

Se'n sortirà Uber?

Uber és una empresa nascuda per posar en contacte conductors particulars amb demandants de transport individual a través d'una aplicació informàtica i funciona a més de 400 ciutats a tot el món. La història d'Uber a Espanya és complexa...



L'economia col·laborativa està creixent en importància a la societat actual. Les tecnologies de la informació i les comunicacions han afavorit nous models de negoci que tenen com a fonament la cooperació entre particulars que, sobre la base de plataformes tecnològiques, disposen d'un bé o servei determinat o l'ofereixen. Els exemples són múltiples i en molts àmbits de la societat, potser els més representatius els apareguts en els camps del l' allotjament turístic o de la mobilitat.

L'aparició sobtada d'aquestes iniciatives innovadores ha superat els marcs legals existents i, en la majoria dels casos, el desenvolupament de l'activitat ha suscitat dures controvèrsies en la mesura que la nova activitat afectava o podia afectar de manera significativa els resultats de determinades empreses que actuen en el mateix sector conforme a esquemes tradicionals i, en alguns casos, en marcs de regulació força estrictes. Aquest és el cas dels vehicles de lloguer amb conductor, l'emblema de les quals és la companyia californiana Uber, i el sector del taxi.

Uber a Espanya, en mans de la justícia

Pocs mesos després d'iniciar la seva activitat un jutjat la va prohibir cautelament a instàncies del sector del taxi

Uber és una empresa nascuda per posar en contacte conductors particulars amb demandants de transport individual a través d'una aplicació informàtica i funciona a més de 400 ciutats a tot el món, i a Espanya només a Madrid des de finals de març d'enguany.

La història d'Uber a Espanya és complexa. Pocs mesos després d'iniciar la seva activitat un jutjat la va prohibir cautelament a instàncies del sector del taxi que va interposar una demanda per competència deslleial. Setze mesos més tard, Uber torna a operar per bé que adequant-se a la nova normativa aprovada a corre-cuita pel Ministeri de Foment, que, entre altres coses, ha modificat les condicions legals per a la prestació del servei de lloguer de vehicles de turisme amb conductor (VTC). [\[Reial Decret 1.057/2015 del Ministeri de Foment del 20 de novembre passat\]](#)

Aquesta normativa, però, ha estat qüestionada seriosament per la Comissió Nacional de Mercats i de la Competència (CNMC) en ser considerada com a restrictiva de la competència i contrària a la unitat de mercat, fins al punt que aquesta institució, després de requerir infructuosament al Ministeri de Foment que retirés dels textos legals certes exigències per al desenvolupament de l'activitat, ha decidit interposar un recurs contenciós-administratiu contra aquest Reial Decret que modificava alguns articles de la Llei d'Ordenació del Transport Terrestre.

Els punts claus del recurs contempnen aspectes molt diversos de les condicions de prestació del servei establerts a la nova normativa i la CNMC, en concret, demana:

- La supressió dels límits quantitius a la concessió de llicències per a conductors professionals VTC, que segons la normativa actual només permet una llicència per cada 30 llicències de taxi.
- L'eliminació de l'obligació de contractació prèvia del servei i de la prohibició de competir directament al carrer.

- La supressió de les restriccions geogràfiques a la prestació del servei que segons la norma actual s'ha de concentrar en la comunitat autònoma d'origen de l'autorització.
- L'eliminació de l'exigència que l'empresa proveïdora de serveis de transport tingui un mínim de set vehicles.
- La supressió de les exigències tècniques perquè un vehicle pugui ser destinat a aquest tipus de servei, de manera que se superin els requeriments actuals que demanen que s'excedeixi d'una potència fiscal determinada (12 cavalls de vapor), que tingui unes mides iguals o superiors a 4,60 metres o una antiguitat inferior a 10 anys. Aquestes normes no regeixen per a vehicles de certes característiques històriques o propulsats amb determinats combustibles ambientalment sostenibles.

Un futur de coexistència

Sembla molt difícil poder aturar la dinàmica econòmica derivada de la força de la innovació i la competència, i més tenint en compte que Uber ja funciona amb normalitat als cinc continents

El desenllaç del conflicte és ara en mans de la justícia i, per tant, presenta un cert grau d'incertesa. No obstant això, el que és segur, sigui quin sigui el final del procés judicial, és que tots els operadors que participin en aquest mercat en el futur hauran de competir en condicions d'igualtat, en particular pel que fa a les obligacions legals i tributàries. El futur serà de coexistència, només cal adequar la transició cap a aquest futur establint els períodes transitoris que permetin una adaptació dels operadors del sistema tradicional a les noves condicions del mercat.

El futur serà de coexistència perquè sembla molt difícil poder aturar la dinàmica econòmica derivada de la força de la innovació i la competència, i més tenint en compte que Uber ja funciona amb normalitat als cinc continents i, d'altra banda, la Unió Europea veu amb bons ulls tot el que suposin avenços cap a l'economia col·laborativa. Com dirien els romans, aquesta és una qüestió definible com un "certus quod et incertus quando". El futur arribarà, segur, encara que no sabem del cert quan ho farà.

Quan arribi, la coexistència i també la interacció mútua dels dos sistemes afavoriran, amb tota seguretat, l'interès general dels usuaris gràcies a la millora en la qualitat i en el preu del servei que es derivarà de la innovació i la competència.