



CLG ABOGADOS
CONSULTORÍA . LITIGIO . GOBIERNO

UBER y su regulación en México

[Javier Bravo Soler](#)
[David López Vázquez](#)

Introducción

Los avances tecnológicos de los últimos años han tenido un gran impacto en la dinámica social, económica y cultural; las formas en las que los miembros de la sociedad se relacionan, han sufrido una radical transformación con la inclusión del uso de dispositivos y aplicaciones tecnológicas. Esta situación representa un reto para el Estado al tener que regular estas nuevas dinámicas.

La prestación del servicio de transporte, es un claro ejemplo de cómo la tecnología ha permeado en las actividades primordiales de la sociedad, ello en virtud de la utilización de nuevas plataformas digitales (utilizadas por las Empresas de Redes de Transporte) que permiten conectar a personas que demandan este tipo de servicio, con los prestadores del mismo. Es necesario dejar claro que el alcance de estas plataformas o aplicaciones digitales, no se limita a realizar la conexión entre el que demanda el servicio y el que lo presta, sino que ofrece otro tipo de beneficios que el servicio de transporte público no brinda, y que serán analizados en el presente artículo.

De lo anterior resulta evidente que el ámbito jurídico se ve involucrado, al tener la tarea de regular la manera en la que estas nuevas plataformas deben operar. Sin duda el tema no es nada fácil, debido a la complejidad que representa la interacción de múltiples factores en las relaciones suscitadas de la prestación del servicio de transporte.

Consideramos de suma importancia analizar la manera en la que estas aplicaciones digitales se regulan, sobre todo si tomamos en consideración la colisión de derechos a la que se

pueden enfrentar los legisladores al realizar las modificaciones jurídicas pertinentes, que permitan la debida operación de estas aplicaciones.

Por las razones antes mencionadas, es que nos dimos a la tarea de realizar el presente trabajo, con la intención de ofrecer un bosquejo de las regulaciones que se han hecho respecto de las Empresas de Redes de Transporte.

I. Opinión 8-2015 de la Comisión Federal de Competencia Económica

La Comisión Federal de Competencia Económica (Cofece) emitió una opinión¹ dirigida a los gobernadores de los estados, incluido el Jefe de Gobierno del Distrito Federal (hoy Ciudad de México), a través de la cual abordó de manera exhaustiva los siguientes temas:

- El servicio de transporte de personas.
- Las empresas de redes de transporte basadas en aplicaciones móviles.
- La experiencia internacional de las empresas de redes de transporte.
- Análisis en materia de competencia y libre concurrencia.
- Formulación de recomendaciones.

De acuerdo a dicha opinión, se destaca que debido a la problemática y las condiciones sociales en la prestación de servicios de transporte, respecto de seguridad, precio, convivencia y calidad, ha surgido la necesidad del surgimiento de diversas empresas dedicadas a mediar los servicios de transporte a través de aplicaciones móviles, mismas que reciben el nombre de Empresas de Redes de Transporte (ERT). Con el uso de estas plataformas, los usuarios demandan servicios de transporte y por otra parte, un grupo de conductores privados prestan el servicio mediante vehículos propios.

¹ Emitida el pasado 04 de junio de 2015, resuelta por el Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica por mayoría de votos.



CLG ABOGADOS

CONSULTORÍA . LITIGIO . GOBIERNO

Al respecto, existen dos distintos tipos de plataformas, la complementaria y la independiente. La primera conecta a consumidores de servicios de transporte de punto a punto con taxistas registrados en la modalidad de servicio público: por lo que hace a la segunda, se refiere a aquellas que por medio de una aplicación conectan a conductores que ofrecen servicios particulares de transporte a distintos consumidores. Es necesario aclarar que las plataformas antes mencionadas, no son equivalentes al servicio público de transporte de pasajeros, pensar lo contrario atrae el riesgo de que al regularse se eliminen las bondades que ofrecen.

Resulta evidente que las citadas plataformas han sido cuestionadas por diversos grupos de interés, así como parte de las autoridades administrativas, legislativas y judiciales, tal y como se expondrá en el cuerpo de la presente. Sin embargo, no se debe pasar inadvertido que, el servicio de transporte de las ERT se asocia con un segmento de población con mayores recursos económicos, lo que hace posible la diferenciación con el mercado (servicio de transporte público).

Por último y no menos importante, la Cofece consideró positiva la presencia de diversas plataformas, en virtud de los beneficios que ofrecen a los consumidores, además de haber emitido sus recomendaciones en el sentido de que se reconozca a través de la vía que corresponda, una nueva categoría o modalidad para la prestación de este servicio innovador, aunado a que el reconocimiento en el marco normativo se limite a tutelar objetivos públicos elementales en materia de seguridad y protección al usuario. En este sentido, dicho marco normativo deberá privilegiar la libre competencia y concurrencia, por lo que tendrá que evitar realizar restricciones, tales como autorizaciones o registros de vehículos para prestar el servicio o limitar su número al imponer requisitos adicionales (placas especiales y/o cromáticas), así como evitar regular los esquemas tarifarios que actualmente son determinados por las propias ERT en función de la oferta-demanda.

II. Regulación de las Empresas de Redes de Transporte

La publicidad para la utilización de las plataformas antes mencionadas, así como el gran alcance e impacto que han logrado, obligaron a ciertas entidades a tener que regular la manera en las que estas deben de operar. Sin duda, la opinión emitida por la Cofece también representó un motivo importante que incitó la legislación del tema.

Debemos advertir que en el presente artículo únicamente nos centraremos en el análisis de la regulación realizada en la Ciudad de México y en el Estado de México, así como la regulación federal vigente en materia de autotransporte.

A. Regulación en la Ciudad de México²

La regulación de las ERT en la Ciudad de México obliga a que las personas morales que operen o administren por si mismas o a través de subsidiarias, aplicaciones para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, a través de las cuales los particulares pueden contratar el servicio privado de transporte con chofer, deban registrarse por única ocasión ante la Secretaría de Movilidad mediante su portal oficial, y tendrán que cumplir diversos requisitos, así como realizar un pago de derechos respectivo para obtener una constancia de registro.

Una vez obtenida dicha constancia, el titular deberá solicitar y obtener permisos que tendrán una vigencia anual, para prestar el servicio de transporte privado de pasajeros. Para tales efectos, los vehículos susceptibles de ser permitidos deberán cumplir con distintas características, entre las que se encuentran que su costo, sea al menos de 200 mil pesos, así como

² Acuerdo por el que se crea el registro de personas morales que operen y/o administren aplicaciones y plataformas informáticas para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, a través de las cuales los particulares pueden contratar el servicio privado de transporte con chofer en el Distrito Federal- Publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el día 15 de julio de 2015.

contar con holograma de verificación tipo “cero”, aire acondicionado, entre otros. El número de vehículos será limitado por la oferta y la demanda.

Al respecto, el Acuerdo analizado es muy puntual en establecer la prohibición de hacer base o sitio a los vehículos amparados; recibir pagos en efectivos; hacer uso indebido de la vía pública; así como llevar a acabo subarrendamientos de vehículos concesionados, entre otros. En esa misma línea, cabe señalar que tanto la Secretaría de Seguridad Pública como el Instituto de Verificación Administrativa de la Ciudad de México, serán autoridades competentes para la inspección y verificación de los vehículos en cuestión.

B. Regulación en el Estado de México

Mediante el Decreto número 485 de fecha 12 de agosto de 2015, se publicaron en el Periódico Oficial del Estado de México, adiciones al Código Civil y al Código Administrativo de esa entidad. En el primer ordenamiento jurídico, se reguló la figura del contrato electrónico de transporte para otorgar naturaleza jurídica al traslado de un usuario de un lugar a otro a través de vehículos de carácter particular, por medio de un dispositivo móvil a cambio de una tarifa sustentada.

Respecto de las adiciones al Código Administrativo del Estado de México, se prevén los requisitos para obtener la licencia de operación estatal que emitirá la Secretaría de Finanzas, dentro de los cuales se encuentran el tener domicilio legal en el Estado de México, presentar un informe técnico de la aplicación tecnológica que señale nombre, logotipo y características indispensables para su localización, entre otros.

También se considera como prestación ilegal del servicio público de transporte, aquella realizada en sitios, bases, lanzaderas o en cualquier otro lugar incluida la vía pública, por parte de los proveedores privados de transporte, sin la vinculación directa a una aplicación tecnológica o sin la calidad de proveedor privado de transporte.

Por otra parte, mediante Decreto³, se modificó una disposición del Código Civil del Estado de México, en el sentido de que las prestadoras de servicios electrónicos, no brindarán directamente el servicio privado de transporte, por lo que el responsable por cualquier incumplimiento del contrato electrónico de transporte privado de personas, a través de una prestadora de servicios electrónicos será directamente el proveedor privado de transporte.

Además, las prestadoras de los servicios electrónicos, no serán responsables por el incumplimiento del contrato electrónico de transporte privado de personas por lo que se refiere al transporte en sí; sin embargo, será responsable solidaria cuando el proveedor privado no cuente con un seguro vigente que cubra lo relativo a la responsabilidad civil.

Es importante anotar que, esta reforma y adición a la porción civil mencionada, tiene como antecedentes en su exposición de motivos, que se trata de una relación entre particulares, es decir, la relación contractual se produce cuando un usuario adquiere la aplicación electrónica cuya finalidad es la intermediación o cuando se genere una segunda relación contractual, en la que los usuarios demandan el servicio al proveedor privado de transporte. En ese sentido, la prestadora de servicios no será responsable de manera directa, porque que su vinculación con el usuario, así como con el proveedor privado de transporte, se limita únicamente a una intermediación entre ambos.

C. Regulación Federal

Es importante traer a colación que la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (LCPAF) en el artículo 8, fracciones I y XI, establece que se requiere permiso otorgado por la Secretaría de

³ Decreto número 15, por el que se reforma el párrafo tercero y se adiciona un cuarto párrafo al artículo 7.880 TER del Código Civil del Estado de México. – Publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado Libre y Soberano de México el día 05 de noviembre de 2015.

Comunicaciones y Transportes para la operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de pasaje, y para el transporte privado de personas.

Como consecuencia, el artículo 74, fracción IV del ordenamiento jurídico citado, expresa que se aplicará multa de hasta 500 días de salario mínimo, a quienes incumplan con cualquiera de las disposiciones en materia de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado.

Así también, el artículo 74Ter, fracciones I y II, de la LCPAF, establece que, la Secretaría de Seguridad Pública, a través de la Policía Federal Preventiva, como medida de apremio podrá retirar de la circulación a los vehículos que se encuentren prestando el servicio de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado, en los caminos y puentes sin contar con el permiso correspondiente, y a los que contando con concesiones o permisos estatales, municipales o de la Ciudad de México, se encuentren prestando el servicio de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado en los caminos y puentes fuera de los tramos autorizados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Para tener mayor claridad sobre lo expuesto anteriormente, es importante atender a las definiciones expuestas en la legislación federal respecto de estos servicios, veamos:

- Servicio de Autotransporte de pasajeros: el que se presta en forma regular, sujeto a horarios y frecuencias para la salida y llegada de vehículos. (art. 2º, fracción IX, LCPAF).
- Transporte privado: es el que efectúan las personas físicas o morales respecto de bienes propios o conexos, de sus respectivas actividades, así como de personas vinculadas con los mismos fines, sin que por ello se genere un cobro. (art. 2º, fracción XIV, LCPAF).

De las definiciones que anteceden, se desprende que las ERT podrían encuadrar en el supuesto del servicio de autotransporte de pasajeros. Se afirma lo anterior, en virtud de que el Reglamento de Autotransporte Federal y de Servicios Auxiliares contempla en el artículo 18,

fracción VI, la transportación terrestre de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos.

Aunado a lo anterior, en el arábigo 28 del mismo ordenamiento jurídico, se establece que la expedición del permiso para la prestación del servicio antes mencionado, se llevará a cabo por la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, autoridad que recabará previamente la opinión de quien tenga a su cargo la administración del puerto marítimo o aeropuerto. La expedición de permisos para esta modalidad, podrá proceder para automóviles tipo sedán, del último modelo fabricado en el año en que ingrese a la operación del servicio, con límite de operación de 5 años, dotado de aire acondicionado y sonido ambiental, entre otros requisitos.

Dichos permisos federales, autorizaran la libre circulación de los vehículos en todos los caminos de jurisdicción federal, siempre que se tenga como punto de origen o destino el puerto marítimo o aeropuerto correspondiente.

III. Contrato de prestación de servicios de UBER

De conformidad con el contrato de servicios⁴ suscrito entre UBER y los clientes (generalmente llamados socios), se especifica que el usuario autorizado, al momento de celebrar el contrato reconoce y acepta que UBER es un proveedor de servicios de tecnología que no ofrece servicios de transporte, no funciona como transportista, ni opera como agente para el transporte de viajeros.

Se entiende que los “servicios UBER” son aquellos servicios electrónicos prestados a través de una plataforma de tecnología digital, que permiten a los proveedores de transporte localizar, recibir y dar cumplimiento a las peticiones sobre demanda de servicios de transporte por parte de los usuarios que solicitan el servicio. Dichos “servicios Uber” incluyen el acceso a la *Driver app*, al software relacionado de UBER, páginas web, servicios de pago, así como los servicios de apoyo

⁴ Modelo de contrato 2015 utilizado como referencia.

relacionados y sus actualizaciones o modificaciones por UBER a su exclusiva discreción de cuando en cuando.

En relación con la cláusula 2.3. de rubro “Relación del Cliente con los Usuarios” prevista en el citado contrato, se establece que UBER no se hace responsable de ningún acto u omisión de un usuario en relación con las actividades del cliente, de ningún conductor o de ningún vehículo; serán los clientes asumirán la responsabilidad exclusiva por cualquier obligación o responsabilidad ante los usuarios o terceras partes que puedan surgir de su prestación de servicios de transporte. El cliente reconoce y acepta que él y cada conductor son los únicos responsables de tomar dichas precauciones según sea razonable y adecuado, en relación con cualquier acto u omisión de un usuario o cualquier tercero.

En la cláusula 2.5 de rubro “Relación del Cliente con los conductores”, se establece que el cliente reconoce y acepta que ejercerá un control exclusivo sobre los conductores y cumplirá la legislación aplicable. En esa misma línea, se reconoce y acepta que los clientes serán en todo momento responsables de los actos y omisiones de sus conductores, usuarios directos y de UBER, incluso cuándo dicha responsabilidad no sea obligatoria conforme a la legislación aplicable.

En ese orden de ideas, en la cláusula 3.2. de rubro “Requisitos del vehículo”, se establece que el cliente reconoce y acepta que cada vehículo deberá en todo momento estar debidamente registrado y disponer de la licencia correspondiente para operar como vehículo de transporte de pasajeros en el Territorio.

Para finalizar lo relativo al contrato es importante mencionar que, en la cláusula 3.3. de rubro “Documentación” se establece que a fin de asegurar el cumplimiento del cliente y de cada uno de sus conductores, este debe proporcionar a UBER copias por escrito de todas estas licencias, permisos, autorizaciones, autoridad, registros y certificaciones, de manera previa a la prestación de cualquier servicio de transporte por el conductor al Cliente. Además, se menciona que si el cliente no proporciona o renueva cualquiera de los documentos antedichos ello constituirá un incumplimiento sustancial del contrato de servicios.

IV. Conclusiones

Expuestas de manera sumaria las consideraciones respecto de la información relacionada con las regulaciones estatal y federal de las ERT, así como lo dispuesto en el contrato de prestación de servicios de UBER, consideramos oportuno arribar a las presentes conclusiones.

1. Resulta evidente que, la Opinión 8-2015 emitida por la Cofece, es favorable para las ERT en el sentido de que las posiciona como una innovación positiva tratándose del servicio de transporte, porque ofrecen beneficios como la confiabilidad y seguridad, certidumbre en cuanto al cobro, búsqueda y tiempos de espera, así como la información del traslado. Aunado a lo anterior, este tipo de plataformas resuelven problemas de asimetrías de información y de coordinación entre conductores y pasajeros, además de contribuir a la movilidad urbana, y ofrecer opciones eficientes de consumo, lo que es apegado a la libertad de concurrencia y competencia, principios previstos en el artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
2. Consideramos que existe una notoria discrepancia entre la regulación de la Ciudad de México con la del Estado de México, por lo que hace a los requisitos para el registro de las ERT, así como su forma de operación, por ejemplo, lo relacionado al tema de hacer base o sitio. Se afirma lo anterior, toda vez que de una interpretación *contrario sensu* de lo establecido en el artículo 7.57 Quáter, segundo párrafo, del Código Administrativo del Estado de México⁵, se desprende que tales situaciones son permitidas si es que el proveedor cuenta con la vinculación directa a una aplicación tecnológica o tener la calidad de proveedor privado de transporte; esta permisión no es compartida por la regulación de la Ciudad de México, sino todo lo contrario, al considerarlo como una prohibición.

⁵ Artículo 7.57 Quáter (...) La prestación del servicio en sitios, bases, lanzaderas, o en cualquier otro lugar incluyendo la avía pública, por parte de los proveedores privados de transporte, sin la vinculación directa a una aplicación tecnológica o sin la calidad de proveedor privado de transporte constituye la prestación ilegal del servicio público de transporte de conformidad con lo establecido en el Código Penal del Estado de México.



CLG ABOGADOS

CONSULTORÍA . LITIGIO . GOBIERNO

3. Consideramos que, no obstante, de contar con los permisos, registros y/o constancias previstas en las regulaciones tanto de la Ciudad de México como en la del Estado de México, ello no implica la libre operación en zonas federales, tales como puertos marítimos o aeropuertos. Para ese efecto, es necesario que para que los proveedores de servicio de transporte, dispongan de una libre operación en puertos marítimos y aeropuertos, cumplan con la legislación aplicable, esto es, que se tramite el permiso respectivo ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, autoridad que solicitará previa opinión a los administradores de dichas zonas. Ello en virtud de que no cumplir con los requisitos que alude la legislación federal, se traduce en que dichos proveedores serán acreedores a diversas sanciones administrativas, tales como, multas y remisión de los vehículos al depósito.
4. Las ERT de ninguna manera son consideradas como responsables por el incumplimiento de la legislación local y/o federal, por parte de los proveedores del servicio de transporte. Lo anterior se concluye de la simple lectura que se realice tanto del contrato de servicios analizado en el presente, como de la legislación estatal, en virtud de que la carga de la responsabilidad reside en los proveedores, por lo tanto, las ERT son únicamente intermediarios entre los usuarios autorizados y el proveedor.
5. En esa misma línea, las ERT únicamente tienen la obligación de registrarse bajo lo estipulado en las legislaciones locales referidas. En otras palabras, no son las personas jurídicas obligadas a la tramitación de ningún tipo de permiso para llevar a cabo la prestación del servicio de transporte, pues se insiste en que es única y exclusivamente obligación de los proveedores.