

¿EXISTE VIABILIDAD LEGAL PARA LA OPERACIÓN DE UBER EN COSTA RICA?

Hay posiciones encontradas sobre la necesidad de tener un título habilitante para que el app opere.

Uber proporciona a sus clientes una red de transporte, por medio de una aplicación que pone en contacto a conductores debidamente registrados en la empresa, con usuarios que requieren transporte. Una vez realizado ese contacto, el conductor correspondiente pasa por el pasajero y le brinda el servicio.

Con la inminente llegada de dicho servicio a Costa Rica, mucho se ha especulado sobre la viabilidad legal del mismo, tanto en cuanto a la necesidad o no de un título habilitante por parte del Gobierno, como sobre la naturaleza jurídica de la relación existente entre los conductores que brindan el servicio y la empresa.

Sobre el primer punto, existen dos posiciones, si bien contrarias, con importante fundamento jurídico. Una de ellas es que para prestar los servicios brindados por Uber no es necesario ningún título habilitante –la cual es la posición que los suscritos compartimos–; y otra que indica que para brindar el servicio sí es necesario un título habilitante.

Dentro de los argumentos para afirmar que Uber no requiere ningún tipo de autorización están, que no existe una normativa que regule la gestión del servicio indicado mediante el uso de una aplicación en un teléfono celular; es decir existe un vacío legal.

Este es un servicio contratado por medio de una plataforma digital, que no cuenta con regulación alguna. Es una actividad económica novedosa en el país, que el legislador nunca contempló. Aunado a lo anterior, la Constitución Política regula los principios fundamentales de autonomía de la voluntad y la libertad de comercio/empresa.

El primero establece que el administrado puede hacer cualquier tipo de actividad, en el tanto no esté prohibida; y el segundo establece el derecho para ejercer libremente el comercio o cualquier actividad empresarial. De conformidad con lo anterior y partiendo del hecho de que los servicios brindados por Uber no están regulados, no debería existir la exigencia de ningún tipo de título habilitante para desarrollar la actividad.

Por otro lado, quienes defienden la necesidad de que Uber debe contar primero con un permiso o autorización por parte del Estado, alegan que diferentes leyes, tales como la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en la Modalidad Taxi, Ley No. 7969 (reformada por la Ley No. 8955) y la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, califican al servicio de Uber como un servicio público, del cual es titular el Estado y por ende solo se puede brindar previo otorgamiento de un título habilitante.

Se argumenta que, según la normativa citada, cualquier medio de transporte remunerado de personas que se realice por medio de automóviles y cualquier otro tipo de vehículo automotor, ya sea que se ofrezca al público en general, a personas usuarias o a grupos determinados de personas con necesidades específicas, es un servicio público y que Uber calza con dichas características.

Incluso alegan, que si bien el servicio no coincide con la modalidad de taxi, sí se podría encuadrar en la modalidad de servicio especial estable de taxi (el cual requiere un permiso del Ministerio de Obras Públicas y Transportes), creada por la Ley No. 8955, que modificó la Ley No. 7969.

Siguiendo esta justificación, se argumenta que Uber debería tener un título habilitante que le permita operar en Costa Rica, aún y cuando no es una modalidad regulada ni prevista por el legislador.

Por último, en cuanto a la naturaleza jurídica de la relación entre los propietarios del vehículo y la empresa, tema que inevitablemente deberá analizarse una vez que Uber haya iniciado operaciones en el país, ésta deberá ser, en nuestra opinión, una relación por servicios profesionales.

Esto porque no hay exclusividad, el servicio se presta únicamente cuando el usuario lo requiere y por un tiempo específico, es decir sin sujeción a horario, el equipo para la prestación del servicio lo brinda el propietario del vehículo, el riesgo comercial o de empresa (ajenidad) lo asume el propietario del vehículo y éste no está sujeto a ningún tipo de poder disciplinario pues él decide sobre el uso del vehículo de su propiedad como a bien lo tenga.

Igualmente, los términos de esta contratación comercial privada lo definen las partes libremente.

Éste, sin duda alguna, es un tema novedoso que amerita varios artículos pues involucra el desarrollo de servicios utilizando nuevas tecnologías, por lo cual la normativa debe adaptarse a estos cambios.

Hasta tanto estos cambios no se den, no debería de limitarse el ejercicio de la libertad de empresa.



ANNA KARINA JIMÉNEZ
Socia
ajimenez@ariaslaw.co.cr



CARLOS UBICO
Socio Junior
cubico@ariaslaw.co.cr