



UBER PERÚ: ¿INTERMEDIADOR O TAXI?

POR HUGO GÓMEZ APAC | 09/11/2020 | NOVEDADES

CASO UBER PERÚ: ¿PLATAFORMA DE INTERMEDIACIÓN O SERVICIO DE TAXI?

El caso de competencia desleal que representa una victoria de la libertad económica

Por Hugo R. Gómez Apac

Existe una confrontación permanente entre los que quieren regularlo todo y los que defienden la libertad económica. Los primeros desconfían del mercado y la competencia y exigen una regulación asfixiante que se ocupe de "todo" lo que hacen los agentes económicos. Los segundos no tienen tal desconfianza y justifican una regulación estrictamente necesaria que corrija una falla del mercado y que tenga más beneficios que costos. Estos últimos acaban de recibir una buena noticia en Perú: el Indecopi ha declarado infundada la denuncia presentada por una asociación de consumidores contra Uber B.V. por la presunta comisión de actos de competencia desleal en la modalidad de violación de normas^[1].

Uber B.V. brinda una plataforma digital de transporte de dos lados (*two-sided platform*) que conecta a socios conductores (taxistas) con usuarios solicitantes (pasajeros). La aplicación (*app*) de Uber puede ser descargada desde cualquier *smartphone*. El usuario

SUSCRÍBASE

Ingrese su correo



Jurisprudencia USFQ

@USFQ_Derecho



Cápsulas Jurídicas -

Marriage and Freedom

Brian Bix (University of

Minnesota)[fb.watch/3sdBOrjnJW/](https://www.facebook.com/watch/3sdBOrjnJW/)

nJW/

CÁPSULAS JURÍDICAS

AUTORAS/
ES

entra al aplicativo y solicita un viaje, la *app* ubica al socio conductor y lo envía al usuario, el precio es calculado por la aplicación. Al finalizar el trayecto, el usuario paga a través del método vinculado a su cuenta de Uber (en efectivo o mediante tarjeta de crédito o débito). La *app* de Uber (o la de Cabify o Easy Taxi) es un producto de la era de la internet y de las nuevas tecnologías de la información y de las comunicaciones, lo mismo que Airbnb.

Desde la perspectiva del consumidor peruano, el servicio de Uber tiene más beneficios que el servicio de taxi tradicional. En este, el usuario está a la espera de que aparezca uno en el lugar donde se encuentre (si está en un lugar alejado, podría nunca aparecer un taxi); tiene que negociar la tarifa; no puede escoger un vehículo de mejor calidad (v.g. con aire acondicionado); tiene que pagar en efectivo; no puede calificar el servicio brindado; tiene una probabilidad mayor de sufrir un robo u otro delito (el taxista suele ser un desconocido); le es difícil encontrar un objeto olvidado en el taxi, etc. Con el servicio de Uber, el usuario (esté donde esté) pide el taxi y el aplicativo busca y envía al conductor; no hay que negociar la tarifa (la aplicación calcula un precio bastante competitivo); puede escoger un vehículo de mejor calidad; tiene más alternativas para pagar el servicio (lo que es más seguro frente a los robos); puede calificar el servicio (lo que incentiva la calidad del servicio); tiene una probabilidad menor de ser víctima de un delito (antes de subir al vehículo, conoce el nombre y rostro del conductor y la placa del vehículo, datos que pueden ser enviados a un contacto, así como puede compartir con este su ubicación durante todo el trayecto); puede recuperar un objeto olvidado en el vehículo, etc. De todo lo mencionado, el mayor beneficio es, sin lugar a duda, la seguridad personal, especialmente para las mujeres.

El servicio de taxi tradicional está regulado (en Perú, por la municipalidad provincial) y a pesar de ello presenta las desventajas descritas. El servicio que brinda Uber no está regulado (ni por la municipalidad provincial ni por el ministerio del sector^[2]) y presenta los beneficios mencionados. Es preferible un buen servicio no regulado que un mal servicio regulado.

Asumamos que el beneficio social^[3] anual del servicio de Uber — en comparación al servicio de taxi tradicional — fuese de 1 millón



ETIQUETAS

**acuerdos
horizontales**
(1)

análisis (1)

**análisis
económico**
(1)

arbitraje (1)

ASCOLA (1)

CAN (3)

carteles (5)

coacción (1)

**competencia
desleal** (6)

comunitario
(2)

concentraciones
(3)

covid19 (4)

decisiones
(1)

**definición
de mercado**
(2)

delación (2)

de unidades, que cada año no hubiesen más de 5 usuarios disconformes (de millones de servicios prestados) con el servicio de Uber y que el costo asumido por dichos usuarios ascendiera a 50 unidades. Ahora asumamos que un político o burócrata quisiera regular la *app* de Uber para evitar ese costo social de 50. Si la regulación tuviera un costo (directo e indirecto) menor a 50, tendría sentido; pero si ella le irrogara a la sociedad (a la autoridad administrativa que va a aplicar la regulación, a Uber y a sus usuarios) más de 50, sería ineficiente. Sería una pésima idea una regulación del aplicativo que tenga un costo social de 10 mil o 100 mil. ¿Gastar 100 mil para evitar 50? Absurdo. Y más absurdo si la regulación desincentivara a Uber brindar su servicio en el país. ¡La sociedad perdería el beneficio social ascendente a 1 millón!

En un escenario como el descrito, lo mejor es que no haya regulación y que los casos aislados de consumidores insatisfechos sean canalizados a través de las normas de protección al consumidor^[4].

Regresemos al caso de competencia desleal. El artículo 14 de la Ley de Represión de la Competencia Desleal del Perú^[5] califica como desleal el acto que tenga como efecto, real o potencial, valerse de una ventaja significativa derivada de la concurrencia en el mercado mediante la infracción de normas imperativas. Esta infracción se acredita si el competidor obligado a contar con autorizaciones, contratos o títulos que se requieren obligatoriamente para desarrollar determinada actividad empresarial no sustenta documentadamente su tenencia. La otra forma de acreditar la infracción es con la existencia de una decisión previa y firme de la autoridad competente en declarar la infracción, siempre que en un proceso contencioso-administrativo no se encuentre pendiente la revisión de dicha decisión.

En agosto del año pasado se inició la investigación por competencia desleal contra Uber B.V.^[6] debido a que este agente económico habría estado, supuestamente, brindando el servicio de taxi sin contar con la autorización de la Gerencia de Transporte Urbano de la Municipalidad Metropolitana de Lima. El servicio de taxi es el transporte público de personas desde un punto de origen hasta uno de destino, sin estar sometido a rutas, itinerarios y horarios.

**derecho de
consumo
(2)**

**entradas
recientes
(3)**

**Facebook
(1)**

google (1)

**mercado
relevante
(1)**

opinión (1)

**poder de
mercado (3)**

**procedimiento
(10)**

reformas (2)

**sanciones
(1)**

**subastas
públicas (2)**

UBER (2)

Un año después, el Indecopi declaró infundada la denuncia^[7] porque consideró que Uber B.V. no brinda el servicio de taxi sino el de una plataforma digital de transporte de dos lados que conecta a socios conductores con usuarios solicitantes, lo que constituye una actividad de carácter complementario al servicio de transporte. Indecopi reconoció que Uber es una plataforma digital de intermediación (economía colaborativa) que reduce costos de transacción al facilitar la comunicación, el pago y la retroalimentación entre los pasajeros y los conductores, así como que genera externalidades (positivas) de red: a más socios conductores y más usuarios con cuenta de Uber, más beneficios para ambos grupos. Los que brindan el servicio de taxi son los socios conductores.

¿El servicio de Uber afecta a los taxistas tradicionales? Sí, de la misma forma que el correo electrónico y las aplicaciones de servicio de mensajería instantánea (WhatsApp, Messenger) están dejando en la obsolescencia al servicio postal^[8].

Si bien por ahora las aplicaciones móviles de servicios de intermediación de transporte están fuera del radar de las normas de represión de la competencia desleal, existe la amenaza de la regulación por parte de la autoridad de transporte. Nuestra recomendación es desistirse de regular tales *apps*, pero si se insistiera, la regulación que se proponga debería superar un estricto análisis de impacto regulatorio que asegure que los beneficios serán mayores a los costos.

Con la internet y las nuevas tecnologías de la información y de las comunicaciones, las relaciones económicas y sociales están cambiando y van a seguir evolucionando. El cambio es inexorable y hay que saber adaptarse. Lo moderno sustituye a lo tradicional. En un mundo tecnológico, la autorregulación puede ser más eficiente que la regulación.

Gracias a la tecnología, el futuro puede significar mayor bienestar con menos regulación, mejor calidad de vida con más libertad económica.

[1] Vid. Resolución **0084-2020**/SDC-INDECOPI (Expediente **0105-2018/CCD**) del 5 de agosto de 2020, emitida por la Sala Especializada en Defensa de la Competencia del Tribunal del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (Indecopi).

[2] El Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú.

[3] Beneficios directos e indirectos, cuantitativos y cualitativos.

[4] En Perú, la Ley 29571 – Código de Protección y Defensa del Consumidor, publicada en el Diario Oficial El Peruano el 2 de septiembre de 2010.

[5] Aprobado por Decreto Legislativo 1044, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 26 de junio de 2008.

[6] También contra Uber Perú S.A.

[7] Con relación a Uber Perú S.A., Indecopi declaró improcedente la denuncia.

[8] Salvo para el envío de paquetes.

Nota de descargo:

Las entradas del blog representan la opinión (calificada) de sus autoras/es. Éstas pueden cambiar frente a mejores argumentos o a circunstancias distintas (en eso precisamente consiste una conversación).

Los comentarios aquí publicados son personales de cada autor y no vinculan ni representan a la USFQ, al Colegio de Jurisprudencia, al Instituto de Investigaciones Jurídicas, a ninguno de sus miembros, ni a las instituciones en donde las autoras y autores trabajan o a las que estén afiliados. Las entradas del blog buscan promover la discusión académica, no constituyen consejo legal.



HUGO GÓMEZ APAC

Magistrado del Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina. Actualmente es profesor en la Maestría de Derecho de la Propiedad Intelectual y de la Competencia de la Pontificia

Universidad Católica del Perú y en la Maestría de Derecho Administrativo Económico de la Universidad del Pacífico (Perú).



DERECHO, ECONOMÍA Y COMPETENCIA

Un emprendimiento
académico de la
Universidad San
Francisco de Quito

INICIO

Quienes somos

**Publique con
nosotros**

Contacto

USFQ

USFQ Inicio

**Instituto
Investigaciones
Jurídicas**

**Colegio de
Jurisprudencia**

RECOMENDADO

**La Libre
Competencia**

Competition Lore

Chillin' Competition



Copyright 2020