreto 1057/2015, se volvió a la regulación del 1/30. Sin embargo, el Tribunal Supremo también

ha dado la razón a varias empresas de VTC que habían demandado a las Comunidades Autónomas por negarles licencias correspondientes a los años 2009 – 2015, cuando el sector se liberalizó.

Como consecuencia del período en el que se liberalizó el sector, hizo que el ratio taxis/VTC ya no se respete.

**Gráfico 2. Licencias de taxis por cada licencia de VTC por comunidades**

	Número de licencias		Ratio taxis/VTC Número de licencias de taxi por cada licencia de VTC
	VTC	Taxi	
 Cantabria	209	511	2,4
 Madrid	5.277	15.524	2,9
 Andalucía	1.731	8.971	5,2
 Cataluña	2.056	12.330	6,0
 Murcia	112	771	6,9
 Castilla y León	307	2.295	7,5
 Navarra	57	432	7,6
 La Rioja	16	166	10,4
 Baleares	213	2.474	11,6
 Galicia	276	3.620	13,1
 Aragón	165	2.205	13,4
 Asturias	104	1.399	13,5
 Com. Valenciana	254	4653	18,3
 País Vasco	94	2.132	22,7
 Canarias	252	6.053	24,0
 Castilla-La Mancha	46	1.126	24,5
 Extremadura	30	877	29,2
 <b>TOTAL</b>	<b>11.199</b>	<b>65.539</b>	<b>5,9 MEDIA</b>

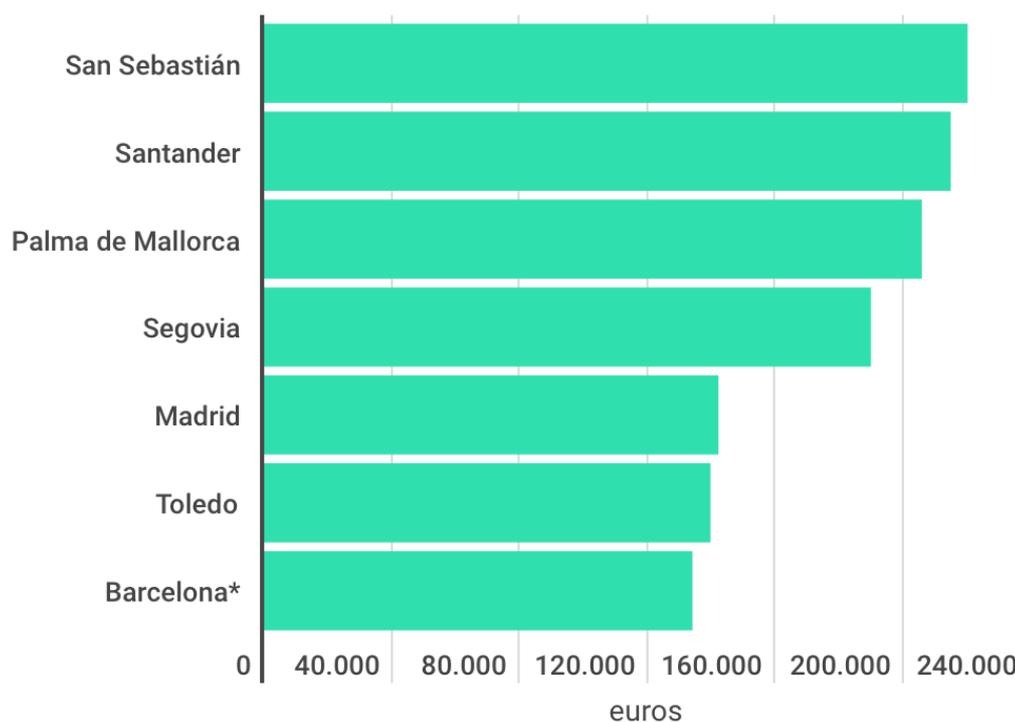
Fuente: Redacción Coinc<sup>13</sup>

<sup>13</sup> REDACCIÓN COINC, “¿Es más barato coger un taxi, Uber o Cabify?”, Coinc. Disponible en: <https://www.coinc.es/blog/noticia/coste-coger-taxi-uber-cabify>

Una de las quejas del sector del taxi, son los costes de las licencias, según un informe de la CNMC, el valor de una licencia de taxi es de 134-115euros.

En el año 2015 el valor medio de una licencia en el mercado secundario alcanzó los 220.271euros en la ciudad de San Sebastián, 215.000 euros en Santander, 205.957 euros en Palma de Mallorca, 190.000 euros en Segovia, 142.254 euros en Madrid o 139.750 euros en Toledo, por citar algunos ejemplos, según este otro informe de la CNMC<sup>14</sup>.

**Gráfico 3. Valor medio de una licencia de taxi en el mercado secundario**



Fuente: CNMC<sup>15</sup>

<sup>14</sup> CNMC, “Informe económico sobre las restricciones a la competencia incluidas en el Real Decreto 1057/2015 y en la Orden FOM/2799/2015, en materia de vehículos de alquiler con conductor -UM/085/15 y acumulados”, CNMC. Disponible en: <https://www.cnmc.es/file/107176/download>

<sup>15</sup> CNMC, “Informe económico sobre las restricciones a la competencia incluidas en el Real Decreto 1057/2015 y en la Orden FOM/2799/2015, en materia de vehículos de alquiler con conductor -UM/085/15 y acumulados”, CNMC. Disponible en: <https://www.cnmc.es/file/107176/download>

No obstante, los precios de las licencias son consecuencia de la especulación de estas. En su origen, el precio de las licencias, cuando se otorgaban en los ayuntamientos, es muy inferior. Por ejemplo, desde el Ayuntamiento de Madrid se explica que las últimas licencias ofrecidas en 1980 o anteriormente, se concedieran de forma gratuita. Por otra parte, en Barcelona costaban unas 75.000 pesetas (ahora son 450 euros). No obstante, el precio de las licencias de VTC en el mercado secundario varía entre 30 y 50.000 euros<sup>16</sup>.

En cuanto al precio, las tarifas de VTC son cerradas para el cliente, algo que no ocurre con el taxi. Aunque es cierto que el precio de VTC es variable dependiendo de la oferta y la demanda, no se cobran suplementos por aeropuerto o estaciones o maletas.

Las tarifas de los taxis son establecidas por la Administración año a año, mientras que las de las VTC se rigen bajo la oferta y la demanda. Así, en el caso de los taxis, existen unas tarifas fijas (precio que se cobra por montarse en el taxi) y a ello se añade una tarifa en función de la distancia, que además variará dependiendo de si se coge el taxi por el día o por la noche o si es festivo. Por ejemplo, en el caso de Madrid, la bajada de bandera son 2,40 euros. A ello se le suma la tarifa de 1,05 euros por kilómetro si es un día entre semana de 7 a 21 horas. La tarifa asciende si es de noche o fin de semana.

Uber, por su parte, cobrará un precio en función de la duración del trayecto y la distancia recorrida. Aunque la aplicación da una estimación del precio que costará el trayecto, pudiendo hacer el tráfico que el precio del viaje sea más alto que la estimación. Los precios que emplea la empresa en el caso de UberX para hacer los cálculos son 0,20 euros por minutos y 1,15 euros por kilómetro. En el caso de Uber One, el modelo eléctrico de gama alta existe una tarifa base de un euro a lo que se añade el precio de 0,45 euros por minuto y 1,5 euros por kilómetro.

---

<sup>16</sup> ESPINOSA, J., “La comparativa taxi-VTC a examen”, *Newtral*, 2019. Disponible en: <https://www.newtral.es/la-comparativa-taxi-rtc-a-examen/20190128/>

Cabify cobra un precio fijo por kilómetro, aunque se condiciona al tipo de servicio (la empresa en cada ciudad ofrece diferentes categorías como Lite, Executive, Baby o Group). Por ejemplo, en Madrid, el servicio de Lite, que es el más básico, cuesta 1,65 euros por kilómetro en los primeros 20 kilómetros y a partir del 21 kilómetro, cuesta 1,05 euros<sup>17</sup>.

Otra cuestión controvertida es el tema de la relación de empleo que une a los conductores con la empresa. La cuestión de si existe una relación de empleo o no, se establecen en función de tres criterios esenciales: la naturaleza del trabajo, la existencia de una relación de subordinación y de una remuneración.

Para que se dé el criterio de subordinación, el prestador del servicio debe actuar bajo la dirección de la plataforma colaborativa. Es decir, el prestador del servicio no puede adoptar libremente qué servicios proporcionará ni cómo los concederá. Para que exista la subordinación no debe ir acompañada necesariamente de la supervisión continua.

Por otro lado, para que se ejecute el criterio de la naturaleza del trabajo, el prestador del servicio debe desarrollar una actividad remunerada demostrando que sea efectiva y real.

---

<sup>17</sup> GARIJO, M., “Esto es lo que te cobran Uber, Cabify y MyTaxi por sus servicios”. *El Diario*, 2017. Disponible en: [https://www.eldiario.es/economia/tarifas-cobran-uber-cabify-mytaxi\\_1\\_3357073.html](https://www.eldiario.es/economia/tarifas-cobran-uber-cabify-mytaxi_1_3357073.html)

### **3. Jurisprudencia**

#### **3.1. Uber**

En la sentencia de 10 de abril de 2018<sup>18</sup> ha fallado que Uber Systems Spain SL, la entidad demandada, no es quién ha realizado los actos desleales alegados.

En la demanda se imputaron tres actos de competencia desleal a Uber Systems Spain, SL: infracción de normas (artículo 15 de la Ley de Competencia Desleal), engaño (5 de la misma Ley) y no respetar las exigencias de la buena fe (4 de la Ley de Competencia Desleal). El titular del Juzgado desestima los dos primeros al considerar que los actos alegados no son imputables a la demandada: la filial española ni ha creado, ni gestiona la aplicación informática Uberpop; no es la titular de los vehículos que desarrollan el servicio; no ha contratado a los conductores, ni ha fijado el precio de los trayectos y tampoco ha creado ni explotado la página web que anuncia los servicios de la plataforma colaborativa.

La sentencia del Tribunal de Justicia y las de los juzgados de lo mercantil no han puesto ni pondrán fin a la guerra entre Uber y los taxistas en España porque la multinacional estadounidense ha cambiado de estrategia. Actualmente presta servicios de arrendamiento de vehículo con conductor (conocidos en la práctica como VTC) al amparo de las preceptivas licencias. Con lo cual la pelea ha mudado de escenario. Pero no sólo eso, se ha vuelto mucho más compleja.

De un lado, han aumentado los intereses en conflicto, al resultar implicadas las empresas que venían prestando servicios VTC, las personas que, viendo la oportunidad de negocio, han adquirido licencias VTC y las administraciones públicas que deben emitir las.

---

<sup>18</sup> Sentencia del JMe. Núm. 3 de Barcelona de 10 de abril de 2018, nº 929/2014.

De otro lado, la batalla no sólo se libra ante los tribunales; también en las oficinas de las Administraciones competentes para emitir las autorizaciones, en los Gobiernos (central y autonómicos) que regulan las condiciones de su obtención y de la prestación del servicio, así como en las más altas instancias judiciales, pues deben resolver los recursos interpuestos contra las normas que ordenan el sector.

### **3.2. Cabify**

El Auto del Juzgado Central de Instrucción de 3 de octubre de 2019 <sup>19</sup>resuelve una querrela interpuesta frente a Cabify y Uber. Según la querrela, las empresas Uber y Cabify emplean a diferentes empresas de VTC como Ares Capital, Cibeles y Gesstaxi, puesto que en realidad aquellas no son meras plataformas de intermediación entre las VTC y los usuarios, creando una red de contratas y subcontratas que ocultan realmente a falsos autónomos. Pese a no contar licencias de taxi, los querellados actúan como taxistas. Así, según el querellante, el esquema es el siguiente: se obtiene una autorización de VTC por un precio muy inferior al de una licencia de taxi; se explota tal autorización como si se habilitase para prestar servicios de taxi; y tal explotación se desarrolla sin que resulte aplicable la legislación del taxi.

Por ello, se ha dado, en opinión de la parte querellante, ha tenido lugar una intromisión ilegítima en un mercado muy regulado como el del taxi, que le ocasionó daños y perjuicios permanentes. En opinión de la parte querellante, se dieron los siguientes hechos delictivos: delito de alteración del precio de las cosas con engaño (art. 284.1.10 del CP); delito de administración desleal (art. 252 CP); delitos contra la Hacienda Pública (art. 305 CP); delitos contra los derechos de los trabajadores (art. 311 CP); delitos de estafa (arts. 248.1, 249 y 250.1.4º, 5º, 6º y 7º CP); y delito de blanqueo de capitales (art. 301 CP).

---

<sup>19</sup> Auto de Madrid del Juzgado Central de Instrucción de 3 de octubre de 2019, rec. 39/2019.

Según el Auto nº 345/2019, de 24 de junio de 2019, de la Sala de lo Penal de la Audiencia Nacional, que inadmite a trámite la querrela formulada por UNAUTO VTC, Unión Nacional de AutoTurismo, no se da la conducta típica de alteración del precio de las cosas con engaño, esto es, de "intentar alterar los precios resultantes de la libre competencia", ya que en el sector del transporte de viajeros en movilidad urbana no existe libre competencia de empresas ni de precios. Es la Administración la que otorga o no la licencia y fija las condiciones y tarifas del servicio, de forma que los querrelados no pueden alterar esos precios, no solo por falta de capacidad para expulsar del mercado a los conductores que han obtenido una licencia legal de la Administración, sino porque en último término, no podrán incrementar el coste, el precio del servicio, en definitiva, "en perjuicio de los Consumidores", que es el efecto necesario que debe producir este delito.

Al no darse el delito del art. 284.1.1 del CP, todos los delitos restantes denunciados no pueden considerarse conexos, debiendo investigarse en los lugares donde se cometieron (fórum delicti commissi). Por ello, la Sala de la Audiencia Nacional no puede pronunciarse al respecto.

El Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, en cuyo Preámbulo se anuncia que "el rápido crecimiento de esta modalidad de transporte puede dar lugar a un desequilibrio entre oferta y demanda de transporte en vehículos de turismo que provoque un deterioro general de los servicios, en perjuicio de los viajeros. Ello pone de manifiesto la necesidad de que, progresivamente, las regulaciones aplicables al taxi y el arrendamiento con conductor vayan aproximándose en la medida en que ello contribuya a un tratamiento armónico de las dos modalidades de transporte de viajeros en vehículos de turismo. Esto constituye, por una parte, la razón de este Real Decreto-Ley y, por otra, aconsejaría que, en paralelo, se avanzase en la revisión de aquellas normas aplicables al sector del taxi que entrarían rigideces que dificulten su competitividad."

Como se está ante un sector altamente intervenido y sometido a normativa estatal, autonómica y local, no puede aceptarse que Uber, Cabify u otra empresa privada alteren los precios del mercado de forma engañosa. No existe engaño en la conducta de los VTC puesto que los consumidores pagan por un servicio que aceptan libre y anticipadamente, sin que se pueda apreciar la conducta delictiva descrita. Al no darse el elemento típico del engaño, tampoco puede apreciarse la concurrencia del delito de estafa y de fraude.

### **3.3. Soluciones**

La solución a todo esto no es prohibir Uber, sino regularlo. La competencia desleal es el resultado de la asimetría regulatoria entre los taxis y las empresas de viajes compartidos en línea. Los reguladores deben establecer un marco que mejore los beneficios y elimine los costes y riesgos asociados.

Un enfoque sería equilibrar los beneficios de los pasajeros y los daños ocasionados por los taxistas. Pero tal enfoque ignoraría los aspectos dinámicos del juego competitivo. La presencia de Uber podría obligar a la industria del taxi a innovar y adoptar nuevas tecnologías para mejorar sus servicios y sobrevivir. La presión competitiva combinada con las medidas reglamentarias adecuadas puede conducir a la eficiencia.

Así mismo, la liberalización de las regulaciones de precios podría hacer que los taxis fueran más competitivos al incrementar aún más los beneficios sociales. La tarifa fija del taxi se introdujo en algunos lugares y tramos para eliminar las irregularidades de información y proteger a los consumidores de que los taxistas se comporten de manera inadecuada. Si las nuevas tecnologías pueden prevenir tales riesgos, entonces ya no será necesaria una regulación de precios restrictivos.

El futuro del transporte urbano dependerá en gran medida de tecnologías que faciliten el intercambio de información y reduzcan las asimetrías.

Depende de los organismos reguladores certificar que las ganancias de eficiencia asociadas se maximizarán y distribuirán en una proporción justa entre todas las partes involucradas.

La industria del taxi debería regularse de forma más ligera. Las regulaciones actuales de la industria del taxi tienen como objetivo proteger a los taxistas de la competencia. La aparición de plataformas como Uber hace que el mercado sea más competitivo y beneficia a los consumidores a través de precios más bajos y servicios de mejor calidad. La liberalización de la industria puede ayudar a los taxistas a competir de manera más efectiva con Uber al mejorar sus servicios.

Por eso mismo, Uber debe adoptar una nueva relación laboral con sus trabajadores, preservando la flexibilidad en las horas de trabajo, pero también garantizando un entorno laboral seguro.

La protección y el seguro del trabajo harían que las funciones, las responsabilidades y las obligaciones fueran distintas y transparentes. Una mayor protección laboral también incentivaría a Uber a realizar verificaciones de antecedentes adicionales y aumentar los estándares de su funcionamiento, por ejemplo, a través de planes de seguros bien definidos.

Los pasajeros y conductores ya no operarían en un mercado con tanta inseguridad jurídica como lo están haciendo actualmente, lo que reduciría los posibles costes legales.

La negociación colectiva debería desempeñar un papel más importante. Bajo su modelo de negocio actual, Uber tiene todo el poder de negociación. Fija el precio del servicio offline, fija las condiciones en las que los pasajeros y conductores utilizan la plataforma online, y comercializa y negocia la compra del servicio. Por lo que, permitir que los conductores de Uber nombren sus tarifas y compitan por los pasajeros podría crear una flexibilidad adicional y beneficiar a los consumidores.

Concluyendo, debemos establecer las reglas de interacción entre los viajes compartidos en línea y las empresas tradicionales para garantizar la igualdad de condiciones. Al mismo tiempo, debemos asegurarnos de que se proporcione un entorno de trabajo seguro, eliminando los riesgos potenciales para los pasajeros y conductores<sup>20</sup>.

#### **4. Conclusiones**

En un mundo con una economía en rápido crecimiento, recursos cada vez menores, ciudades demasiado pobladas y precios vertiginosos, una economía colaborativa parece ser el camino a seguir. También conocido como “shareconomy”, “consumo colaborativo”. Plataformas como Uber o Cabify son probablemente las más conocidas en este tipo de economía.

El desarrollo de las nuevas tecnologías ha permitido que surjan nuevos modelos de negocio que, a partir de las plataformas digitales, han aumentado los casos de “economía colaborativa”, convirtiendo su uso en algo generalizado. Las ventajas que tiene esta economía, y más ante la actual pandemia del COVID-19, son evidentes: promueve un consumo más eficiente y permite la creación de empleo a partir del emprendimiento. Sin embargo, el vacío legal a la que se sujetan estas actividades hace necesario un esfuerzo regulatorio de los Estados que ofrezca mayor seguridad jurídica.

Uber es una de las *startups* de más rápido crecimiento en todo el mundo, pero su ascenso ha dado lugar a manifestaciones masivas de taxistas. Los tribunales han prohibido o restringido los servicios de Uber por participar en una competencia desleal con los taxis regulares. Mientras que otras plataformas de viajes compartidos en línea como Lyft y

---

<sup>20</sup> PETROPOULOS, G., “Uber and the economic impact of sharing economy platforms”, *Breugel*, 2016. Disponible en: <https://www.globalbusinessoutlook.com/uber-and-the-economic-impact-of-sharing-economy-platforms/>

Sidecar utilizan modelos comerciales similares, Uber está en el centro del debate debido a su tamaño y rápido crecimiento en todo el mundo.

Desde un punto de vista objetivo, Uber ofrece mejores condiciones tanto para sus clientes como para sus trabajadores. Los clientes reciben un servicio más rápido y de mayor calidad, y los empleados tienen la flexibilidad que probablemente no tendrían si trabajaran en la industria tradicional del taxi. Sin embargo, dicha flexibilidad se ha traducido en precariedad y por ello, los tribunales se están pronunciando sobre el tipo de relación que existe entre los repartidores y la empresa (laboral, mercantil, etc).

No obstante, nuestros tribunales han determinado que no existe alteración en los precios de forma engañosa. Como se está ante un sector altamente intervenido y sometido a normativa estatal, autonómica y local, no se puede sostener que Uber, Cabify u otra empresa privada alteren los precios del mercado de forma engañosa. No existe engaño en la conducta de los VTC puesto que los consumidores pagan por un servicio que aceptan libre y anticipadamente, sin que se pueda apreciar la conducta delictiva descrita. Al no darse el elemento típico del engaño, tampoco puede apreciarse la concurrencia del delito de estafa y de fraude.

El sector del taxi es un sector con mucho poder en nuestro país. Más de 69.000 personas trabajan en el sector en España, en el año 2019. Este servicio es considerado fundamental tanto por los ciudadanos como por los turistas que visitan el país. El sector se ha manifestado en contra del sistema de licencias de vehículos de alquiler con conductor (VTC), aquellas que emplean los conductores de empresas como Uber o Cabify. Consideran que estas compresas compiten de forma desleal en contra del sector del taxi. Sin embargo, también cabe señalar que varios taxistas realizan malas prácticas, lo que han afectado negativamente a su imagen. Así, existen empresarios con licencias que no se dedican al sector y que lo único que hacen es especular con dichas licencias. Este tipo de agentes son criticados por la “mala praxis” en el uso de las licencias.

Asimismo, los taxistas gozan de importantes ventajas fiscales. Al tributar en el régimen fiscal de módulos, los taxistas pagan muy pocos impuestos (IRPF, IVA). Incluso, este sistema permite que se pueda realizar cualquier tipo de ingreso hasta que se alcance la facturación máxima contemplada (150.000 euros) ya que se pagará siempre lo mismo. Esto es una oportunidad para aquellos trabajadores que tengan familiares o amigos que cobran en negro. Consecuentemente, es una vía para facturar en “negro” ya sea del propio autónomo o de su entorno más directo.

Las licencias es otro punto controvertido, puesto que es un bien muypreciado, un patrimonio que se hereda de padres a hijos, al igual que los inmuebles. La revalorización de las licencias es otro punto de debate. El precio actual de una licencia del taxi puede estar en torno a los 150.000 euros. Los críticos con las licencias de VTC afirman que antes de 2013, año en el que servicios como Cabify llegaron, el precio de las licencias superaba los 300.000 euros. Sin embargo, existen otras corrientes que consideran que las licencias se revalorizan alrededor del 30% cada año. La especulación con las licencias es consecuencia de su valor en el mercado y el exceso de demanda.

En mi opinión, es importante que las políticas sociales aborden este tema y hagan posible una regulación que se adapte adecuadamente a estas nuevas formas de empleo y trabajo. El legislador, pues, se enfrenta al reto de adaptar la legislación a la nueva economía de plataformas y a encontrar soluciones flexibles con el punto de equilibrio entre un trabajo decente y los beneficios de una nueva economía.

Resulta así que, de hecho, y como consecuencia del gran número de VTC otorgadas por los Tribunales de Justicia, la regla del 1/30 ha sido sobrepasada, con mucho, en zonas en las que estas empresas operan, que comprenden las grandes ciudades, entre las que cabe destacar Madrid y Barcelona.

Los sindicatos y asociaciones empresariales del taxi proponen que se dicte un RD Ley que impida que de hecho se supere la regla del 1/30, pero ello tiene la dificultad de que siendo las VTC autorizaciones de ámbito nacional, siempre que se respete la regla del nuevo apartado 2 del artículo 91 LOTT establecido por el Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril, por el que se modifica la LOTT en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, cualquier nueva normativa no puede tener efectos retroactivos. Este nuevo apdo. 2 del art. 91 LOTT, dispone: “los vehículos que desarrollen esa actividad deberán ser utilizados habitualmente en la prestación de servicios destinados a atender necesidades relacionadas con el territorio de la comunidad autónoma en que se encuentre domiciliada la autorización en que se amparan. En todo caso, se entenderá que un vehículo no ha sido utilizado habitualmente en la prestación de servicios destinados a atender necesidades relacionadas con el territorio de la comunidad autónoma en que se encuentra domiciliada la autorización en que se ampara, cuando el veinte por ciento o más de los servicios realizados con ese vehículo dentro de un período de tres meses no haya discurrido, ni siquiera parcialmente, por dicho territorio”.

## 5. Bibliografía

COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA, “Consulta pública sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa”, Departamento de Promoción de la Competencia.

CNMC, “Informe económico sobre las restricciones a la competencia incluidas en el Real Decreto 1057/2015 y en la Orden FOM/2799/2015, en materia de vehículos de alquiler con conductor -UM/085/15 y acumulados”, *CNMC*. Disponible en: <https://www.cnmc.es/file/107176/download>

ESPINOSA, J., “La comparativa taxi-VTC a examen”, *Newtral*, 2019. Disponible en: <https://www.newtral.es/la-comparativa-taxi-vtc-a-examen/20190128/>

GARIJO, M., “Esto es lo que te cobran Uber, Cabify y MyTaxi por sus servicios”. *El Diario*, 2017. Disponible en: [https://www.eldiario.es/economia/tarifas-cobran-uber-cabify-mytaxi\\_1\\_3357073.html](https://www.eldiario.es/economia/tarifas-cobran-uber-cabify-mytaxi_1_3357073.html)

INE, “Turismos de servicio público por comunidades, ciudades autónomas y provincias, ámbito territorial y disponibilidad de taxímetro (a 31 de julio de cada año)”.

MARTÍNEZ, J., “Una batalla fiscal: así pagar impuestos Uber, Cabify y los taxistas en España”, *El Español*, 2017.

PEPIC, L., “The sharing economy: Uber and its effect on taxi companies”, *Acta Economica*, vol. 16, núm. 28, 2018.

PETROPOULOS, G., “Uber and the economic impact of sharing economy platforms”, Breugel, 2016.

REDACCIÓN CINCODÍAS, “Cabify logró su primer beneficio en España en 2019 tras elevar un 54% los trayectos”, *Cinco Días*, 2020. Disponible en: [https://cincodias.elpais.com/cincodias/2020/05/19/companias/1589881629\\_399696.html](https://cincodias.elpais.com/cincodias/2020/05/19/companias/1589881629_399696.html)

REDACCIÓN COINC, “¿Es más barato coger un taxi, Uber o Cabify?”, Coinc. Disponible en: <https://www.coinc.es/blog/noticia/coste-coger-taxi-uber-cabify>

RODRÍGUEZ-ANTÓN, J.M; ALONSO-ALMEIDA, M.d.M; RUBIO-ANDRADA, L.; CELEMIN PEDROCHE, M.S. La economía colaborativa. Una aproximación al turismo colaborativo en España. CIRIEC-España, Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa, núm. 88, 2016.

SAN MARTÍN RODRÍGUEZ, “¿Es necesaria en Europa una estrategia para la economía colaborativa?”, IUSLabor, Revista d’anàlisi de Dret del Treball, núm. 3, 2019.

SANZ, A., “La cara oculta del taxi: evasión de impuestos, blanqueo y especulación con licencias”, *Voz Populi*, 2018. Disponible en: [https://www.vozpopuli.com/economia-y-finanzas/taxi-blanqueo-evasion-impuestos-especulacion-licencias\\_0\\_1159684858.html](https://www.vozpopuli.com/economia-y-finanzas/taxi-blanqueo-evasion-impuestos-especulacion-licencias_0_1159684858.html)

TRIVETT, V., “What the sharing economy means to the future of travel”, *Skift Research*, 2013. Disponible en: <https://research.skift.com/report/what-the-sharing-economy-means-to-the-future-of-travel/>.