

Taxi versus transporte colaborativo - Mediterráneo - 10/12/2017

La ventana de la UJI

Taxi versus transporte colaborativo

M^a VICTORIA
Petit
Lavall*



En los últimos años en muchos países, incluida España, han venido surgiendo nuevos prestadores de servicios por internet especializados en el transporte de personas por carretera. Se trata, entre otras, de las conocidas plataformas BlaBlaCar (francesa), Uber (estadounidense) o de las españolas Cabify y Amovens. Su actividad consiste en intermediar entre los usuarios interesados en efectuar determinados trayectos y los conductores, cobrando por ello un porcentaje o comisión. Es más, incluso en alguna de estas plataformas no se requiere que los conductores sean profesionales.

El sector del transporte profesional ha reaccionado ante esta nueva competencia que une tecnología y transporte, sobre todo porque su precio suele ser más reducido para los usuarios que el de los transportes oficiales (taxi y autobús). Los argumentos que se esgrimen frente a estos nuevos prestadores y su actividad son muy variados, pero esencialmente encuentran su fundamento en la represión contra la competencia desleal por vulneración de normas. Desde los prestadores de servicios, por el contrario, se sostiene, fundamentalmente, que se trata de un supuesto de la llamada economía colaborativa online, de un servicio de la sociedad de la información, y que cumple con la legisla-

ción vigente. De un lado, las protestas del sector del taxi contra la liberalización del servicio de alquiler de vehículos con conductor, llevada a cabo en nuestro país en 2009 a instancias de la Unión Europea, lograron que en 2015 se modificase nuevamente la legislación, volviendo a imponer restricciones al libre acceso al mercado. El otorgamiento de las autorizaciones para arrendamientos de vehículos con conductor (licencias VTC) está hoy otra vez limitado (en principio, una por cada treinta taxis, salvo que la comunidad autónoma establezca una ratio menor). Dicha limitación legal, que en su día se basaba en el logro de un mercado equilibrado, es discutible que hoy pueda subsistir por ser contraria a la libre concurrencia, como así lo ha manifestado la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC). Con todo, el debate está abierto, pues el transporte es un servicio de interés general y el libre mercado puede poner en riesgo su adecuada prestación.

De otro lado, se cuestiona la naturaleza jurídica y consiguiente legalidad de las propias plataformas. En concreto, es necesario determinar si realizan una actividad en el ámbito del transporte y, por tanto, están sometidas a la actual regulación del sector o, por el contrario, sólo prestan un servicio de intermediación electrónica,

perteneciente a la llamada "sociedad de la información", que se rige por el principio de libre prestación. No puede perderse de vista que el hecho de que el sector del transporte sea un sector regulado no es baladí, sino que tiene por finalidad la protección de la seguridad y, precisamente por ello, la legislación de la Unión Europea excluye el transporte urbano y el taxi de la aplicación de dicho principio. La solución a esta cuestión está en manos de los tribunales y parece que será en breve aportada por el Tribunal de Luxemburgo en cuanto responda a las cuestiones prejudiciales remitidas por el titular del Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Barcelona.

Es indiscutible que la innovación y las nuevas tecnologías revolucionan un sector tradicional del mercado, altamente regulado. No obstante, la legislación en vigor es inadecuada y totalmente ajena a esta nueva realidad. El pasado año la CNMC se mostró a favor de la liberalización del sector del transporte de pasajeros por carretera, pero su informe sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa fue fuertemente criticado desde los sectores regulados, por lo que no se ha avanzado en la cuestión.

Otros modos de transporte, con mayor o menor fortuna, se han abierto a la libre competencia a través de complejos proce-

sos de liberalización impulsados desde la Unión Europea. Qué duda cabe de los beneficiosos efectos que para los consumidores ha comportado la entrada de las compañías aéreas *low cost*. El mundo del transporte de pasajeros por carretera está cambiando y estos cambios deben reflejarse en las normas. Es ya del todo necesaria una modificación de la legislación que incorpore esta nueva tipología de servicios; que conjugué la competencia con la preservación de la seguridad; y, a ser posible, una legislación que satisfaga los intereses de todos los implicados. En definitiva, una legislación que otorgue seguridad jurídica.

Estas y otras cuestiones relacionadas serán analizadas y objeto de debate en la mesa redonda del próximo 14 de diciembre a las 17.30 horas en la sede de la Llotja del Cànem de la UJI, organizada por el Instituto de Derecho del Transporte de la Universitat Jaume I (IDT) y patrocinada por la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, siendo inaugurada por la Consellera D^a M^a José Salvador Rubert. En la misma participan M^a Victoria Petit Lavall y Achim Puetz, directora y secretario del Instituto respectivamente; los abogados de Uber, José Andrés Díez Herrera y Juan José Montero Pascual; así como, en representación del taxi, Fernando del Molino Ecija, Presidente de la Confederación de Autónomos del taxi de la Comunidad Valenciana, y Jacinto Salvador Ortuno Mengual, abogado de la Asociación Gremial del Taxi de Valencia y Provincia. ■

*Catedrática de Derecho mercantil de la Universitat Jaume I

Es ya del todo necesaria una modificación de la legislación que incorpore esta nueva tipología de servicios
