

**COLEGIO UNIVERSITARIO DE ESTUDIOS
FINANCIEROS**

**DOBLE GRADO EN DERECHO Y ADMINISTRACIÓN Y
DIRECCIÓN DE EMPRESAS**

Trabajo Fin de GRADO



**COMPETENCIA DESLEAL EN EL
SECTOR DEL TRANSPORTE
TERRESTRE DE PERSONAS**

“La guerra del Taxi”

(Taxi vs. VTC)

Autor: Sánchez Cano, Ana

Tutor: Velasco Fabra, Guillermo

Madrid, mes: Diciembre, 2018

INDICE

ABREVIATURAS	3
INTRODUCCION	4
DESARROLLO	7
<u>CAPÍTULO 1: PANORÁMICA DEL RÉGIMEN MERCANTIL EN CUANTO A LA COMPETENCIA DESLEAL</u>	7
<u>CAPÍTULO 2: DESCRIPCIÓN DE LAS EMPRESAS A CONSIDERAR EN EL CASO PRÁCTICO</u>	11
1. Breve descripción de Uber.....	11
2. Breve descripción de Cabify.....	13
3. Diferencias entre Uber y Cabify.....	14
4. Funcionamiento de la aplicación.....	16
4.1. Desde el punto de vista de los usuarios.....	16
4.2. Desde el punto de vista de los conductores.....	17
<u>CAPÍTULO 3: APLICACIÓN DE LA NORMATIVA CON RESPECTO A LOS HECHOS ACONTECIDOS EN ESPAÑA</u>	18
1. Inicio de actividad de Uber y Cabify en España y el origen de “ <i>la guerra del taxi</i> ”.....	18
2. Vuelta de Uber a través de las VTC.....	20
3. ¿Empresas que prestan servicios de transporte o servicios de la sociedad de la información?.....	22
4. Análisis del artículo 15 de la ley de competencia desleal.....	25
5. Desarrollo de “ <i>la guerra del taxi</i> ”.....	27
6. Real Decreto-Ley para regular las VTC.....	29
7. Reacción a la promoción del día de trayectos gratis y su posible colisión con el artículo 17 de la ley de competencia desleal.....	30
8. El futuro de las VTC y “ <i>la guerra de los taxis</i> ”.....	34
CONCLUSIONES	35
REFERENCIAS	41
1. Legislación.....	41
2. Webgrafía.....	42
3. Jurisprudencia y Resoluciones.....	44
TABLAS	45

ABREVIATURAS

CCAA (Comunidades Autónomas)

CE (Constitución Española)

CNMC (Comisión Nacional de los mercados y la competencia)

GPS (*Global Positioning System*, lo que en español se traduce como Sistema de Posicionamiento Global)

INE (Instituto Nacional de Estadística)

LCD (Ley 3/1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal)

LDC (Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia)

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

RD (Real Decreto)

RDL (Real Decreto Ley)

ROTT (Reglamento de desarrollo de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre)

SJMer (Sentencia del Juzgado de lo Mercantil)

STJUE (Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea)

STS (Sentencia del Tribunal Supremo)

TFUE (Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea)

TJUE (Tribunal de Justicia de la Unión Europea)

TS (Tribunal Supremo)

UE (Unión Europea)

VTC (Vehículos de Turismo con Conductor)

INTRODUCCIÓN

En cuanto a los motivos por los que elegir este tema para desarrollar el TFG, conviene empezar enfatizando en el hecho de que, dentro de todas las ramas de Derecho, la de derecho mercantil es la que por excelencia armoniza las dos disciplinas estudiadas durante este doble grado de Derecho y Administración y Dirección de Empresas. Esto propiciará que, a lo largo del análisis, los conocimientos obtenidos en ambas ramas se acoplen a la perfección, lo que estoy segura resultará especialmente gratificante.

Una vez dentro de la rama de derecho mercantil, una de las áreas que más interés me suscitan es el relativo al derecho de competencia. Determinar si nos encontramos o no ante un caso de competencia desleal es una cuestión compleja que puede resultar de una multitud de formas diferentes, algunas de ellas realmente difusas. A pesar de esto, resulta fascinante que, tras realizar un profundo análisis, y una vez los organismos responsables alcanzan una decisión en cuanto a si nos encontramos ante un caso de competencia desleal o no, estas pueden llegar a cambiar el curso a seguir por un sector entero de la economía.

Por otro lado, como firme defensora de la organización internacional de la UE, habrá que tener en cuenta las consideraciones hechas por dicha organización con respecto al derecho de competencia. Además, como estado miembro, España esta obligada a asimilar dentro de su regulación las decisiones vinculantes tomadas por la UE.

Podemos encontrarnos con casos de competencia desleal en prácticamente cualquier sector del mercado. A esto debemos sumarle que hoy en día se está experimentando un aumento en el número de posibles casos de competencia desleal, sobre todo, a raíz de la aparición de múltiples formas de economía colaborativa que se han ido creando gracias a las nuevas tecnologías. Esta economía colaborativa ha supuesto un cambio de paradigma en las formas tradicionales de producción y consumo de bienes, lo que está generando mucha conflictividad jurídica debido a que son modelos de negocio nuevos que en ocasiones no pueden enmarcarse en la regulación existente para los modelos más tradicionales. Este modelo de economía colaborativa también se puede dar en muchos sectores de actividad, por lo que lo más conveniente resulta focalizar el trabajo a algo más concreto. De entre todos los sectores afectados, podemos destacar que los de mayor peso ostentan y mayor conflictividad jurídica están generando se basan principalmente en los sectores del transporte de personas y el alojamiento.

Por todo ello, en este caso será desarrollado un tema de inminente actualidad, como es el relativo a la competencia desleal en el sector del transporte terrestre de personas, ya que es el que ha concentrado el mayor interés por su importancia económica y social, además del poder que tradicionalmente ha ido acumulando el lobby del taxi en nuestro país.

Este conflicto conocido como “*la guerra del taxi*” enfrenta principalmente a dos frentes. Por un lado, el gremio de los tradicionales taxis, que afirman que las empresas de economía colaborativa en el sector del transporte de personas llevan a cabo la misma actividad que ellos y no cumplen con lo relativo a la normativa española para este tipo de actividad, y que, por lo tanto, incurren en competencia desleal.

Por otro lado, las VTC representadas principalmente por dos empresas: Uber y Cabify.¹ Concretamente analizaremos estas dos empresas, además de por el hecho de que son las que más se asocian con el conflicto que se va a analizar, estas empresas serán analizadas, Uber por ser el líder mundial en este sector, y Cabify por ser la primera empresa unicornio de origen español, y asentarse como líder en la movilidad del mundo latino ².

Ante la afirmación expuesta por los taxistas de que incurren en competencia desleal, Uber y Cabify se desmarcan amparándose en que sus servicios se ofrecen a través de una aplicación electrónica, y que por lo tanto deberían regularse como un servicio propio de la sociedad de la información.

A raíz de esto, lo primero que debemos plantearnos es cuál es la naturaleza jurídica de empresas como Uber y Cabify. Concretamente si estamos ante una empresa que practica una actividad de transporte terrestre de personas, o si, al contrario, deberíamos considerar su actividad principal como una propia de la sociedad de la información al mediar entre interesados a través de una aplicación. De una calificación u otra va a depender la norma jurídica de aplicación al caso.

¹ Aunque como veremos en el primer apartado del tercer capítulo “Inicio de actividad de Uber y Cabify en España y el origen de “*la guerra del taxi*”, Uber no siempre opero a través de las VTC.

² Las empresas unicornio son startups que, creadas de la nada y a partir de distintas rondas de financiación, se sitúan en un valor cercano a los 1.000 millones de dólares.

Una vez determinada la calificación jurídica, y por ende la norma jurídica aplicable al caso, deberemos analizar si se da algún supuesto que pueda considerarse que vulnera algún principio de la normativa española en materia de competencia desleal.

Finalmente, conviene resaltar el hecho de que al tratarse de un tema que se encuentra actualmente en plena discusión y cambio, no hay muchas reflexiones ni jurisprudencia vinculante con respecto al mismo, por lo que, a lo largo de este trabajo tendremos que anticiparnos al devenir de alguna de las cuestiones principales para esclarecer algunos de los temas más relevantes de este caso.

Resumen del análisis que se va a llevar a cabo en este trabajo

Con el objetivo de determinar si Uber y Cabify incurren en competencia desleal, este trabajo se dividirá en varias partes. En primer lugar, se expondrá el régimen mercantil a tener en cuenta a la hora de determinar si se da competencia desleal en nuestro país para tener una visión general de su regulación. Posteriormente, se llevará a cabo una descripción de las empresas mencionadas para comprender en que se basa principalmente su actividad. Finalmente se analizarán los hechos acontecidos desde la introducción de Uber y Cabify en España, en especial la relación que puedan tener con posibles actuaciones de competencia desleal dentro de nuestras fronteras. Entre esto se incluirán las limitadas decisiones judiciales que puedan existir hasta la fecha relativas a este tema, a la vez que un análisis más informativo por la falta de jurisprudencia al respecto.

DESARROLLO

CAPÍTULO 1: PANORAMICA DEL RÉGIMEN MERCANTIL EN CUANTO A LA COMPETENCIA DESLEAL

En una primera aproximación con respecto al derecho de competencia, podemos ver como en el artículo 38 de la CE se establece la libertad de empresa en el marco de la economía de mercado española:

“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”.

Tras comprobar que nos encontramos ante un derecho recogido por nuestra constitución, lo que demuestra su gran importancia, debemos saber que por la gran ambigüedad que presenta y las numerosas maneras de ser violado que ofrece, el derecho de libre competencia es bastante vulnerable, por lo que es necesaria su protección, castigando los actos que sean contrarios a la misma y que vulneren la competencia en el mercado.

Para garantizar la protección de este derecho, y dada la importancia que supone proteger los intereses, tanto de los consumidores como de los empresarios, se crea la Ley 3/1991 de 10 de enero, más conocida como la Ley de Competencia Desleal (en adelante LCD). A continuación, se muestra un análisis esquemático de los actos que se consideran de competencia desleal según esta ley a través de su articulado, para posteriormente poder desarrollar los que pudieran suponer actos de competencia desleal en relación con el caso práctico bajo estudio.

El Artículo 4 contiene una clausula general que establece que se considerará desleal todo comportamiento que objetivamente resulte contrario a las exigencias de la buena fe. En las relaciones entre empresarios y consumidores, serán contrarios a la buena fe los que

no se hagan con la debida diligencia por parte del empresario, lo que pueda afectar el comportamiento económico de los consumidores ³.

A partir del artículo 5 se tipifican como actos de competencia desleal actos concretos:

- Artículo 5 → Actos de engaño: que contienen información falsa, o que aun siendo verdadera induzca a error para alterar el comportamiento económico de los consumidores.
- Artículo 6 → Actos de confusión: actos idóneos para provocar confusión con la actividad, prestaciones o establecimiento ajeno.
- Artículo 7 → Omisiones engañosas: omisión u ocultación de información necesaria para que el destinatario tome una decisión con conocimiento de causa. Las prácticas comerciales con consumidores y usuarios que se consideran engañosas se desarrollan entre los artículos 20 y 27 de esta misma ley.
- Artículo 8 → Practicas agresivas: conductas que afecten de manera significativa la libertad de elección de los destinatarios. En estas conductas se da siempre la coacción, el acoso o influencia indebida, entendiéndose esto como usar una posición de poder para hacer presión, no necesariamente física, sobre el destinatario. Algunos elementos a tener en cuenta para saber si esto se da o no serían el momento o lugar en que se produce, lenguaje o comportamiento que se utiliza, etc. Las prácticas comerciales con consumidores y usuarios que se consideran agresivas se despliegan a lo largo de los artículos 28 y 31.
- Artículo 9 → Actos de denigración: realizar o difundir afirmaciones que dañan la buena fama de un tercero en el mercado. En cambio si se hacen manifestaciones exactas, verdaderas y pertinentes estaríamos ante una *exceptio veritatis*, por lo tanto no se consideraría un acto denigratorio.

³ El comportamiento económico del consumidor va desde la selección de una oferta, hasta el ejercicio de derechos contractuales en relación con los bienes o servicios adquiridos, pasando por el pago de un precio o la conservación del bien o servicio.

- Artículo 10 → Actos de comparación: entre unos empresarios y otros, sus servicios o bienes en el mercado, cuando no se cumplen unos determinados requisitos. Para que las comparaciones no sean desleales, deben ser sobre bienes o servicios con la misma finalidad o que satisfagan una misma necesidad en el mercado y además deben ser hechas de modo objetivo, entre otras cosas.
- Artículo 11 → Actos de imitación: el primer apartado establece la libertad para imitar prestaciones e iniciativas empresariales o profesionales que no estén protegidas por un derecho de exclusiva. Por lo tanto, no serían considerados actos de competencia desleal, salvo que la imitación se haga con el fin de aprovechar indebidamente la reputación y el esfuerzo ajenos o bien para engañar a los consumidores, o bien para dañar a un empresario ya consolidado. También será considerado desleal cuando se de una imitación sistemática de las prestaciones e iniciativas de un competidor de modo que no pueda reputarse como una respuesta natural del mercado.
- Artículo 12 → Explotación de la reputación ajena: se da cuando un competidor aprovecha indebidamente una reputación industrial, comercial o profesional adquirida por otra persona en el mercado. El principal caso que se da con respecto a esto sería el uso de signos o marcas ajenas, también prohibido por la Ley de Marcas.
- Artículo 13 → Violación de secretos industriales: explotar o divulgar secretos obtenidos legítima o ilegítimamente sin la autorización del titular. Asimismo adquirir secretos por medio de espionaje o proceso análogo. Para que se competencia desleal, será necesario que esta violación se haya hecho con la intención de obtener beneficio, propio o de un tercero, o de perjudicar al titular.
- Artículo 14 → Inducción a la ruptura contractual: inducir a la infracción de los deberes contractuales básicos de trabajadores, proveedores, clientes y demás obligados por parte de un competidor, en beneficio propio o de un tercero, cuando tenga por objeto difundir o explotar un secreto industrial o empresarial o se haga a través de practicas como el engaño o el soborno, etc.

- Artículo 15 → Violación de las normas: a través de la infracción de leyes, prevalerse de una ventaja competitiva significativa. Será considerado también como desleal la mera infracción de normas jurídicas cuando tengan por objeto regular la actividad concurrencial. Además de la contratación de extranjeros sin autorización para trabajar.
- Artículo 16 → Actos de discriminación de los consumidores: se considerará competencia desleal el tratamiento discriminatorio del consumidor en materia de precios u otras circunstancias de la venta sin causa justificada.
- Artículo 17 → Venta a pérdida: este artículo defiende la libertad para establecer precios. No obstante, será considerada desleal la venta realizada bajo coste o bajo precio de adquisición cuando pueda inducir a error a los consumidores sobre el nivel de precios de otros productos o servicios; si se hace con la intención de perjudicar la imagen de un producto o establecimiento ajeno; o si forma parte de una estrategia encaminada a eliminar un competidor.
- Artículo 18 → actos de publicidad ilícita: se reputará desleal la publicidad considerada ilícita por la Ley General de Publicidad. Esta publicidad ilícita es la que resulta engañosa o agresiva, contraria a la ley o al orden público.

Para una mayor protección de la competencia se constituye la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia. De esta, lo más importante a los efectos de este trabajo se establece en el artículo 3 relativo al falseamiento de la libre competencia por actos desleales. En el se autoriza a la Comisión Nacional de la Competencia o los órganos competentes de las CCAA a conocer de las conductas prohibidas por actos de competencia desleal, y que, como consecuencia de falsear la libre competencia, afecten al interés público. Estos actos de competencia desleal son precisamente los enumerados anteriormente con respecto a la LCD.

CAPÍTULO 2: DESCRIPCIÓN DE LAS EMPRESAS A CONSIDERAR EN EL CASO PRÁCTICO

1. BREVE DESCRIPCIÓN DE UBER

Como todas las *startups*, Uber nació como consecuencia de que unos emprendedores vieran una necesidad existente en el mercado a la que solo había que darle forma. En el caso particular de Uber, a Travis Kalanick y Garrett Camp se les ocurrió la idea en diciembre de 2008, tras quedar varados una noche de nieve en París esperando un taxi que no llegaba. A raíz de esto, en marzo de 2009 los dos emprendedores presentaron UberCab en San Francisco, una aplicación para teléfonos inteligentes con la que bastaba con pulsar un botón para conseguir un viaje. (Uber Technologies Inc, 2017).

No fue hasta mayo de 2010 cuando la aplicación se lanzó, también en San Francisco, y pronto empezó su exponencial crecimiento tanto en dimensión como en financiación. En tan solo tres años, Uber ya estaba presente en 67 ciudades de 24 países, y para el 2014 ya se había expandido a 230 ciudades en 50 países. (BBC Mundo, 2015). Actualmente se encuentra en 809 ciudades distribuidas en 80 países. (Uber Technologies Inc, 2018).

Desde prácticamente su creación hasta la actualidad ha sido foco de controversia según entraba en los distintos países, sobre todo por enfrentarse al sector del taxi, y han sido varios los procesos litigiosos iniciados en su contra en todo el mundo (incluso se llegó a prohibir en varios países con mercados clave para la empresa como Rusia o China), pero sin duda uno de los países que más problemas le ha ido poniendo a su entrada ha sido España⁴.

A pesar de vivir rodeada de polémica, esta parece no sentarle del todo mal ya que, en cuanto a la financiación, cuenta con grandes inversores que no dudan en participar en las rondas de financiación, como pueden ser Goldman Sachs, Google a través de su plataforma Google ventures o Microsoft, lo que le otorga una de las mayores valoraciones dentro de las empresas tecnológicas. A raíz de esto, el pasado agosto se hizo una valoración de la empresa que superaba los 72.000 millones de dólares después de que

⁴ Esto se desarrollará con más detalle en el Capítulo 3.

Toyota anunciara que invertiría 500 millones de dólares para colaborar en el desarrollo de vehículos autónomos. (Editorial Ecoprensa SA, 2018).

Ya que Uber quiere salir a bolsa en el próximo año 2019, esto le prepararía para una de las mayores salidas a bolsa de la historia. Pero esto no queda aquí, a mediados del pasado mes de octubre, de acuerdo con propuestas realizadas por diversas entidades financieras, esta valoración aumentó en más de 50.000 millones de dólares respecto a la anterior hecha en agosto, indicando que podría superar los 120.000 millones de dólares en el momento que salga a bolsa, según informó *The Wall Street Journal*⁵. Ante esto, el diario informa que "*Las presentaciones de los bancos muestran que Uber está cobrando impulso de cara a una Oferta Pública Inicial (OPI) que se encuentra entre las más esperadas por Wall Street y Silicon Valley*". (Editorial Ecoprensa SA, 2018).

Cabe indicar que Uber, aparte de la aplicación de transporte de pasajeros, por lo que es mundialmente conocida, también cuenta con otros muchos activos. Estos van desde sistemas de conducción autónoma, pasando por participaciones que mantiene en otras compañías en china y la india, su propio programa de vuelos, hasta el segundo servicio más destacado de su actividad, que consiste en un servicio de comida a domicilio, más conocido como Uber Eats y que por si solo esta valorado ya en más de 20.000 millones de dólares.

A pesar de que como vemos haya diversificado su actividad y alcanzado otros sectores, el transporte de personas sigue siendo su seña de identidad. En este trabajo nos centraremos únicamente en su actividad de negocio principal que consiste en servir de mediador entre usuarios y conductores a través de una aplicación con el fin de asegurar que se dé un determinado desplazamiento satisfactoriamente. A cambio de esto, la contraprestación dada por los usuarios se divide en diferentes partes, de modo que la empresa recibe un beneficio del 25% de cada transacción⁶.

⁵ Propuestas de valoración hechas por cálculos preliminares hechas por los bancos Morgan Stanley y Goldman Sachs. Este último valorándola un poco por debajo de esto.

⁶ La explicación del funcionamiento de la aplicación será explicada en el apartado "Funcionamiento de la aplicación".

2. BREVE DESCRIPCIÓN DE CABIFY

Un grupo de jóvenes emprendedores comandados por Juan de Antonio fundaron Cabify en 2011 en España como un servicio de automóvil con chófer con el objetivo de cambiar la manera en la que la gente se transporta. Desde entonces, su evolución ha sido más orgánica que exponencial, centrándose exclusivamente en la península y países latinoamericanos. En 2012, tan solo un año después, comenzó sus operaciones en América Latina abriendo filiales en México, Chile y Perú. Actualmente se encuentra en 39 ciudades repartidas en 11 países. (Cabify , 2018).

Siempre ha tenido grandes inversores como Rakuten, un gigante japonés de e-commerce, lo que le permitió una valoración de 320 millones de dólares en 2017. Pero gracias a su última ronda de financiación hecha a principios del año 2018 Cabify alcanzó una valoración de 1.400 millones de dólares, posicionándose así como la primera empresa unicornio del mercado español. (Diario ABC SL, 2018). Recordemos que esto supone alcanzar un valor de más de 1.000 millones de dólares a través de rondas de financiación partiendo de la nada. Además, también planea una salida a bolsa en los próximos 18 meses, en este caso a la bolsa española, lo que ratifica su compromiso con su país de origen. (Unidad Editorial Información General SL, 2018).

Aunque en comparación con la dimensión y la valoración de Uber los datos de Cabify parezcan insignificantes, cabe destacar la importancia que tiene en nuestro país, ya que el sector tecnológico español no suele contar con grandes empresas con aspiraciones a la categoría de empresa unicornio y que Cabify ha sido la primera en lograrlo. Esto además del hecho de haberse convertido en una de las empresas de movilidad urbana más grandes en el mundo de habla hispana.

En cuanto a la actividad principal llevada a cabo por Cabify, en la forma es prácticamente igual que la de Uber ⁷. A través de una aplicación media entre usuarios y conductores para realizar desplazamientos. A cambio de esto, Cabify recibe el 20% de cada operación.

⁷ En cuanto al fondo ya veremos que hay una serie de diferencias.

3. DIFERENCIAS ENTRE UBER Y CABIFY

A pesar de que parezcan ser empresas iguales, Uber y Cabify representan modelos de negocio bastante diferentes. Aunque ambas hayan sido creadas como empresas tecnológicas que ofrecían alternativas de movilidad de calidad que permitan reducir el tráfico en ciudades cada vez más congestionadas, difieren en muchos aspectos como veremos a continuación.

Principales diferencias hechas por el director de Comunicación de Uber Yuri Fernández y la responsable de Comunicación de Cabify Laura Pérez (Alvarez, 2017):

- Presencia internacional: como ya hemos visto en la breve descripción de ambas empresas, Uber muestra un crecimiento más exponencial que hoy en día se acerca a 80 países, mientras que Cabify tiene un crecimiento más orgánico y actualmente se encuentra en 11 países.
- Comisión: Uber recibe el 25% de cada transacción a cambio de ofrecer el uso de su tecnología y Cabify cobra un poco menos, alrededor del 20%. Además, añaden que esto deja claro que no prestan un servicio de transporte.
- Otra diferencia es en cuanto a la tributación. De esta comisión que reciben por cada viaje, Uber tributa en Países Bajos. En cambio, Cabify a través del nombre Maxi Mobility Spain SL tributa por todos los beneficios obtenidos de los trayectos a la hacienda española.
- Desde el punto de vista del usuario: Yuri Fernandez comenta que *“Uber se diferencia en el precio que ofrece en los trayectos más cortos,⁸ y en la tecnología centrada en la eficiencia a través de la inteligencia artificial, y la funcionalidad”*. A diferencia de esto, Cabify ofrece un factor diferenciador y personal y Laura Pérez asegura que *“gracias al big data conocemos los gustos y las necesidades*

⁸ *“El servicio más económico de Uber en Madrid (Uber X) cobra 0,20 euros por minuto y 1,15 euros por kilómetro. El básico de Cabify (Lite), 1,65 euros por kilómetro los 20 primeros kilómetros y 1,05 euros a partir del 21. También incorpora costes adicionales en momentos puntuales de demanda. La tarifa mínima en ambos servicios es de 5,5 euros”*.

de los usuarios y somos capaces de ofrecer soluciones personalizadas a cada individuo”.

- La innovación es el elemento más importante de ambas empresas. En cuanto a esto, Uber apuesta por aumentar su oferta de negocio con servicios como el de comida a domicilio Uber Eats.⁹ Dentro del sector de la movilidad también continúa innovando con servicios como Uber One que representa un servicio más exclusivo llevado a cabo por coches eléctricos de la marca Tesla. En cambio Cabify se centra en personalizar los servicios para cada cliente. Esto lo lleva a cabo a través de opciones como Cabify Access (vehículos adaptados para desplazar a personas con movilidad reducida), Cabify Baby (Vehículos con silla infantil), Cabify Executive (para empresas), Electric (coches eléctricos) o Cabify Group (furgonetas para viajar en grupo)¹⁰.
- Finalmente, cabe destacar que con respecto a la relación con sus conductores empezó siendo diferente y ahora ya se ha equiparado. Al principio, el modelo que introdujo Uber en España (conocido como UberPop), y que la empresa continúa usando a nivel internacional, permitía a cualquier persona con un carnet de conducir convertirse en conductor a través de Uber, por lo que las condiciones eran bastante laxas. Precisamente esto impidió su crecimiento cuando se implantó en 2014, ya que este sistema fue prohibido¹¹.

Por lo que ahora los conductores en España lo tienen más difícil. Ahora es necesario tener una licencia de VTC, estar dado de alta como autónomo o empleado de una empresa de transporte (que sería quien ostentaría las licencias VTC), se solicita comprobar los antecedentes penales y tener un seguro comercial del vehículo.

Con respecto a los conductores de Cabify, siempre han operado a través de conductores que tenían las licencias VTC, ya fuera de manera autónoma o empleados por empresas que las tuvieran. Por lo que cabe destacar que con

⁹ En estados unidos también trabaja en la elaboración de vehículos autónomos y presentó en Lisboa Uber Air como otro proyecto conectado con la empresa para crear una especie de coche volador.

¹⁰ En ciudades como México DF o São Paulo también ofrecen servicios de desplazamiento en helicóptero (Cabify).

¹¹ Esto será desarrollado más adelante, en el primer apartado del capítulo 3

respecto a la relación con sus conductores empezó siendo diferente y ahora ya se ha equiparado.

A pesar de todas estas diferencias, a efectos de este trabajo, como veremos, hay en determinados casos en los que sí que podrían ser consideradas como iguales. Esto es debido a que ambas operan a través de aplicaciones, con un funcionamiento muy similar que conecta a conductores con usuarios. Además, actualmente en España, también ambas cuentan con conductores con licencias VTC, ya sea de manera autónoma o a través de otras empresas que los contratan.

4. FUNCIONAMIENTO DE LA APLICACIÓN.

En cuanto al funcionamiento de las aplicaciones, trataremos ambas plataformas de la misma manera en la descripción por las similitudes que comparten. Ambas empresas funcionan a través de aplicaciones disponibles para los dos sistemas operativos principales de dispositivos móviles, iOS y Android. Asimismo, utilizan los sistemas de GPS incorporados en la mayoría de los teléfonos inteligentes para conectar a los usuarios con los conductores.

4.1. Desde el punto de vista de los usuarios

Para disfrutar de los servicios ofrecidos por estas empresas, lo primero que hay que hacer es descargarse la aplicación¹². Una vez descargada, hay que registrarse rellenando datos personales que incluyen datos como nombre, apellidos, correo electrónico, número de teléfono y método de pago a elegir entre tarjeta bancaria o Paypal¹³.

Lo siguiente sería insertar la dirección de destino y si tiene alguna preferencia sobre el tipo de vehículo (de entre los distintos tipos mencionados anteriormente), e inmediatamente la aplicación le pondría en contacto con los conductores que más cerca se encuentren del lugar de recogida. Además se puede hacer una reserva previamente cuando se requiere un servicio a una hora y fecha determinada sin ningún coste adicional.

¹² En App Store para los dispositivos con sistema operativo iOS o en Play Store para los dispositivos con sistema operativo Android.

¹³ Uber además incluye Google Pay como opción de pago.

El número de teléfono introducido al registrarse facilita la comunicación, de modo que el usuario recibe una notificación a la llegada del conductor o incluso conductor y usuario se puedan poner en contacto a través de mensaje o llamada en caso de duda sobre algún dato.

Lo más llamativo de estas plataformas se encuentra relacionado con el hecho de poder consultar previamente el coste esperado de un determinado trayecto, esto es, saber el precio de la “carrera” con antelación a realizar el desplazamiento.

Otro factor interesante resulta el método de pago que emplean. Habiendo introducido previamente en el momento de hacer el registro, el pago se produce automáticamente en el momento en el que se llega al destino. Además, si hay varios pasajeros se da la opción de dividir la tarifa entre los que compartan el trayecto. También existe la opción de poder establecer varias paradas de antemano. Finalmente, una vez se realiza el pago se envía un recibo de la factura al correo electrónico indicado previamente.

4.2. Desde el punto de vista de los conductores

Desde el punto de vista de los conductores la aplicación utilizada sería Uber Driver o Cabify Driver y su funcionamiento sería prácticamente igual que para los usuarios con la diferencia de que en vez de solicitar los trayectos los aceptan, y en vez de pagarlos reciben la cuota que les corresponda. Esta puede ser, o bien el total del sobrante una vez deducida la comisión del 25% o 20% de Uber o Cabify respectivamente en caso de ser conductor de manera autónoma, o bien lo que quede una vez deducida la comisión adicional de la empresa para la que trabaje.

A pesar de que una vez registrado el funcionamiento sea prácticamente igual que con respecto a los usuarios, a la hora de registrarse hacen falta muchas más formalidades para poder operar como conductor y beneficiarse de la tecnología de estas empresas. Como vimos en el apartado anterior, esto incluye disponer de una licencia VTC, comprobación de los antecedentes penales o tener un seguro comercial del vehículo.

CAPÍTULO 3:

APLICACIÓN DE LA NORMATIVA CON RESPECTO A LOS HECHOS ACONTECIDOS EN ESPAÑA.

1. INICIO DE LA ACTIVIDAD DE ESTAS EMPRESAS EN ESPAÑA Y ORIGEN DE “LA GUERRA DEL TAXI”.

De entre las dos empresas a analizar, la que primero inició su actividad dentro de nuestras fronteras fue Cabify cuando se fundó y empezó a operar en el 2011. Su concepción original consistía en proporcionar un transporte para empresas (Cabify Executive), y ya desde entonces lo hacía a través de conductores con licencia VTC. Por lo tanto, el sistema utilizado por esta compañía ha sido siempre con conductores bajo un régimen de contrato mercantil de servicios, ya fuera de manera autónoma o empleados por empresas en posesión de vehículos con licencia VTC.

En cambio, Uber no llegó a España hasta el 2014, cuando se introdujo primero en Barcelona y más adelante en Madrid y Valencia. Se introdujo a través de su modalidad de transporte conocida como UberPOP, mediante la cual se permitía a cualquier persona mayor de edad y con permiso de conducir a registrarse en la plataforma como conductor y llevar a cabo servicios de transporte a petición de los usuarios. Este constituye el modelo original de Uber que aun opera en muchas ciudades de Estados Unidos, pero que en cambio se ha encontrado con muchos problemas legales a la hora de querer expandirse fuera de sus fronteras. (López, 2016).

Por esto, como se anticipaba previamente en el análisis de la compañía, podemos ver como su crecimiento al introducirse en nuevos países iba acompañado de una gran controversia, principalmente por enfrentarse al sector del taxi. De hecho, España es uno de los países con los que mayor oposición se ha ido encontrando a su entrada. A raíz de su introducción a través del modelo UberPOP, varias organizaciones del gremio del taxi se movilizaron en contra del servicio ofrecido por Uber mediante manifestaciones y huelgas.

A colación de esto, la Asociación Madrileña del Taxi (ATM) solicitó la suspensión de forma cautelar del servicio llevado a cabo por Uber en toda España a finales de 2014. En dicha solicitud, la ATM alegaba que no podía presentar la demanda principal en ese

momento por requerirse algunos informes periciales (como los relativos a las sesiones informativas que Uber daba a sus conductores), la necesidad de obtener documentación de una compañía internacional y la evidente dilación que supondrían las traducciones pertinentes. Todo esto ralentizaría el proceso, y por lo tanto, se aceptó la solicitud de tomar estas medidas cautelares de suspensión, además sin darle audiencia previa a la parte demandada (Uber) por razones de la urgencia que suponía el asunto ¹⁴. (AJMer de Madrid nº 2 de 9 diciembre 2014)

Dada la brevedad del trabajo, no se entrará en mucho mas detalle sobre el procedimiento procesal a llevar a cabo.

La solicitud se realizó en base al artículo 15.2 de la LCD que dice:

“Tendrá también la consideración de desleal la simple infracción de normas jurídicas que tengan por objeto la regulación de la actividad concurrencial”.

Según esto, el sistema llevado a cabo en ese momento por Uber para ofrecer sus servicios incumpliría este artículo, ya que dicho sistema consistía en mandar un conductor, reclutado por Uber, que aparentemente no poseía ningún tipo de autorización administrativa, seguro especial, altas laborales o fiscales específicas. Es decir, carecía de los requisitos administrativos exigidos por la legislación pertinente española.

Entre estas se incluiría la Ley estatal 16/87, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes (LOTT), en cuyos artículos 22.2 y 42 exige la posesión de una autorización habilitante expedida, o bien por la Administración General del Estado, o bien por la Comunidad Autónoma en la que se domicilie, para ofrecer servicios de transporte terrestre de viajeros.¹⁵

¹⁴ El artículo 733 de la Ley 1/2000 de Enjuiciamiento Civil establece como regla general la previa audiencia de la parte demandada a la hora de adoptar una medida cautelar. A pesar de esto, excepcionalmente dice que podrá acordarse sin dicha audiencia, cuando concurren razones de urgencia o cuando a audiencia previa pueda comprometer el buen fin de la medida.

¹⁵ También habría que prestar atención al respecto de este tema al Real Decreto 1211/1990 del 28 de septiembre por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Centrándonos en la comunidad de Madrid también: Ley 20/98, de 27 de Noviembre de Ordenación y Coordinación de los transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid; Decreto 74/05 de 28 de julio de la comunidad de Madrid, que aprueba el Reglamento de los servicios de Transporte público Urbano en los automóviles de turismo; y la Ordenanza Municipal del Taxi que, a estos efectos, resulta relevante por el contenido y límites de la prestación del servicio, incluidas sus tarifas.

A tenor de esta exposición de motivos, la ATM logró que el Juzgado de lo Mercantil número 2 de Madrid, mediante auto, ordenara la suspensión de forma cautelar en toda España de la prestación y adjudicación del servicio; el acceso al mismo mediante la página web *www.uber.com*, o cualquiera que se usara con el mismo fin; y de cualquier aplicación o soporte utilizado para ofrecer y solicitar sus servicios. La principal justificación de esta medida cautelar, como ya se ha visto, se basaba en motivos de competencia desleal, ya que se trataba de una actividad que claramente infringía las normas jurídicas en un sector que actualmente se encuentra muy regulado en nuestro país. (AJMer de Madrid nº 2 de 9 diciembre 2014).

Como consecuencia de todo esto, Uber se vio obligado a suspender su actividad en todo el territorio nacional el 31 de diciembre del 2014.

2. VUELTA DE UBER A TRAVÉS DE LAS VTC Y DIFERENCIAS CON RESPECTO AL SECTOR DEL TAXI

En 1990 con el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre se establecieron normas complementarias al ROTT en relación con la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de VTC, de modo que desde 1990 existe la necesidad de disponer de esta licencia para realizar este tipo de transportes.

Tal y como veíamos en el apartado anterior, Cabify siempre operó a través de conductores con las licencias VTC, por lo que siempre cumplió con la legislación pertinente en cuanto a autorizaciones necesarias para ejercer dentro del sector del transporte de personas. En cambio, Uber no tuvo en cuenta la legislación relativa al transporte de personas a su entrada en España, ya que se consideraba una empresa de la sociedad de la información (una plataforma digital), y no de transportes ¹⁶.

Esto supuso su suspensión cautelar en todo el territorio nacional a finales del 2014, habiendo estado operando menos de un año dentro de nuestras fronteras. Tras esto, Uber volvió en Marzo de 2016 a retomar sus operaciones en España, pero esta vez cambiando la modalidad para ajustarse a la legislación vigente. Esta nueva modalidad, conocida como “UberX”, opera empleando conductores profesionales, ya sea de manera autónoma o a través de otras empresas, que tienen en posesión la pertinente autorización para ejercer

¹⁶ Se comentará si finalmente se considera una cosa o la otra en el siguiente apartado.

la actividad de arrendamiento de vehículo con conductor, esto es, la licencia VTC necesaria para operar en el sector del transporte de personas ¹⁷.

Las principales diferencias que distinguen a las VTC con el sector del taxi son:

- En cuanto a la forma de captar al cliente: los taxis pueden ofrecer sus servicios, o bien si el cliente lo solicita en las paradas delimitadas para taxis o bien si, aun sin haber parada, pasa uno vacío por delante del cliente que solicita su servicio. En cambio en los VTC el cliente contrata un servicio cerrado con una ruta concreta previamente, de modo que es el conductor de este VTC quien va hacia el demandante en el lugar que hayan concretado.
- Servicio que dan: los taxis no saben cual es su itinerario de ruta hasta que el cliente lo exprese, pero tienen mayor libertad para captar clientes en cualquier lugar de la ciudad, ya que son los únicos que tienen permitido operar en los sectores de los vehículos circulantes y los estacionados en paradas. En contraposición con esto, los VTC tienen que empezar el trayecto desde un punto concreto contratado telemáticamente, a través de un teléfono o dispositivo análogo para hacer un servicio específico marcado previamente en una hoja de ruta determinada.
- Restricciones territoriales: según argumenta la CNMV con respecto a lo que se establece en el RD encargado de regular las autorizaciones VTC, estos vehículos tienen que realizar al menos el 80% de sus servicios en la CCAA en la que este domiciliada la licencia que las ampara. Por lo tanto, cuando el 20% o más de los servicios realizados con ese vehículo dentro de un periodo de tres meses no haya discurrido por dicho territorio, se entenderá que ha incumplido este deber. En el caso de los taxis, sujetos a un régimen jurídico especial y desarrollado por normas autonómicas, la restricción es total, de manera que los taxistas no pueden iniciar un trayecto fuera del área para la que se les haya otorgado la licencia.
- Coste del viaje o “*carrera*”: en el caso del taxi es una tarifa regulada por la administración pertinente, y el cliente generalmente no sabrá cuanto le costará antes de finalizar la carrera. En el caso de los VTC, al igual que la ruta, es un

¹⁷ UberX es la modalidad que continua vigente hoy en día en todas las ciudades en las que encontramos Uber en nuestro país.

precio que se pacta de antemano, y por lo tanto, se sabe antes de incluso contratar el servicio.

- Condiciones laborales: los taxis están sometidos a restricciones de horarios y descanso obligatorios, mientras que los VTC tienen total libertad en la prestación del servicio.

Al respecto de estas licencias para VTC, cabe destacar que no son nada nuevo, estas existían mucho antes de la aparición de este tipo de empresas. De hecho, era lo que utilizaban los coches con chófer privado como por ejemplo los chóferes de limusinas. Pero no ha sido hasta ahora, cuando los taxistas han visto amenazada su actividad principal por la entrada de empresas que anunciaban alternativas a la movilidad, que este tema ha causado tanto revuelo. (Nuñez-Torron, 2017).

3. ¿EMPRESAS QUE PRESTAN SERVICIOS DE TRANSPORTE O SERVICIOS DE LA SOCIEDAD DE LA INFORMACIÓN?

También en 2014, antes de que Uber cambiara su manera de ofrecer los servicios en España de UberPOP a UberX, la asociación Elite Taxi interpuso una demanda de juicio ordinario contra UberSystem Spain SL ante el Juzgado de lo Mercantil número 3 de Barcelona ¹⁸. En esta demanda se imputaba a Uber SS actos de competencia desleal por infracción de normas (regulado en el artículo 15 de la LCD), actos de engaño (artículo 5 de la LCD) e infracción de la buena fe (art. 4 de la LCD). (SJMerc Barcelona nº3 de 10 de abril 2018, apartado 1).

Esta demanda fue finalmente desestimada en cada una de las pretensiones dirigidas contra Uber SS el pasado 10 de abril de 2018.

Dejando los motivos de la desestimación a un lado, lo que resulta de mayor interés con respecto a esto es que, antes de ser desestimada, el 16 de julio de 2015 se elevó consulta mediante auto de decisión prejudicial al Tribunal de Justicia de la Unión Europea (en adelante TJUE), para que se pronunciara acerca de la calificación jurídica que suponía el servicio controvertido ofrecido por Uber. Es decir, si Uber presta servicios de transporte

¹⁸ Similar a la interpuesta por la Asociación Madrileña del Taxi (ATM) contra Uber Technologies Inc.

terrestre de personas, servicios de la sociedad de la información o una combinación de ambos tipos de servicios. (STJUE 20 diciembre 2017, apartado 15). Esto serviría para esclarecer de una vez por todas si le fuesen de aplicación todas las leyes de un sector tan regulado como es el del transporte, no solo de manera cautelar sino permanente.

El Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona justificaba la necesidad de analizar esta sociedad a escala de la UE ya que, aunque la demandada (Uber System Spain) ejerciera su actividad exclusivamente en España, está vinculada a una plataforma internacional (Uber Technologies Inc). (STJUE 20 diciembre 2017, apartado 14).

A tenor de esto, una vez que el Tribunal de justicia fue considerado competente para conocer de las cuestiones prejudiciales planteadas, se da una necesidad de llegar a una interpretación del derecho de la Unión que sea útil para el juez nacional. (STJUE 20 diciembre 2017, apartados 21 y 24).

En cuanto a la cuestión de fondo, el tribunal empieza diciendo que la actividad desarrollada por Uber consiste en dar un servicio de intermediación por el que, a través de una aplicación para teléfonos inteligentes, se permite la transmisión de información relativa a una reserva del servicio de transporte entre el pasajero y el conductor que realizara el transporte. Esto en principio debería ser calificado bajo los criterios de un servicio de la sociedad de la información. No obstante, continúa diciendo que no se limita únicamente a dar ese servicio de intermediación, sino que al mismo tiempo crea una oferta de servicios de transporte urbano a través de la aplicación para las personas interesadas en esta oferta a la hora de querer realizar un desplazamiento. (STJUE 20 diciembre 2017, apartados 35, 37, 38).

Consecuentemente, considera que este servicio de intermediación forma parte de un servicio global enfocado al elemento principal, que en este caso es ofrecer un servicio de transporte, y, por lo tanto, responde a la calificación de servicio en el ámbito de los transportes y no al de servicio de la sociedad de la información. (STJUE 20 diciembre 2017, apartado 40). Esto se repite varias veces a lo largo de la sentencia y se ratifica en el fallo.

Esta calificación simplemente confirmo lo que ya fue anticipado por las conclusiones que emitió el 11 de Mayo de 2017 el abogado general de la UE, cuya opinión no es vinculante pero suele coincidir con la decisión final de los jueces en un alto porcentaje de los casos. Además, esta calificación se sustenta en jurisprudencia del Tribunal de Justicia al afirmar que por “servicio en el ámbito de los transportes” se entiende, además de los servicios de transporte como tal, cualquier servicio relacionado de alguna forma con el desplazamiento de personas o mercancías de un lugar a otro gracias a un medio de transporte. (STJUE de 15 de octubre de 2015, EU:C:2015:685, apartados 45 y 46).

Por consiguiente, las directivas relativas a los asuntos calificados dentro de los de servicio de la sociedad de la información, Directiva 2000/31 y Directiva 2006/123, no le serán de aplicación. De hecho, la Directiva 2006/123 excluye expresamente los servicios en el ámbito de los transportes de su ámbito de aplicación. Tampoco se incluiría en el ámbito de aplicación del artículo 56 del TFUE relativo a la libre prestación de servicios en general. (STJUE 20 diciembre 2017, apartados 42, 43 y 44).

Lo que si sería de aplicación en este caso es el artículo 58.1 TFUE que establece que en los asuntos relativos al transporte, la libertad en la prestación de servicios se regirá por las disposiciones relativas a los transportes dentro del artículo 91 del título VI del TFUE. A pesar de esto, el servicio de intermediación controvertido de este caso es un servicio de transporte no colectivo ni indisociablemente vinculado a el, por lo que no se encuentra recogido dentro del mencionado artículo 91 del TFUE. Esto significa que, en el estado actual de derecho de la UE, siempre que se respeten las normas generales del TFUE, compete a cada estado miembro regular las condiciones de prestación de este tipo de servicios específico. (STJUE 20 diciembre 2017, apartados 44, 46 y 47).

A colación con todo esto, cabe indicar que esta sentencia no cambia en nada la situación actual en España, ya que, como se anticipó en el apartado anterior del capítulo, actualmente tanto Uber como Cabify operan dentro de la legalidad a través de licencias administrativas para VTC, y, por lo tanto, bajo la regulación pertinente española en el momento en el que se dictó esta sentencia.

A pesar de esto, resulta trascendental, ya que el TJUE sienta jurisprudencia a seguir por los estados miembro con esta decisión, para finalmente poder determinar la calificación jurídica de los servicios ofrecidos por Uber, lo que se puede extrapolar también a la

actividad realizada por Cabify y demás compañías afines. Por lo tanto, esto supuso una especie de “victoria” para el sector del taxi. Además, una vez determinado que se trata de empresas que ofrecen servicios de transporte y que se deben regular por la normativa de cada Estado, se elimina, al menos en España, la posibilidad de acceso de empresas que operaren con un modelo análogo al original de Uber, UberPOP.

4. ANÁLISIS DEL ARTÍCULO 15 DE LA LEY DE COMPETENCIA DESLEAL

Desde la introducción de este tipo de empresas en nuestro país, lo que más controversia ha generado, y que más se ha ido repitiendo hasta ahora en el limitado análisis jurisprudencial existente, es su posible competencia desleal en base al artículo 15.2 de la LCD. Por lo tanto, vamos a comentar los dos primeros apartados del artículo 15 brevemente ¹⁹.

Artículo 15. Violación de normas:

“1. Se considera desleal prevalerse en el mercado de una ventaja competitiva adquirida mediante la infracción de las leyes. La ventaja ha de ser significativa.

2. Tendrá también la consideración de desleal la simple infracción de normas jurídicas que tengan por objeto la regulación de la actividad concurrencial”.

Lo que más llama la atención en cuanto a este artículo es el hecho de que en el primer apartado se declare la necesidad de que esa infracción de leyes cause una ventaja significativa y en el segundo no. Con respecto a esto, el Tribunal Supremo se pronunció, en su sentencia del 17 de mayo de 2017, para saber como realmente se debería interpretar este artículo y fijar su alcance jurídico, y en especial el del 15.2 de la LCD ²⁰.

En ella asegura que en el segundo párrafo del artículo falta la mención de que el sujeto que infrinja las normas jurídicas se aproveche de una ventaja competitiva significativa conseguida precisamente a través de esta infracción. Mención que si se da en el primer párrafo para cuando la infracción de normas jurídicas no tenga por objeto regular la actividad concurrencial.

¹⁹ El tercer apartado del artículo 15 únicamente establece “*que se considera desleal la contratación de extranjeros sin autorización para trabajar obtenida de conformidad con lo previsto en la legislación sobre extranjería*”, lo que no nos resulta de interés a los efectos de este trabajo en concreto.

²⁰ STS de 17 de mayo 2017 (ECLI:ES:TS:2017:1922).

Por lo tanto, en contra de la idea que podría tenerse de que cada uno de los apartados tiene un fundamento distinto por esta diferencia en la redacción, lo cierto es que ambos tienen una finalidad común. De hecho, la sentencia continúa diciendo que el propósito de ambos apartados reside en castigar las infracciones normativas que afecten la situación de igualdad inicial en la que están todos los competidores, y que estas infracciones favorezcan que el infractor disponga de una ventaja competitiva de la que no dispondría en caso de haberse ceñido a cumplir todas las normas reguladoras de su sector de actividad.

No se protege propiamente la libre competencia, porque es posible que las normas concurrenciales que se infrinjan regulen un mercado intervenido. Se protege la igualdad de los concurrentes, que deben actuar en igualdad de condiciones y no desde posiciones concurrenciales aventajadas, obtenidas por la infracción de las normas reguladoras del mercado (en el caso de la conducta prevista en el art. 15.2 de la Ley de Competencia Desleal), respecto de aquellos concurrentes que sí respetan las exigencias de tales normas.

Esta distinta redacción se debe únicamente a que la mera infracción de una norma que no tiene por objeto la regulación de la actividad concurrencial no supone necesariamente una obtención de ventajas competitivas significativas, de ahí la necesidad de introducir esa aclaración.

Por el contrario, el incumplimiento de una norma que tiene por objeto la regulación de la competencia suele provocar automáticamente una modificación de la *par condicio concurrentium* (paridad de tratamiento en igualdad de condiciones) entre las empresas competidoras de un sector, lo que ya se consideraría como que el infractor haya incurrido en una conducta desleal.

Para concluir esta aclaración con respecto a la interpretación del artículo se debe indicar que en ambos casos la deslealtad radica en conseguir una ventaja competitiva significativa mediante la infracción de normas. Además de esto, hay que indicar que lo que se intenta reprimir con el art. 15 son los efectos perjudiciales que conllevan para el mercado las infracciones de normas y no la infracción de normas en sí.

5. DESARROLLO DE “LA GUERRA DEL TAXI”

A partir de aquí ya no hay más autos ni sentencias que puedan ayudar a determinar si Uber y Cabify incurren en competencia desleal, por lo que el análisis dejará de ser jurisprudencial y será más una exposición de noticias manifestando los últimos acontecimientos ocurridos alrededor de esta problemática en nuestro país, así como la posibilidad de que en algún momento se determine su competencia desleal con respecto a estos.

Tras el escabroso inicio sufrido por estas empresas, estas no han dejado de ser foco de controversia en ningún momento. A partir del momento en el que tanto Uber como Cabify ya operaban ambas a través de las licencias para VTC, han sido numerosas las huelgas llevadas a cabo por el sector del taxi para mostrar su disconformidad con el crecimiento desproporcionado e injustificado de estas licencias que les ponía en una situación de desventaja.

En 1998, ocho años después de que nacieran las licencias VTC, y hasta 2009, existió una limitación a las concesiones de estas licencias, por la que se denegaban si había más de 1 VTC por cada 30 de taxi ²¹.

Ahora bien, entre 2009 y 2015 se dio un incontrolable incremento con respecto a la concesión de licencias VTC debido a que este límite dejó de aplicarse en este periodo a través de lo que se conoce como la Ley Ómnibus. Esta es la ley 25/2009, de 22 de diciembre de 2009, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. (Sánchez-Escribano, 2011).

El objetivo de esta ley era adaptar la legislación española a la Directiva 2006/123/CE de la Comisión Europea, conocida como la Directiva Bolkestein, la cual persigue eliminar trabas burocráticas en el sector servicios.

Esta ley afectaba a diversos sectores como la energía, las comunicaciones, agricultura, sanidad, y más importante a los efectos de este trabajo, el transporte. De modo que entre

²¹ Esto se introdujo con la publicación en el BOE de la Orden 30 de julio de 1998 por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Entre las modificaciones contempladas por la orden aparece el ratio 1/30 en su artículo 14.

2009 y 2015 se liberalizó el sector del transporte y se otorgaron miles de licencias, tanto a particulares como a empresas.

En 2015 se promulgó una nueva ley, el real decreto 1057/2015, que reintrodujo este ratio 1/30 con el que se consigue paralizar la concesión de licencias, y terminar con ese mercado. Por lo tanto, muchas de las licencias otorgadas entre el periodo de 2009 a 2015 acabaron en los tribunales, y son estas las que se están otorgando ahora por vía judicial, ya que en el momento de ser obtenidas fue dentro de la legalidad.

De modo que este periodo de 2009 a 2015 ha supuesto que en poco más de cinco años se haya pasado de unas 500 a 12.463 licencias VTC, según últimos datos del Ministerio de Fomento; frente a las 69.729 licencias de taxi, según últimos datos del INE. Lo que sitúa la ratio de media en España en 5,6 taxis por cada VTC (1/5,6), muy lejos del 1/30 pretendido ²².

Además, hay que tener en cuenta las aproximadamente 8.000 más que están pendientes de salir al mercado por sentencia judicial, lo que situaría esta ratio en 1/3,5 de media en España, pudiendo llegar incluso a un 1/1 en las grandes ciudades. (Europa Press, 2018).

Como resultado de esto, según se anticipaba han sido varias las huelgas llevadas a cabo por el sector del taxi, principalmente con el objetivo de reivindicar que se regulen las VTC y que se respete el ratio establecido de 1/30 (1 licencia de VTC por cada 30 licencias de taxi) no solo a la hora de conceder las autorizaciones (que ahora están paralizadas), sino también a la hora de circular.

De estas podemos destacar como la más significativa la ocurrida el pasado mes de julio. Esta empezó en Barcelona cuando se convocó un paro de 48 horas los días 25 y 26 de Julio, pero tras este periodo, se prolongó en el tiempo hasta convertirse en una huelga indefinida y fue ampliándose paulatinamente a Madrid y otras capitales de provincia como Valencia, Alicante, La Rioja, Zaragoza, Málaga o Sevilla, entre otras, hasta convertirse en una huelga casi a nivel nacional. La huelga dejó las calles de las principales ciudades vacías de taxis, estableciendo únicamente servicios mínimos. Además de los

²² Ver Tabla 1 para ver la distribución del número licencias de VTC y Taxi por CCAA y su ratio.

paros, fueron convocadas manifestaciones que colapsaron y pararon el tráfico en las principales calles y avenidas de las ciudades como forma de presión hacia el Ministerio.²³

El sábado 28 de julio ante la expansión de la protesta a varias ciudades y la amenaza de recrudecer las protestas en caso de que no aceptaran sus reivindicaciones, el Ministerio de Fomento convocó una reunión para el lunes 30 que terminó sin acuerdo, por lo que se mantuvo la huelga.

De modo que esta huelga duró hasta el pasado 2 de agosto, cuando el Ministerio de Fomento anunció que daría hasta septiembre de plazo para que las comunidades autónomas decidieran si asumían la gestión de las licencias VTC.

6. REAL DECRETO-LEY PARA REGULAR LAS VTC

Ante las presiones, y tal y como anunció que haría el ministerio de fomento, el pasado 28 de septiembre, se aprobó el RDL 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la LOTT en materia de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC), que entraría en vigor tras su publicación en el BOE, el 30 de septiembre. Este RDL pretende garantizar un equilibrio entre la oferta de servicios en esa modalidad de transporte (VTC) y la que representan los taxis, dada la dada la conflictividad registrada en los últimos meses al respecto.

Con el nuevo RDL se transfieren las competencias de regular la actividad de las VTC del estado a las comunidades autónomas y los ayuntamientos, lo que posiblemente supondrá la implantación de segundas licencias para intentar volver a respetar la ratio 1/30 ²⁴. Eso sí, esto se llevará a cabo con un régimen transitorio de cuatro años para adaptar la legislación. Esta moratoria posibilita que los titulares de las licencias VTC existentes en el momento de la entrada en vigor del RDL, y las solicitadas y pendientes de resolver por vía judicial sigan operando igual que hasta el momento, por un periodo de cuatro años más. Una vez finalizado este periodo, es decir el 30 de septiembre de 2022, las

²³ Algunos ejemplos son el paseo de la Castellana en Madrid; la Gran Vía en Barcelona; la calle Colón en Valencia.

²⁴ Ya que con la actual ratio de 1/5,6 y la esperada una vez se resuelvan las que queda otorgar por vía judicial de 1/3,5 resulta impensable volver al 1/30 de otra manera.

autorizaciones VTC otorgadas de ámbito estatal quedarán exclusivamente habilitadas para hacer servicios interurbanos. (RTVE, 2018).

Además, una vez pase este plazo de cuatro años, si no existe una regulación regional y local en marcha, el RDL posibilitará que el Estado pueda retirar licencias VTC en el momento que tengan que ser renovadas (cosa que hacen cada dos años), acercándose así a la ratio 1/30 que exigen los taxistas. (Méndez, 2018).

Sin entrar en mucho más detalle acerca del RDL por ahora, lo que sí que hay que comentar a los efectos de este trabajo son dos acontecimientos ocurridos con respecto al conflicto antes de su aprobación.

Las manifestaciones que tradicionalmente habían llevado a cabo los taxis cambiaron al bando de las empresas que utilizan licencias VTC y las plataformas que emplean este tipo de vehículos (Uber y Cabify) para visibilizar su oposición a los planes de Fomento de pacificar el sector del taxi sin contar con ellos. Esta vez la noticia de concentrarse en el Paseo de la Castellana no pillaba desprevenidas a las autoridades locales, y por lo tanto se pudo controlar. Desde la delegación del gobierno se estableció un límite de 40 vehículos para participar en la movilización. Además de esta limitación en cuanto a la flota de vehículos que podía participar, la policía nacional y municipal mantuvieron dos carriles laterales en cada sentido abiertos.

Pero sin duda, lo más llamativo con respecto al derecho de competencia relativo a este RDL es la reacción de las empresas de VTC ante el temor de que esta nueva norma se traduzca en una expropiación masiva por los ayuntamientos de alrededor de 18.000 licencias que se encuentran actualmente vigentes o que lo estarán en los próximos dos años. En vez de hacer huelgas, como protesta a la aprobación del decreto, dos días antes (26 de septiembre de 2018), la patronal de los VTC (Unauto) y las plataformas de Uber y Cabify ofrecieron a los usuarios un servicio gratis durante 12 horas, entre las 10:00 y las 22:00, en todas las ciudades españolas en las que operan con el objetivo de dar a conocer el empleo que generan, la experiencia de sus conductores y el valor de su trabajo. (Urrutia, 2018).

7. REACCIÓN A LA PROMOCIÓN DEL DÍA DE TRAYECTOS GRATIS Y SU POSIBLE COLISIÓN CON EL ARTÍCULO 17 DE LA LEY DE COMPETENCIA DESLEAL

El sector del taxi no tardó en reaccionar a este día gratis de Uber y Cabify, y el mismo día presentó una denuncia masiva ante la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) por considerar que esta práctica suponía un acto de competencia desleal. El ayuntamiento de Madrid también le pidió a la CNMC que analizará si la promoción de ofrecer servicios gratis llevada a cabo por Uber y Cabify vulneraba la LCD.

Estas denuncias y peticiones se basaron específicamente en el artículo 17 de la citada ley. Este artículo defiende la libertad para establecer precios. No obstante, establece que será considerada desleal la venta realizada bajo coste o bajo precio de adquisición cuando pueda inducir a error a los consumidores sobre el nivel de precios de otros productos o servicios; si se hace con la intención de perjudicar la imagen de un producto o establecimiento ajeno; o si forma parte de una estrategia encaminada a eliminar un competidor.

En este caso entienden que si la oferta está por debajo de los costes de realización de los servicios, la iniciativa supone captar viajeros mediante prácticas de competencia desleal para desviar clientela de un agente del mercado.

Se puede anticipar que el servicio ofrecido en esta jornada de viajes gratuitos es claramente bajo coste, ya que los costes que suponen la gasolina por trayecto (o electricidad en el caso de los coches eléctricos), el posible mantenimiento de los vehículos ese día o los sueldos de los conductores (entre otros factores a tener en cuenta relativos a los costes de esta actividad), es imposible que sean sufragados por los servicios ofrecidos gratuitamente, ya que los ingresos por esos trayectos eran nulos.

Ahora bien, la CNMC deberá confirmar esto, además de determinar si se da alguno de los tres supuestos en los que la LCD considera que se da la deslealtad. Seguramente con especial atención en cuanto a si forma parte de una estrategia encaminada a eliminar un competidor.

Con lo cual, habrá que esperar a que la CNMC se pronuncie acerca de este tema para conocer si efectivamente se ha dado un caso de competencia desleal por ofrecer servicios bajo coste con alguna de las intenciones castigadas, o si por el contrario se califica como un acto legítimo, y por lo tanto saber si estas VTC y las plataformas a través de las que operan serán sancionadas o no.

Hasta que esto ocurra, habrá que fijarse en otras resoluciones ofrecidas por la CNMC en situaciones que puedan asemejarse, para intentar deducir el devenir de lo que ocurrirá, puesto que no era la primera vez que se planteaba una cuestión de posible competencia desleal ante este organismo en base a criterios similares. De hecho, el pasado 4 de octubre de 2018 la CNMC resolvió un escrito que había recibido el 24 de julio de 2017 del ayuntamiento de Madrid, en el que se consultaba la posible competencia desleal en una oferta llevada a cabo por Uber en España denominada “*UberAIRPORT*”, y vigente del 4 de Julio al 1 de septiembre. Esta oferta consistía, según la descripción disponible en su página web, en ir o volver del aeropuerto, con alcance desde o hacia la M-30, por 15€ (o 29€ si se solicitaba la categoría “*FIRSTCLASS*” compuesta por vehículos Tesla). La oferta no se limitaba a los trayectos hacia o desde el aeropuerto, sino que se completaba con descuentos en itinerarios desde o hacia las principales estaciones de tren y autobús con un 50% de descuento, estableciéndose 5€ como máximo descuento a aplicar. (Uber, 2017).

Analizando la situación del mercado en el momento en el que el ayuntamiento de Madrid presentó la consulta, la CNMC llegó a la conclusión de que hacer ofertas con descuentos puntuales es una práctica habitual en el sector, ya que otras plataformas diferentes a Uber, tanto de taxi como de VTC, también las hacen ²⁵.

Jurídicamente, la consulta se refería a la posibilidad de que las prácticas denunciadas supusieran un acto de competencia desleal, situando la valoración jurídica de la conducta en el ámbito del artículo 3 de la LDC.

Para poder aplicar el artículo 3 de la LDC, según lo establecido en el, es necesario que se de un ilícito desleal tipificado en la LCD, que afecte al interés público por falsear la libre competencia. Por lo tanto, lo primero a analizar es si la conducta llevada a cabo por Uber a través de esta promoción puede encuadrarse en alguno de los actos tipificados por la

²⁵ Aplicaciones como MyTaxi para el sector del taxi o Cabify como plataforma alternativa de VTC.

LCD. En este caso, encajaría en el artículo 17 de la LCD con respecto a la venta a pérdidas, que recordemos establece competencia desleal en caso de que la venta realizada bajo coste o precio de adquisición se haga con la intención de inducir a error a los consumidores sobre el nivel de precios de otros productos o servicios; si se hace con intención de perjudicar la imagen de un producto o establecimiento ajeno; si forma parte de una estrategia encaminada a eliminar a un competidor.

En este caso la CNMC determino que, por un lado, no se podía determinar si el coste del servicio era menor al incluido en la oferta, y el ayuntamiento de Madrid tampoco aportó datos que indicasen otra cosa, simplemente ofreció una comparativa con respecto a la tarifa regulada para el sector del taxi, lo que se determino que no podía servir de referencia para evaluar una posible venta a pérdidas.

Por otro lado, aun en el caso de que se diese una venta a pérdidas, solo podría considerarse que se da un caso de competencia desleal si concurre alguno de los supuestos establecidos en el artículo 17 LCD.

De este modo, la resolución de la CNMC continúa su análisis apuntando a que no se da ninguna de las circunstancias de dicho artículo en la oferta de Uber, ya que se entiende que tiene carácter promocional, lo que no induce a los consumidores a error en el nivel de precios de los demás servicios ofrecidos. Tampoco considera que tenga el efecto de descreditar a los competidores al tratarse de una venta promocional. Finalmente, tampoco considera que forme parte de una estrategia encaminada a eliminar a un competidor del mercado debido a que su red de vehículos y cuota de mercado es mucho más reducida que la de otros competidores, y se trata de una promoción por tiempo limitado y para unos trayectos muy concretos ²⁶. Además de que, según lo establecido en la evaluación de la situación del mercado, es una practica habitual llevada a cabo por otras plataformas similares.

Finalmente cabe comentar que la competencia que se está creando en cuanto a la prestación de servicios de transporte de personas, tanto en el sector del taxi como el de las VTC, a través de la intermediación de aplicaciones, está incrementando la eficiencia, con lo que se permite satisfacer una creciente demanda de movilidad en el complejo

²⁶ A esto hay que sumarle la limitación normativa impuesta en 2015 con respecto a la concesión de nuevas licencias VTC, lo que reduce la posibilidad de que Uber incremente en gran medida su oferta, lo que se traduce en que difícilmente Uber pueda expulsar a sus competidores.

entorno urbano. De modo que con ello se consiguen menores precios, mayor disponibilidad, mas información y un mejor servicio, lo que en esencia se traduce en una mejoría para el consumidor final.

Recapitulando, la CNMC entendió que no solo no había indicios de que se cumplieran los efectos del artículo 17 de la LCD para que la conducta denunciada pueda ser considerada como desleal, sino que tampoco distorsiona en gran medida la dinámica competitiva del mercado y no perjudica el interés general de la sociedad, sino que incluso lo beneficia desde el punto de vista del bienestar de los consumidores. Por todo lo expuesto anteriormente, se determinó que no existen indicios que supongan infracción del artículo 3 de la LDC en base al cual se había situado la valoración jurídica de la conducta analizada. Por lo tanto, no se ha incoado ningún procedimiento sancionador contra Uber.

8. EL FUTURO DE LAS VTC Y “LA GUERRA DEL TAXI”

En cuanto al futuro de las VTC, con respecto a si finalmente se considera que con la promoción de ofrecer una jornada de servicios gratis han incurrido en un acto de competencia desleal o no, por el que se les vaya a sancionar o no, habrá que esperar a la resolución de la CNMC por la denuncia presentada tanto por el sector del taxi como por el ayuntamiento de Madrid.

Asimismo, habrá que esperar a que transcurran cuatro años para ver los efectos que tiene el RDL 13/2018, de 28 de septiembre, y de que modo se resuelve para volver a intentar restablecer esta ratio de 1 VTC por cada 30 Taxis que exige la ley y que respaldó la sala tercera del TS.

Lo que esta claro es que este RDL supone una “*victoria*” para el sector del taxi, y habrá que ver como responde el sector de las VTC al respecto, ya que estas no se conformaran con acatar esta decisión sin reivindicar lo que consideran justo. Esto se debe a que las principales empresas con mayores porcentajes de VTC dentro del sector han realizado importantes inversiones apostando por el desarrollo y crecimiento de este tipo de plataformas, lo que quedará paralizado e incluso decrecerá si se vuelve a la ratio de 1/30.²⁷

²⁷ Inversiones no solo en las licencias adquiridas dentro de la legalidad en el periodo comprendido entre 2009 y 2015, sino también en flota de vehículos, instalaciones, contratación de conductores, etc.

CONCLUSIONES

I. Empresas independientes, pero en ocasiones tratadas como iguales.

Tal y como hemos visto, Uber y Cabify muestran diferencias en varios aspectos de su modelo de negocio, e iniciaron su actividad dentro de España de maneras diferentes, por lo tanto, hasta la mitad del análisis se les tratará como empresas independientes a los efectos de determinar si se dan casos de competencia desleal con respecto a ellas.²⁸

A pesar de esto, no podemos obviar que la esencia de ambas empresas radica en lo mismo, esto es, mediar entre conductores y usuarios a través de aplicaciones con un funcionamiento muy similar para lograr que se de un desplazamiento óptimo, sabiendo el precio que supondrá de antemano dependiendo del trayecto. Por esto, a partir de que ambas empezaron a operar a través de las licencias VTC en 2016 ²⁹, se les puede considerar como equivalentes a la hora de incurrir o no en competencia desleal con respecto a la actividad que desarrollan.

II. Inicios y errores (Uber).

La rápida expansión que estaba experimentando Uber se tradujo en que no tuviera la suficiente diligencia en cuanto a las regulaciones a las que debía someterse a la hora de entrar en nuevos países, entre ellos España. De modo que cuando intentaron implantar el modelo original establecido en América (UberPOP) fueron denunciados por varias asociaciones del sector del taxi por incurrir en competencia desleal por incumplir la normativa relativa al sector del transporte.

A raíz de una de estas denuncias, exactamente la planteada por la Asociación Madrileña del Taxi (ATM) y resuelta por el Juzgado de lo Mercantil número 2 de Madrid, se dio la suspensión cautelar de los servicios de Uber en toda España.

En cambio, Cabify no sufrió este turbulento inicio, posiblemente ya que al ser una empresa española tuvo una mayor diligencia en cuanto a la regulación que debía cumplir para iniciar su actividad dentro de la legalidad.

²⁸ Exactamente hasta el momento en el que ambas empezaron a operar a través de licencias VTC.

²⁹ En 2016 Uber volvió a iniciar su actividad en España cambiando su modelo de negocio de UberPOP a Uber X, y esta vez operando a través de licencias VTC.

III. Calificación Jurídica de estas empresas y vulneración del artículo 15 de la Ley de Competencia Desleal.

Ante las diversas denuncias, hemos visto como Uber se posicionaba como una empresa de la sociedad de la información y no como de transporte terrestre de personas. La calificación de una u otra cosa no fue resuelta hasta el 20 de diciembre del año 2017, cuando el TJUE se pronunció acerca de este tema en su decisión prejudicial, planteada por el Juzgado de lo Mercantil número 3 de Barcelona a raíz de una demanda interpuesta por la asociación Elite Taxi contra Uber. Con dicha decisión se confirmaron las sospechas de que Uber debía ser considerada como una empresa de transportes y no de la sociedad de la información, y que por lo tanto, tanto Uber como cualquier empresa análoga (Como Cabify) debía estar sometida a la regulación pertinente de cada estado miembro, ya que el TFUE no establece regulación pertinente a la hora de regular esto.

A pesar de la relevancia que tuvo esta sentencia del TJUE para sentar jurisprudencia sobre este tema, no tuvo gran efecto en España, ya que en el momento de ser emitida, tanto Uber como Cabify ya operaban ambas a través de licencias VTC, y por lo tanto, cumpliendo con la regulación española en cuanto al transporte terrestre de personas.

Una vez aclarada la calificación jurídica, debemos retrotraernos a los inicios de Cabify y Uber en España para ver si han incurrido en competencia desleal en cuanto a lo establecido en el artículo 15 de la LCD. Tal y como anticipábamos podríamos deducir que Cabify siempre ha actuado a través de las licencias requeridas administrativamente para el sector del transporte, por lo que siempre ha cumplido con la legalidad requerida y por lo tanto no ha incurrido en competencia desleal en cuanto a esto.

En cambio Uber, al empezar su actividad con su modelo de UberPOP si que incurría en deslealtad, ya que infringía las normas jurídicas relativas al sector del transporte de personas, lo que le permitía poder conectar con un número indeterminado de conductores que podrían realizar trayectos a través de su plataforma.

Esto podría suponer ventaja significativa ya que, al contrario que sus competidores, al no cumplir ningún requisito administrativo establecido por la ley, no estaría regulado de ningún modo, por lo que podría operar sin ningún tipo de restricción, al contrario que lo que ocurre sobre todo dentro del sector del taxi.

IV. Actos de Uber y Cabify y su posible colisión con el artículo 17 de la Ley de Competencia Desleal.

Como veíamos, tendremos que esperar a la valoración por parte de la CNMC para ver si se da competencia desleal con respecto al artículo 17 de la LCD en el caso de la jornada de viajes gratis de Uber y Cabify. Anticipándonos a ella, podemos deducir que el primero de los requisitos de ofrecer viajes bajo coste se cumple, ya que con un ingreso nulo derivado precisamente de que los viajes eran gratis, no es posible que se cubran los costes, por mínimos que sean, de ofrecer ese servicio.

Si analizamos el segundo requisito que se debe dar, esto es, que se cumpla una de las tres circunstancias establecidas en el artículo, la decisión probablemente se haga en base a la condición de que esta jornada de días gratis se haya hecho como parte de una estrategia encaminada a eliminar a un competidor, ya que las otras dos claramente no se dan ³⁰.

Centrándonos en si se da o no esta circunstancia, por un lado podría considerarse que también resulta improbable debido a parte de los argumentos ofrecidos por la CNMC en su resolución del 4 de Octubre de 2018, que respondía a una cuestión en base al mismo artículo 17 de la LCD, por la que se establecía que no podía considerarse como parte de una estrategia encaminada a eliminar a un competidor debido a que su red de vehículos y cuota de mercado es mucho más reducida que la de otros competidores, y se trata de una promoción limitada en el tiempo.

A pesar de esto, hay otros argumentos que no cumple, como que sea para unos trayectos muy concretos, o el hecho de que sea una practica habitual llevada a cabo por otras plataformas del sector, que no lo es.

Por lo tanto, hasta que la CNMC no se pronuncie no se confirmará ni desmentirá esta acusación de incurrir en competencia desleal en base al artículo 17 de la LCD.

³⁰ No induce a error a los consumidores sobre el nivel de precios de otros productos o servicios y tampoco se hace con la intención de perjudicar la imagen de un producto o establecimiento ajeno

V. ¿Será el Real Decreto Ley la solución definitiva a “la guerra del taxi”?

Dentro de este conflicto, una de las principales preocupaciones del sector del taxi es que se cumpliera la ratio 1/30 establecida por la ley (dentro del ROTT). El problema es que durante el periodo en el que se liberalizó el sector de las VTC (de 2009 a 2015) se entregaron miles de licencias, además de las miles que quedan por ser adjudicadas por vía judicial, lo que imposibilita que se restablezca esa ratio una vez estén todas en el mercado. Recordemos que la ratio actualmente está en 1/5,6 y una vez se adjudiquen las que faltan se estima que llegue a 1/3,5.

Ante esto, se planteo la opción del RDL como solución a este problema. Con el se transfieren las competencias de regular el sector de las VTC del Estado a las CCAA, de modo que para que un vehículo con licencia VTC pueda operar deberá solicitar una segunda licencia (que serán otorgadas cumpliendo el ratio de 1/30). Teniendo en cuenta este ratio, con el actual numero de licencias de taxis (69.729) solamente podrían haber en circulación 2.325 VTC. De modo que el resto de VTC tendrían que esperar a que salieran más licencias de taxi para poder operar. Teniendo en cuenta que el crecimiento de las licencias de taxi lleva paralizado al menos desde que lo empezó a contabilizar el INE, hace casi 25 años, manteniendo cifras que siempre oscilan en torno a los 70.000, no parece la solución más optima para las casi 18.000 licencias que quedarán “desactivadas”

Por lo tanto, a pesar de que actualmente “la guerra del taxi” este algo más calmada, ya que este RDL incluye una moratoria de 4 años, habrá que ver como reaccionan las VTC en el futuro, ya que no parece que se vayan a conformar con esto y posiblemente sigan intentando conseguir medidas con las que tanto los taxis como las VTC puedan convivir en armonía dentro del sector del transporte.

VI. Posible solución alternativa – liberalización ordenada

Tal y como hemos podido comprobar en las diferencias entre los taxis y las VTC, el sector del taxi está sometido a una regulación mucho más exhaustiva. Tiene mayores restricciones territoriales, tarifas fijas marcadas y mayores restricciones laborales en cuanto a horarios y descansos.

El sector del taxi en ocasiones se basa en estas restricciones para presionar al gobierno a que oriente las regulaciones en su favor, ya que de lo contrario quedarían “desprotegidos”. El efecto indirecto de estas regulaciones es que se favorezca lo que se conoce como “*el taxipolio*”, esto es, que prácticamente se de un monopolio de los taxis en el sector del transporte terrestre de personas. La ratio de 1/30 claramente ejemplifica esto, ya que de cada 100 taxis solamente debería poder haber 3,3 VTC, cantidad ridícula en comparación.

Debemos considerar además que dado que hay 4 años de plazo dentro del cual las VTC pueden seguir operando sin restricción, según la estimación realizada por las licencias que quedan por ser autorizadas por vía judicial el ratio quedaría en 1/3,5, llegando a equipararse incluso en 1/1 en las grandes ciudades. De modo que si llegado el caso se vuelve a restablecer el ratio de 1/30, las principales ciudades, ya acostumbradas a tener una mayor oferta de modalidades de transporte, quedarían congestionadas.

Por ello, conviene estudiar otras formas de regular el sector sin favorecer a este casi monopolio de los taxis dentro del sector del transporte. En vez de tratar de limitar el crecimiento de las VTC a este ratio de 1/30, lo que se podría hacer es una liberalización ordenada. Buscar soluciones cooperativas, donde las administraciones públicas pongan de su parte, y los taxistas entiendan que las reglas del juego han cambiado, para buscar marcos legales donde se pueda hacer una transición suave, sin dejar a la gente atrapada con grandes inversiones que hayan podido hacer en una situación de mercado que ha cambiado, como quien dice, de la noche a la mañana.

En primer lugar, se podrían rebajar las restricciones del taxi para tratar de equiparar las condiciones relacionadas con su actividad a las de las VTC.

En segundo lugar, se podrían mantener las ciertas *ventajas* que tienen los taxis, como por ejemplo, que son los únicos que pueden recibir un cliente en paradas fijas o por la calle sin haber sido previamente contratados. Además, también tienen ventajas en cuanto a tributación, ya que lo hacen por módulos, y no por estimación directa como las VTC, lo que les permite tributar mucho menos.

En tercer lugar, hay que comentar que hasta el propio sector del taxi ya cuenta con plataformas análogas a las de Uber y Cabify, de modo que los usuarios ya pueden

precontratar sus servicios a través de aplicaciones como My Taxi que conectan a conductores de taxi con los usuarios, de la misma manera que en el caso de sus competidores.

De modo que, en un futuro, una vez se equipararan las condiciones de los taxis y de las VTC, lo óptimo sería dejar que el propio mercado se regulase automáticamente a través de la oferta y la demanda. ¿O acaso podríamos imaginarnos que actualmente existiera un único oferente de servicios de telefonía o aerolínea?

Además, en este sector como en muchos otros se dan las externalidades de red por las que los dos lados del mercado se retroalimentan mutuamente (a más oferta, más demanda, y a más demanda, más oferta). El hecho de limitar la cantidad de licencias posibles y aumentar las restricciones simplemente se traduce en un mayor precio para el consumidor, lo que hace que caiga la demanda y con ella la oferta, reduciendo la actividad del sector y eventualmente la recaudación pública, lo que perjudica a todos: tanto a los consumidores, como a los taxistas, como a las VTC, como al Estado.

Concluyendo, tras todo este análisis consideramos que, si la “solución” propuesta por el RDL para la regulación de la actividad de los VTC pasa por restringir y eliminar la competencia, esto supondrá retrasar notablemente el desarrollo de la movilidad en España.

REFERENCIAS

1. LEGISLACIÓN

En cuanto a la competencia:

Ley 3/1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal.

Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia.

Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (Versión Consolidada 2016).

En cuanto al sector del transporte:

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

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

Orden de 30 de julio de 1998 por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

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.

Real decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, para adaptarlo a la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de seguridad Aérea.

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.

2. WEBGRAFÍA

Álvarez, L. A. (14 de diciembre de 2017). *"Uber y Cabify: tan iguales, tan distintos"* [en línea], disponible en elmundo.es: <<https://www.elmundo.es/economia/2017/12/14/5a302ebb22601d52378b4633.html>> [consulta 9 noviembre 2018]

BBC Mundo (2015). *"5 cifras para entender el fenómeno Uber"* [en línea], disponible en bbc.com: <https://www.bbc.com/mundo/noticias/2015/11/151113_economia_cifras_uber> [consulta 24 de octubre de 2018]

Cabify (2018). *"Ciudades Cabify. Conoce todas las ciudades en las que operamos"* [en línea], disponible en cabify.com: <<https://cabify.com/es>> [consulta 26 octubre 2018]

Diario ABC SL (23 de enero de 2018). *"Cabify cierra una ronda de financiación de 130 millones de euros"* [en línea], disponible en abc.es: <https://www.abc.es/economia/abci-cabify-cierra-ronda-financiacion-130-millones-euros-201801221334_noticia.html> [consultada 12 noviembre 2018]

Editorial Ecoprensa SA (16 de octubre de 2018). *"La salida a bolsa de Uber se calienta: podría alcanzar una valoración de 120.000 millones de dólares en su OPV"*. [en línea], disponible en eleconomista.es: <<https://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/noticias/9455782/10/18/Uber-calienta-su-salida-a-bolsa-valdria-120000-millones-de-dolares-.html>> [consulta 12 noviembre 2018]

Europa Press. (10 de septiembre de 2018). *"Las VTC alcanzan la cota de 11.200 licencias y quintuplican el máximo legal"* [en línea], disponible en elmundo.es: <https://www.elmundo.es/economia/empresas/2018/09/10/5b964d6d22601d46768b45ec.html?cid=MNOT23801&s_kw=1> [consulta 19 noviembre 2018]

Instituto Nacional de Estadística (INE) (2018). *"Estadística del Taxi"* [en línea], disponible en ine.es: <<http://www.ine.es/jaxi/Datos.htm?path=/t10/p109/10/&file=00001.px>> [consulta 2 diciembre]

López, M. (30 de marzo de 2016). "*Uber en España: estas han sido sus desventuras desde que llegó*" [en línea], disponible en genbeta.com: <<https://www.genbeta.com/actualidad/uber-en-espana-estas-han-sido-sus-desventuras-desde-que-llego>> [consulta 25 octubre 2018]

Méndez, M. Á. (19 de septiembre de 2018). "*Las VTC declaran la guerra al Gobierno por el decretazo del taxi*" [en línea], disponible en elconfidencial.com: <https://www.elconfidencial.com/tecnologia/2018-09-19/vtc-taxi-uber-cabify-jose-antonio-parrondo_1618046/> [consulta 24 noviembre 2018]

Ministerio de Fomento (6 de Noviembre de 2018). "*Transporte de Viajeros. Turismos*" [en línea], disponible en fomento.gob.es: <https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/webturi_1118.pdf> [consulta 2 diciembre 2018]

Núñez-Torron, A. (2017). "*Que es una licencia VTC y como funciona*" [en línea], disponible en ticbeat.com: <<http://www.ticbeat.com/empresa-b2b/que-es-una-licencia-vtc-como-funciona/>> [consulta 20 noviembre 2018]

RTVE (30 de septiembre de 2018). "*Entra en vigor el real decreto ley que regula la actividad de los VTC*" [en línea], disponible en rtve.es: <<http://www.rtve.es/noticias/20180930/entra-vigor-real-decreto-ley-regula-actividad-vtc/1809401.shtml>> [consulta 25 noviembre 2018]

Sánchez-Escribano, M. I. (1 de mayo de 2011). "*Ley Omnibus y colegios profesionales*" [en línea], disponible en noticias.juridicas.com: <<http://noticias.juridicas.com/conocimiento/articulos-doctrinales/4653-ley-omnibus-y-colegios-profesionales/>> [consulta 22 noviembre 2018]

Uber (4 de julio de 2017). "*En verano, Uber al aeropuerto por 15€*" [en línea], disponible en uber.com: <<https://www.uber.com/es-ES/blog/madrid/aeropuerto-verano-17/>> [consulta 29 noviembre 2018]

Uber Technologies Inc. (2018). [en línea], disponible en: <https://www.uber.com/en-ES/cities/> [consulta 24 octubre 2018]

Uber Technologies Inc. (2017). "*La historia de Uber*" [en línea], disponible en [uber.com:<https://www.uber.com/es-ES/newsroom/historia/>](https://www.uber.com/es-ES/newsroom/historia/) [consulta 12 octubre 2018]

Unidad Editorial Información General SL (6 de septiembre de 2018) "*Cabify decide que su salida a Bolsa será en España*" [en línea], disponible en [expansion.com:<http://www.expansion.com/economia-digital/companias/2018/09/06/5b90378f268e3e1a688b457a.html>](http://www.expansion.com/economia-digital/companias/2018/09/06/5b90378f268e3e1a688b457a.html) [consulta 15 noviembre 2018]

Urrutia, C. (26 de septiembre de 2018). "*Uber y Cabify ofrecen sus servicios gratis este miércoles para dar a conocer el empleo que generan*" [en línea], disponible en [elmundo.es:<https://www.elmundo.es/economia/empresas/2018/09/22/5ba622c7e5fdea4f08b4628.html>](https://www.elmundo.es/economia/empresas/2018/09/22/5ba622c7e5fdea4f08b4628.html) [consulta 27 noviembre 2018]

3. JURISPRUDENCIA Y RESOLUCIONES

Sentencia Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 20 diciembre 2017. Caso Asociación Profesional Elite Taxi. 3-434/15, ECLI:EU:C:2017:981.

Sentencia Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 15 de octubre de 2015. Caso Grupo Itvelese y otros. C-168/14, EU:C:2015:685.

Sentencia del Juzgado de lo Mercantil número 3 de Barcelona de 10 de Abril 2018. Caso Asociación profesional Élite taxi contra Uber Systems Spain, S.L. 929/2014, ECLI:ES:JMB:2018:38.

Auto del Juzgado de lo Mercantil número 2 de Madrid del 9 de diciembre de 2014. Caso Asociación Madrileña del Taxi (ATM) contra Uber Technologies Inc. 707/2014, ECLI:ES:JMM:2014:74^a.

Resolución de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) del expediente s/DC/0616/17, Uber, del 4 de octubre de 2018.

TABLAS

Comunidad Autónoma	Número de Licencias para		Ratio Taxis/VTC
	VTC	TAXI	
Andalucía	1.862	9.667	5,2
Aragón	164	2.314	14,1
Asturias	104	1.449	13,9
Baleares	212	2.979	14,1
Canarias (*)	253	6.178	24,4
Cantabria (**)	203	522	2,6
Castilla y Leon	313	2.434	7,8
Castilla la Mancha	45	1.231	27,4
Cataluña	2.171	13.431	6,2
Comunidad Valenciana	301	4.813	16,0
Extremadura	30	995	33,2
Galicia	274	3.940	14,4
La Rioja	16	176	11,0
Madrid	6.252	15.999	2,6
Murcia	112	823	7,3
Navarra	57	455	8,0
País Vasco	94	2.208	23,5
TOTAL	12.463	69.729	5,6

(*) De las 253 VTC en Canarias: 46 son nacionales y 207 autonómicas.

(**) De las 203 VTC en Cantabria: 155 son nacionales y 48 autonómicas.

Tabla nº 1 – Número de licencias de VTC y de Taxi por CCAA y su ratio.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del:

Ministerio de Fomento para las VTC (actualizados el 6 de noviembre 2018)

INE para las de Taxi (actualizados el 31 de julio 2018).