

"Año de la Consolidación de la Seguridad Alimentaria"

PR-IN-2020-0816

21 de diciembre de 2020

Señores
David Collado Morales
Ministro
Ministerio de Turismo



Rafael Ernesto Arias Ramírez
Director
Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT)
Ciudad.-

Asunto: Caso UBER en zona turística del Este

Distinguidos señores:

El artículo 20 de la Ley General de Defensa de la Competencia núm. 42-08, otorga a esta **Comisión General de Defensa de la Competencia (PRO-COMPETENCIA)** una facultad consultora como órgano estatal técnico especializado en materia de libre competencia, en su relación con los otros entes reguladores de mercado. En virtud de dicha facultad, **PRO-COMPETENCIA** analiza propuestas normativas y otras formas de actuación de la Administración Pública, y, de considerarlo necesario, realiza propuestas y recomendaciones desde la óptica de la promoción de una competencia efectiva y del fomento de regulaciones eficientes que redunden en el incremento de la eficiencia económica y el bienestar de los consumidores.

Adicionalmente, en el mes de septiembre de 2017 firmamos junto al **Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT)** y otras dos instituciones más (Autoridad Portuaria y el Consejo Nacional de Competitividad) un acuerdo de cooperación interinstitucional para el diseño de políticas públicas.

Con el **INTRANT** como órgano rector del sector transporte, hemos colaborado anteriormente remitiendo 4 informes técnicos no vinculantes: dos en 2018, uno en 2019 y otro más en este mismo 2020, precisamente sobre el proyecto de **Reglamento del Servicio de Transporte en Taxis**.

"Año de la Consolidación de la Seguridad Alimentaria"

En tal virtud, atendiendo a las más recientes publicaciones en la prensa relativas al conflicto entre los conductores de UBER y demás taxistas de la zona turística del Este, **PRO-COMPETENCIA** entiende pertinente resaltar algunos aspectos.

Reiteramos las observaciones que, por órgano de su Consejo Directivo, **PRO-COMPETENCIA** emitió el pasado mes de agosto sobre los Proyectos de Reglamentos sometidos a Consulta Pública por el **INTRANT**, entre los cuales se encontraba el supracitado **Reglamento del Servicio de Transporte en Taxis**.

PRO-COMPETENCIA, reconociendo la importancia que tiene el sector de la movilidad, el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial (en lo adelante el o este "sector"), estimó oportuno presentar los siguientes comentarios que en la presente coyuntura revisten particular importancia visto el conflicto actual en el sector de taxis.

PRO-COMPETENCIA resaltó una preocupación relativa a las modalidades de prestación del servicio de taxi en la normativa puesta a Consulta Pública, pues el artículo que las desarrolla y los artículos relacionados con las autorizaciones de prestación no son claros en cuanto a cuáles son las características y particularidades de cada modalidad.

"Para ilustrar lo anterior, tomemos como ejemplo la modalidad de *"taxis por comunicación o plataforma tecnológica"*. El artículo dice que:

Taxis por comunicación o plataforma tecnológica. Los taxis por comunicación o plataforma tecnológica serán operados por una empresa con una flota máxima determinada por el INTRANT, según sea el caso, la cual establecerá un local público autorizado para estacionar las unidades únicamente podrán recoger y dejar pasajeros en los lugares que éstos indiquen a través de cualquier plataforma tecnológica de telecomunicación.¹

Si pensamos en agentes económicos como Uber, Cabify, inDriver y similares, esta modalidad no les aplica, puesto que, a pesar de manejarse principalmente a través de una plataforma tecnológica, los vehículos no pertenecen a la compañía, sino a la persona física que ofrece el servicio. En este caso, surge la interrogante de ¿a quién se le exigiría la titularidad de "una flota máxima" bajo esta modalidad? Estos agentes económicos solamente se encargan de enlazar al usuario con el operador del servicio y de canalizar los pagos mediante su plataforma.



¹ Artículo 6, numeral 3, Proyecto de Reglamento del Servicio de Transporte en Taxis.

"Año de la Consolidación de la Seguridad Alimentaria"

Sobre las autorizaciones de prestación, el Reglamento no establece cómo funcionarían las licencias, permisos y concesiones para estas plataformas. Es necesario especificar esto, ya que los individuos que operan en este sector bajo esta modalidad no son empleados de las empresas que utilizan para captar sus clientes. Esto nos permite también hablar sobre responsabilidad en casos de accidentes de tránsito y sobre el tipo de seguro exigible a estos operadores. Surge aquí una situación *sui generis* donde no se podría hablar de accidente laboral –porque el conductor no trabaja para la empresa. Sin embargo, definitivamente, habrán ocurrido daños durante la prestación de un servicio, que deberán ser reparados.

Otro asunto que no es tocado en este Reglamento y que guarda estrecha relación con esta modalidad, es la seguridad personal y la privacidad de los datos personales de los usuarios y de los operadores. Tampoco establece nada sobre los derechos y deberes de los usuarios y de los prestadores de manera particular en cuanto a, por ejemplo, la vía para hacer reclamaciones sobre el servicio en general.

Debido a este tipo de situaciones –y otras– que pueden presentarse en el servicio de taxi bajo esta modalidad, otros países han decidido emitir normativas distintas y especiales para regular la prestación de servicio bajo esta modalidad. Tal es el caso de Colombia, donde actualmente hay un proyecto de ley que se encuentra en el Congreso Nacional desde el año 2019. En España, hasta el momento, se han ido definiendo conceptos y adoptando posiciones a través de la jurisprudencia. Y, en Italia, además de los pronunciamientos jurisdiccionales y de algunas normas que indirectamente inciden en este mercado, la autoridad de competencia se inclina por la elaboración de normativa específica al respecto².

En virtud de lo anterior, reconociendo que el establecimiento de políticas públicas en sectores económicos constituye un ejercicio donde deben conjugarse temas de interés público, como la seguridad y la libre empresa y competencia, **PRO-COMPETENCIA** pone a disposición de las instituciones que actualmente componen la mesa de trabajo, el equipo técnico de esta Comisión, para colaborar en la resolución de los conflictos acaecidos bajo los principios de libre competencia garantizados por la Constitución y las leyes.

Atentamente,



Yolanda Martínez Z.
Presidenta del Consejo Directivo



² Comunicación PR-IN-2020-0518, Informe de recomendación de PRO-COMPETENCIA sobre los Proyectos de Reglamentos sometidos a Consulta Pública. Disponible en: <https://procompetencia.gob.do/atribuciones/abogacia-de-la-competencia/>

