

Análisis sectorial

Madrid, 27 de febrero de 2018

Cosas que se mueven en el sector de la movilidad

Impacto de la sentencia UBER

La llegada de propuestas empresariales que forman parte de las llamadas innovaciones disruptivas, así como de la economía colaborativa, inquietan a muchos sectores del mundo del transporte, la movilidad y la logística. Por otro lado, la nueva situación que producen pone en entredicho algunas regulaciones que deben ser revisadas. Y, por otro lado, la misma situación es un soplo de aire fresco que permite concebir esperanzas en que algo se mueve en el inmovilista mundo de la movilidad.

La llegada de estas iniciativas ayuda a facilitar el acercamiento al producto en las mejores condiciones para el cliente y más competitivas para el proveedor, en un unir voluntades que se traduce en un, ganas tú-gano yo (*win-win* o para los clásicos *quid pro quo*) entre las que se encuentra una empresa como Uber. Escribió Tolstoi en Guerra y Paz que “el ejército, como en el mecanismo de un reloj, una vez puesto en marcha el movimiento no puede detenerse.” Algo de eso pasa aquí.

Una imagen y un anuncio

Una imagen: algunas personas se abrazan y muestran alegría. Puede ser, piensa quien lo mira, que por las fechas en que se produce, diciembre de 2017, se trata de un grupo de agraciados de algún sorteo de apuestas. El observador sube el volumen y oye a la comentarista hablar de una sentencia, “los taxistas han ganado la batalla”. La comentarista afirma que, según la sentencia dictada, la actividad de Uber es un servicio de transporte y que ahora se va a poder exigir una licencia de taxi. Un representante de las asociaciones de taxistas afirma que lo que hace Uber es competencia desleal, piden que se prohíba. Luego un representante de la empresa demandada afirma que la sentencia no tendrá repercusión negativa para ellos porque el modelo de negocio se cambió en 2016, y ahora es plenamente legal.

Un anuncio: Let's ride together, de Uber, con una visión caótica y catastrofista del tráfico, mostrando la pesadilla de miles de personas con cajas de cartón (analogía del vehículo) que no caben en las calles ni en los edificios. Ellos tienen la solución.

Análisis sectorial

Éxito en su marketing

Han logrado ser conocidos y valorados, representan un cambio en la movilidad. Han sabido aprovechar la reacción del sector del taxi para anotar una fama internacional y una propaganda gratuita de sus servicios. Ya nada será como antes. Hasta el nombre ha sido pensado con intención. Resuena su inmediato origen en alemán: por encima de, más allá de... aunque su etimología no es muy lejana al del *hyper* griego o el *súper* latino. Incluso forma parte de la jerga urbana anglófona como prefijo que indica que algo es lo máximo. Ello lleva a identificar ese producto como la aportación generacional y creativa a la movilidad. Tanto es así que en todos los idiomas ha irrumpido el verbo y el sustantivo, uberizar y uberización, para hablar de las plataformas tecnológicas que facilitan organizaciones de economía colaborativa.

La llegada de Uber a España, como en muchos países del mundo antes, ha estado rodeada de polémica y de reacción por parte de las asociaciones del taxi. Estas lo han demandado y han pedido que se prohíba su conducta desleal.

¿Qué o quién es Uber?

Uber es el nombre de varias sociedades y de la aplicación que facilita el servicio de reserva del transporte. Dicha plataforma electrónica fue desarrollada por Uber Technologies en San Francisco y como empresa comenzó su expansión en USA y en otras ciudades de América. Su desembarco en España fue a través de Uber BV, sociedad holandesa filial de la anterior y que gestiona la mencionada plataforma en todo el mundo (salvo China y USA). Pero, ¿qué es Uber? ¿Es una empresa de transporte? ¿O es únicamente una plataforma electrónica que permite encontrar, reservar y pagar un servicio de transporte prestado por un tercero? Y, ¿qué no es Uber? ¿Se puede considerar una plataforma de uso compartido de vehículos? ¿Es un servicio de transporte clásico?

El servicio

La plataforma Uber permite a los usuarios solicitar un servicio de transporte urbano o metropolitano. Quizá a estas alturas no necesita mucha mayor descripción. Aunque para cualquier tribunal, árbitro o regulador es necesario deconstruir el producto para conocer el modelo de negocio y la calificación jurídica de lo que hace, para poder conocer la regulación en su caso aplicable. La plataforma tiene una cara hacia el usuario y otra hacia los proveedores de transporte, por lo que una intermediación parece que hace.

Los servicios de transporte propuestos por la plataforma Uber se presentan agrupados en diversas categorías. No obstante, el servicio llamado Uber Pop, que fue objeto directo de la

Análisis sectorial

reacción de las autoridades de transporte y del gremio del taxi, tenía la particularidad de basarse en un concepto de economía colaborativa, en la que los conductores eran particulares con su automóvil.

Confluencia del servicio Uber con el servicio VTC

La imposibilidad legal de desarrollar el servicio primigenio se tradujo en una confluencia de intereses entre un producto nuevo -aunque experimentado ya en algunas ciudades del continente americano y europeo-, como es Uber, y un servicio consolidado, como es el servicio de arrendamiento con conductor, la autorización VTC (tan antiguo y legal como el taxi, sin que ninguno, por cierto, sea un servicio público). Curiosamente, la historia de los dos productos que ahora se unen simbióticamente tiene que ver con California (EEUU). En efecto, la evolución más reciente de los servicios VTC y sus avatares no se puede explicar sin los servicios de recogida en hoteles y aeropuertos realizado con ese tipo de vehículos, idea que fue importada de California, lugar de donde también procede el mismo Uber.

Modelo de negocio de Uber y la sentencia

Uber Spain ha sostenido ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) que su única actividad es realizar publicidad por cuenta de Uber BV, sociedad holandesa que explotaba la aplicación utilizada en más de 600 ciudades del mundo. Sin embargo, los hechos no dicen eso. Se encarga el TJUE de aclararlo. Tampoco el sector del taxi lleva razón sobre la descripción de los servicios que hace Uber. Merece la pena detenerse en el análisis del caso Uber porque es un ejemplo de cómo impactan las innovaciones disruptivas en el campo de la movilidad.

La sentencia del TJUE da respuesta a las preguntas que un juzgado de Barcelona le plantea para dilucidar sobre el servicio UberPop y ha dejado claro que, al ser un servicio del ámbito de los transportes, el servicio denominado **UberPop** está fuera de la ley en España. En su análisis, el TJUE parte de que en principio existen dos servicios en la prestación de Uber: intermediación mediante una aplicación, y transporte de personas. Cada uno de estos servicios, considerados aisladamente, puede estar vinculado a diferentes disposiciones europeas. Por lo que ha sido necesario para el TJUE analizar si procede entender que el servicio de UberPop está bajo el ámbito de aplicación de cada una de esas normas, dado que según se apliquen unas u otras el nivel de liberalización o de intervencionismo es distinto.

Si se acepta que la plataforma tecnológica es un servicio de la sociedad de la información (Directiva 2000/31) se considera que los Estados miembros no podrán restringir la libertad de prestación de servicios Estado miembro por razones inherentes al ámbito coordinado (el

Análisis sectorial

servicio por vía telemática), y, como excepción, solo se pueden adoptar medidas necesarias y proporcionadas a los objetivos de orden público, protección de la salud pública, seguridad pública, incluidas la salvaguarda de la seguridad y la defensa nacionales, protección de los consumidores.

Otra vía de liberalización de los servicios que se analiza en la sentencia del TJUE es la de la Directiva 2006/123¹, que prevé un régimen de liberalización y los Estados miembros solo pueden supeditar el acceso a una actividad de servicios y su ejercicio a un régimen de autorización no discriminatorio, si es necesario por razones de interés general y porque una medida menos gravosa, como un control a posteriori, se produciría demasiado tarde para ser realmente eficaz.

¿Cuál es la calificación que el TJUE ha dado al servicio de UberPop? Cree el TJUE que el servicio analizado consiste en un servicio global del que la parte principal es un servicio de transporte, que va unida a un servicio de intermediación por medio de una aplicación informática. En consecuencia, el TJUE afirma que la libre prestación de los servicios de transporte se lleva a cabo a través de la política común de transportes; y sin embargo esta política no ha dado lugar a la adopción de normas comunes, siendo competencia de los Estados miembros. La sentencia del TJUE devuelve aparentemente la pelota al terreno de cada país, y en el caso de España con su reparto competencial entre el Estado, las CCAA y los Ayuntamientos.

Los usuarios

Dicho esto, hay un aspecto que conviene no dejar de reflexionar, y es la protección del usuario/viajero/cliente. ¿Qué contratan los usuarios? ¿Es un servicio de transporte que contratan con Uber? ¿Es un servicio de transportes que contratan a través de la aplicación con un tercero? O, ¿contratan el uso de la aplicación y de la plataforma tecnológica para organizar por su cuenta los servicios de transporte y de logística que realizan terceros proveedores independientes de Uber?

Quizá para muchos usuarios el servicio al que accede es de Uber, en toda su extensión – tanto aplicación como transporte-, y por lo tanto el uso de la aplicación y la aceptación del servicio pudiera ser ya un contrato de transportes y cualquier consecuencia derivada del incumplimiento de ese contrato de transporte podría llevar a la plataforma ante las juntas

¹ Se trata de la famosa Directiva Bolkestein, o relativa a los servicios en mercado -que dio lugar a la también conocida en España como Ley Omnibus, que entre muchas leyes modificó la LOTT, dejó sin autorización previa a las agencias de viaje y abrió un boquete por el que “extrañamente” entraron algunas asociaciones de taxis provocando lo que deberían haber evitado, una abrupta desregulación de las empresas VTC, que desde entonces y por mor de sucesivas sentencias judiciales han crecido y lo seguirán haciendo-.

Análisis sectorial

arbitrales o ante la jurisdicción ordinaria. Ello pondría en entredicho algunos aspectos de dudosa legalidad de las condiciones generales de contratación publicadas por Uber y en las que esta se auto-exime de responsabilidades.

No obstante, de momento, en las encuestas que se han realizado sobre el servicio los usuarios en todo el mundo han valorado positivamente el servicio que reciben por la sencilla manera de pedir un coche, la puntualidad en la recogida, la limpieza y confort, el pago con aplicación Uber (permite el uso de *Paypal* u otros sistemas de pago seguros), una tarifa sencilla, sin recargos, por km y tiempo, y sobre todo se destaca lo que tiene que ver con el conductor, la seguridad y la posibilidad de evaluación.

Posible reacción de los reguladores

Sin embargo, a pesar de la buena prensa entre sus usuarios, y de que el servicio de UberPop entre particulares, y otros intentos similares, fueron reprimidos y hoy día no existen, ¿qué les espera a empresas de la llamada economía colaborativa en el transporte urbano después de la sentencia del TJUE?

La tentación regulatoria después de la sentencia podría ser apoyarse en la misma para afirmar que el servicio es de organización de transporte y que requiere ser una empresa mediadora que contrata y vende transporte, en definitiva, una agencia de viajes. En efecto, una lectura de la sentencia directamente traslativa de los supuestos fácticos analizados por el TJUE a los actuales, podría dar a entender que el servicio de Uber sigue siendo un servicio unido, indisoluble, que forma parte del ámbito del transporte y por lo tanto que está fuera del ámbito de aplicación de la normativa de la normativa de mercado electrónico. Cabría la tentación de ceder a la presión de los sectores más beligerantes y buscar vías regulatorias represoras cargando con nuevos requisitos a la actividad de estas empresas disruptivas.

Los servicios de la sociedad de la información.

El TJUE, al iniciar su análisis, afirmaba en sus razonamientos que el servicio de UberPop es un servicio de intermediación que consiste en conectar a un conductor no profesional con un viajero, y que ello es un servicio distinto del servicio de transporte y, por lo tanto, en principio, podría ser calificado de servicio de la sociedad de la información. Incluso el Abogado General (AG), si llega a la conclusión de que es un servicio de transportes, es porque para poder ser calificados de «servicio de la sociedad de la información», el primer elemento, el servicio electrónico, debe ser, bien económicamente independiente, o bien principal, en relación con el segundo, el transporte, y esto no se produce.

Análisis sectorial

En este momento en España, algunas plataformas disruptivas se han organizado de forma que quien realiza el transporte efectivo lo hace al amparo de una autorización de transporte llamada VTC, que permite el servicio de transporte discrecional por coche completo, cuando no directamente de taxis. Esto limita mucho la capacidad de influencia y de conformación de la oferta que se daba en UberPop y que aconsejaba al AG a afirmar que Uber ejercía una influencia decisiva sobre las condiciones en que se prestaba el transporte.

Al analizar los requisitos para que una plataforma de este tipo se considerada un servicio de la sociedad de la información, habría dejado abierta la posibilidad de que una variación de situación –como pudiera ser la que se ha producido con posterioridad a la demanda, con el uso de una oferta profesional de empresas de transporte como son las VTC-, pudiera conducir a un resultado diferente al alcanzado, en el que la intermediación del servicio de la plataforma de Uber fuese considerada un servicio de la sociedad de la información y con ello producir una especial protección frente a nuevos intentos de atacar estos productos disruptivos con requisitos regulatorios existentes (como exigir que sea agencia de viaje) o bien de nuevo cuño.

Conclusiones

Este tipo de servicio de plataformas -en principio favorable para los usuarios- ha llevado al mundo del taxi a empezar a removerse. Mientras unos reaccionan visceralmente con formas neo-luditas a los avances de las nuevas tecnologías, otros toman nota y se ponen a buscar réplicas de aplicaciones que faciliten el servicio, a la vez que tratan de cumplir con los requerimientos que los usuarios demandan de forma clara.

Por lo tanto, en el sector de la movilidad las cosas se están moviendo, y en concreto en el transporte urbano el cambio ya se está produciendo y presenta dos tendencias: hacia un crecimiento de la oferta, por un lado, y, por otro lado, y hacia una mejora de la calidad, servicios más baratos y mayor competencia, aunque sin duda también habrá más tensión y más conflicto.

Es curioso y revelador reseñar el planteamiento del Abogado General que afirma que el caso de Uber suscita “críticas e interrogantes, pero también esperanzas y nuevas expectativas”. En ese sentido, en España, la CNMC considera reiteradamente que la regulación de “los mercados de taxi y VTC contiene importantes restricciones no justificadas a la entrada y ejercicio de la actividad en el mercado”. Tan importante como respetar la regulación y el ordenamiento que democráticamente nos damos, es también ir avanzando en una regulación económica eficiente, necesaria y proporcionada.

Análisis sectorial

Porque sin duda la actual regulación tiene que variar mucho, ya que está anquilosada en principios impuestos por la presión de un sector que se ha acomodado a unas normas muy proteccionistas y no responde a los cambios que necesitan los usuarios. La regulación actual - impuesta por presiones históricas del sector del taxi- es fruto de una visión muy limitada: no a la empresa (un conductor, un taxi), aquí no entra nadie nuevo (numerus clausus), cada uno trabaja en su casa (ámbito reducido de prestación de servicios), reparto de tiempo y precio fijado de antemano. La experiencia de nuevos productos innovadores nos revela que es importante cambiar todo ello y dejar más espacio a la llegada de nuevas tecnologías y servicios.

TTMovilidad

Think Tank Movilidad

Think Tank Movilidad (TTMOVILIDAD) es un grupo de debate y estudio, creado por la **Fundación Corell** en apoyo de sus objetivos fundacionales. Compuesto por especialistas de reconocido prestigio en el mundo de la movilidad, los principios de su actividad son la rigurosidad académica, su honestidad intelectual y la calidad de su investigación y de sus conclusiones

TTMOVILIDAD se concibe como un “laboratorio de ideas”, que centra su actividad en la investigación para impulsar el debate público sobre esta materia. Para ello realiza un seguimiento de las tendencias y retos del transporte y ofrece propuestas innovadoras para lograr que la movilidad de personas y mercancías, en el transporte por carretera, sea más eficaz y sostenible, incidiendo en la seguridad, la calidad medioambiental y la salud.

TTMOVILIDAD mantiene una posición de independencia en la elaboración y conclusiones de sus trabajos, ajena a intereses de grupo, sin perjuicio de su adscripción a la Fundación Corell.

Fundación Corell

La Fundación Corell es una entidad sin ánimo de lucro, fundada en 1997. Su principal objetivo es la defensa de la seguridad, el medioambiente y la movilidad en el ámbito del transporte internacional, fomentando el prestigio y la imagen de este amplio sector.

Datos de contacto:

*C/ Orense 36, 1º D Esc. Izq. 28020 Madrid
Tif: 91 866 90 10
Fax: 91 395 28 23*

Más información en: www.fundacion-fcorell.es

Síguenos en:



Contactos de Prensa

Noelia Perlacia (Avance Comunicación)

Tel: +34 91 5191005

Email: noeliap@avancecomunicacion.com
prensa@fundacion-fcorell.es

Ignacio Nevado (Fundación Corell)

Tel: + 34 91 8669010

Email: inevado@fundacioncorell.es

J. Víctor Esteban (Fundación Corell)

Tel: + 34 91 8669016

Email: jvesteban@fundacioncorell.es