

Ley Uber: ley pareja no es dura

Tomás Blake
Profesor UDP – Socio Valdivia Legal



Pocas industrias han cambiado tanto los últimos años como el transporte privado de pasajeros. Desde la masificación de los *smartphones*, salir a la calle en búsqueda de un taxi es una experiencia cada vez más infrecuente.

La posibilidad de solicitar el servicio desde cualquier lugar, conocer los tiempos de espera y traslado, consultar las evaluaciones de los conductores y pagar digitalmente una tarifa previamente acordada, hace de las aplicaciones de transporte una alternativa muy atractiva. Ninguna de estas virtudes, sin duda legítimas para competir en el mercado, autoriza a mantenerse al margen de las normas que regulan esta actividad.

El interés público comprometido en el transporte de pasajeros es inequívoco. Por de pronto, el servicio se presta sobre bienes nacionales de uso público, como son las calles. Además, las condiciones técnicas de los vehículos, así como las competencias de los conductores, inciden

directamente en la seguridad de los pasajeros. Por último, el servicio genera externalidades que impactan tanto en el tránsito como en el medio ambiente.

La denominada "Ley Uber", aprobada en abril de 2023, aborda el vacío legal en el que se encuentra el servicio de transporte mediante aplicaciones, estableciendo condiciones mínimas de operación.

Entre otras medidas, la ley crea un registro de conductores y vehículos, exige una licencia profesional y un seguro de responsabilidad civil, y establece que los vehículos cumplan con requisitos técnicos, a lo menos, equivalentes a los exigidos a los taxis básicos. Asimismo, establece un período de congelamiento del registro de conductores, a fin de observar el comportamiento de la industria con una planta fija, en términos similares a lo que ocurre actualmente con el parque de taxis tradicionales.

Todos estos aspectos admiten legítimas diferencias de política pública. Sin embargo, tales diferencias ya fueron

planteadas y zanjadas en el debate legislativo. La lógica propia de toda ley es conferir ventajas para unos y cargas para otros, en función de la ponderación de intereses que el legislador estime más adecuada.

Con ocasión de la dictación del reglamento que implementa la ley, y su revisión por parte de la Contraloría, grupos de interés han buscado revivir el debate político, abogando por flexibilizar la regulación. La ley condicionó su vigencia a la dictación del reglamento, y por tanto aún no surte efectos. Aún así, se ha planteado la necesidad de graduar todavía más su implementación. Asimismo, se ha dicho que las exigencias en materia de cilindrada mínima, licencia profesional o antigüedad de los vehículos serían excesivas.

Este debate es impropio. Si bien la Contraloría debe representar reglamentaciones que contravengan la ley, el mérito, conveniencia u oportunidad de sus medidas está expresamente fuera del alcance de su revisión.

"Las legítimas diferencias de política pública ya fueron planteadas y zanjadas en el debate legislativo".