

La ley Uber

Gonçalo Paiva e Sousa

Abogado del Área de Propiedad Intelectual de GA_P, Portugal

Este artículo trata del régimen jurídico portugués de la actividad de transporte individual y remunerado de pasajeros en vehículos ordinarios a partir de plataforma electrónica (TVDE/VTC) y del régimen jurídico de las plataformas electrónicas que organizan y ponen a disposición servicios. Se compara con la legislación aplicable al llamado «sector de los taxis».

El 1 de noviembre del 2018 entró en vigor la Ley portuguesa núm. 45/2018, de 10 de agosto, la llamada *ley Uber*.

Con esta ley se establece (1) el régimen jurídico de la actividad de transporte individual y remunerado de pasajeros en vehículos ordinarios a partir de plataforma electrónica¹ (TVDE, por sus siglas en portugués) y (2) el régimen jurídico de las plataformas electrónicas que organizan y ponen a disposición servicios TVDE.

¹ En España se denominan «vehículos de turismo con conductor» y se usa la sigla «VTC».

Advertencia legal: Este análisis sólo contiene información general y no se refiere a un supuesto en particular. Su contenido no se puede considerar en ningún caso recomendación o asesoramiento legal sobre cuestión alguna.

N. de la C.: En las citas literales se ha rectificado en lo posible —sin afectar al sentido— la grafía de ciertos elementos (acentos, mayúsculas, símbolos, abreviaturas, cursivas...) para adecuarlos a las normas tipográficas utilizadas en el resto del texto.

G A _ P

La ley Uber no es aplicable a) a las plataformas electrónicas que se limiten a agregar servicios y que no definan los términos y condiciones de un modelo de negocio propio; b) a las actividades de reparto de vehículos sin fines de lucro (*carpooling*), y c) a las actividades de alquiler de vehículos sin conductor de corta duración con características de reparto (*carsharing*), estén o no tales actividades organizadas mediante plataformas electrónicas.

De acuerdo con el régimen transitorio, las plataformas electrónicas y las operadoras de TVDE tendrán, respectivamente, sesenta y ciento veinte días a partir de la fecha de entrada en vigor de la ley para adaptar su actividad a las nuevas exigencias legales.

Haciendo un análisis comparativo, pero no exhaustivo, de la ley Uber con la legislación aplicable al llamado *sector de los taxis*, podemos destacar los siguientes puntos:

1. Los taxis se benefician a) de exenciones fiscales (en lo que se refiere al impuesto único de circulación —IUC—), b) de deducciones fiscales (deducción del impuesto sobre el valor añadido del gasóleo y de otros gastos) y c) de beneficios fiscales (en particular, la exención del 70 % del valor del impuesto sobre los vehículos —ISV—) que no se aplican en el sector ahora regulado.
2. La carga fiscal aplicable al sector del TVDE en lo que se refiere al tipo aplicable en el impuesto sobre el valor añadido y en el impuesto de sociedades (*imposto sobre o rendimentos das pessoas colectivas* o IRC, en portugués) es idéntica al tipo aplicable al sector de los taxis.
3. Se impone a los conductores de TVDE la obligatoriedad de formación, que ya existía en el sector del taxi, aunque con una carga horaria inferior. Los conductores de taxi con la formación requerida para su sector quedan desde luego habilitados para ser conductores de TVDE. Por el contrario, y dada la menor carga horaria de formación a la que estarán sujetos, los conductores de TVDE no estarán habilitados para conducir taxis.
4. A los operadores de TVDE se les impone la obligación de suscribir un seguro común y un seguro de responsabilidad civil y de accidentes personales específicos, equiparándose así al sector del taxi.
5. La actividad de TVDE no se beneficia del acceso al fondo de apoyo para el servicio público de transporte en la adquisición de vehículos eléctricos, contrariamente a lo que sucede con los taxis.
6. La ley no impone ninguna limitación en cuanto al número de vehículos, contrariamente a lo que sucede con los taxis, cuyos contingentes se limitan de acuerdo con la deliberación municipal.
7. Se establece un límite de edad de siete años a partir de la fecha de la primera matriculación para los vehículos inscritos por los operadores de TVDE, límite que es de diez años para el sector del taxi, según consta en la Orden núm. 294/2018, de 31 de octubre.

8. En cuanto a la utilización de la vía pública, los vehículos al servicio de los operadores de TVDE se limitan a las llamadas vías comunes, no pudiendo, como sucede con los taxis, aparcar y circular en vías reservadas (por ejemplo: carril bus).
9. La nueva ley establece como límite máximo de tiempo de conducción diez horas diarias (independientemente del número de plataformas en las que el conductor preste servicios), mientras que en el sector del taxi no existe ninguna limitación similar.
10. La nueva ley no permite la colocación de ninguna publicidad en los vehículos de TVDE, contrariamente a lo que sucede con los taxis.
11. Los operadores de TVDE tendrán que ser necesariamente sociedades, limitación que no se verifica en el sector del taxi.
12. Por último, el nuevo diploma exige que los conductores al servicio de los operadores de TVDE tengan un vínculo laboral, exigencia que no se verifica en el sector del taxi.

En resumen, la ley Uber viene a regular el sector del TVDE imponiendo a las plataformas, a las operadoras de TVDE y a sus conductores obligaciones que se acercan en muchos sentidos a las aplicadas al sector del taxi, aunque no deja de haber, sin embargo, ciertas diferencias en función de la diferente naturaleza de las actividades desarrolladas.