

@miguelgallardo Dr. (PhD) Miguel Gallardo PERITO Tel. (+34) 902998352 E-mail: apedanica.ong@gmail.com
@APEDANICA Asociación APEDANICA con registro del Ministerio del Interior www.cita.es/apedanica.pdf

Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia CNMC
Dirección de Investigación de la Comisión Nacional de la Competencia
Atn. Gabriela González Couturier, teléfono 91 7876845 (no contestó a varias llamadas)
Su ref. DP/037/21 GGC/CMF dc.sociedadinformacion@cnmc.es
Escrito publicado en www.cita.es/uber-algoritmo-cnmc.pdf

Dr. (PhD) Ing. **Miguel Ángel Gallardo Ortiz**, ingeniero, criminólogo, licenciado y doctor en Filosofía, diplomado en Altos Estudios Internacionales y presidente desde 1992 de la Asociación para la Prevención y Estudio de Delitos, Abusos y Negligencias en Informática y Comunicaciones Avanzadas (APEDANICA), con domicilio en la calle Fernando Poo, 16 Piso 6ºB CP E-28045 Madrid, Teléfono 902998352 fax 902998379 correo electrónico apedanica.ong@gmail.com (medio de comunicación preferente) como mejor proceda en Derecho comparece y atendiendo al requerimiento de referencia publicado íntegro en

<https://cita.es/uber-cnmc-requerimiento.pdf>

del expediente "**DP/037/21 ALGORITMO UBER**" y considerando el artículo 25 del Reglamento de Defensa de la Competencia (RDC), aprobado por el Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero a la Dirección de Investigación de la Comisión Nacional de la Competencia, DIGO:

a) La aquí denunciante APEDANICA consta en el Registro de Grupos de Interés de la CNMC con los mismos datos aquí aportados

b) La denunciada UBER, debiera ser ya bien conocida por la CNMC a la vista de que en su web publica resoluciones de varios expedientes sobre UBER como por ejemplo [S/DC/0616/17](#) y [S/0637/18](#), se han mantenido varias reuniones, incluso con el presidente de la CNMC y también consta en el Registro de Grupos de Interés de la CNMC [Uber Systems Spain SL | CNMC RGI](#) pero podemos aportar estos datos:

UBER SYSTEMS SPAIN SL Domicilio social: c/ Capitán Haya 1 Pl. 15º 28020 Madrid, o bien, en c/ Rufino González 25, 28037 Madrid

Número de registro: 081629838 EUID: ES28065.081629838 CIF: B66254202

Su matriz es Uber Technologies Inc. en San Francisco, California, EEUU

Para esta denuncia resulta de máxima relevancia tanto el contenido del Web uber.com como las aplicaciones para Android y Apple iPhone.

c) Los hechos de los que se deriva la existencia de una infracción y pruebas, en su caso, de los mismos, así como definición y estructura del mercado relevante ya han sido puestos de manifiesto a la CNMC mediante la denuncia de fecha 13.10.2019 (hace ya más de 2 años) con datos y referencias relevantes en <https://cita.es/uber-competencia.pdf>

APEDANICA reitera todo lo ya manifestado entonces, sin perjuicio de lo que a continuación se amplía, actualiza y precisa más aquí.

d) En su caso, justificación de los intereses legítimos de acuerdo con el artículo 4 de la Ley 39/2015 de, 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (“Ley 39/2015”) para ser considerado interesado en el eventual procedimiento sancionador. En este sentido, debe destacarse que APEDANICA ha iniciado y promueve este procedimiento, ella misma y sus miembros resultan afectados por las resoluciones de la CNMC, y representa intereses económicos y sociales como titular de intereses legítimos colectivos en los términos que la Ley reconozca, y ya ha reconocido la misma CNMC en su registro de grupos de interés en el que está inscrita APEDANICA, pero además, la Agencia Tributaria, VISTA la solicitud de calificación, acta fundacional, estatutos, certificado de inscripción en el Registro Público correspondiente y la declaración expedida por el representante legal de la entidad acreditando reunir los requisitos y condiciones especificados en el referido artículo acordó CALIFICAR a la entidad APEDANICA como entidad o establecimiento de carácter social según acuerdo publicado en <https://cita.es/apedanica-social.pdf>

Además, desde hace varios años, APEDANICA y su presidente administran un activo grupo de WhatsApp en el que participan varias docenas de taxistas y representantes del sector del TAXI a los que invitamos a adherirse como interesados y perjudicados por UBER. APEDANICA también ha invitado a expertos en algorítmica de varios países que han colaborado altruistamente, o por puras motivaciones científicas, para evidenciar la problemática de los algoritmos de UBER.

Más allá de lo dispuesto en el artículo 25 del Reglamento de Defensa de la Competencia del (RDC), también se nos requiere lo siguiente:

Descripción de los hechos objeto de la denuncia, aportando, en su caso, pruebas o evidencias de los mismos (documentales o de otro tipo, como audios o conversaciones de mensajería instantánea, capturas de pantalla o vídeos y grabaciones). En concreto, a. En relación a la alteración de precios por parte de la denunciada en función del estado de la batería de los dispositivos de los contratantes, se solicita explicar en detalle en qué consiste la mencionada alteración y cómo tiene acceso la denunciada a dicha información a través de la aplicación. Aporte documentación justificativa. b. En relación a la alteración de los precios en función de las condiciones meteorológicas o existencia de eventos, explique detalladamente en qué consiste y justifique documentalmente su respuesta. c. De cara a conocer con mayor profundidad las relaciones contractuales entre los clientes y la plataforma denunciada, aporte la documentación que permita contrastar la claridad de las cláusulas relativas a la fijación de precios de los trayectos. d. Especifique el alcance geográfico las mencionadas conductas. 4) Descripción (i) de las supuestas prácticas anticompetitivas que constituyen dichos hechos, como, por ejemplo, acuerdos entre competidores, reparto de mercado, fijación de precios, cierre de mercado, abuso de posición de dominio, o competencia desleal; y (ii) de los preceptos concretos que considera infringidos de la LDC. 5) Definición y estructura del mercado relevante: en el que se habrían producido las presuntas prácticas restrictivas de la competencia denunciadas y, más concretamente, definición del mercado de producto y geográfico afectado, así como la estructura del mismo (oferentes, demandantes, cuotas de mercado, grado de competencia existente, productos sustitutivos, dificultades de acceso al mercado que puedan encontrar nuevos competidores, existencia de legislación que afecte a las condiciones de competencia en el mercado, etc.). Esta parte es de gran importancia, sobre todo, para los casos de abuso y competencia desleal. Especifique, de esta manera, los principales operadores del mercado, así como su posición incluyendo su estimación de cuotas de mercado y volumen de negocios para los últimos tres años para el mercado de transporte de pasajeros con conductor. Indique el alcance geográfico correspondiente. 6) Cualquier otra información que considere relevante a los efectos del inicio de una investigación, como la existencia, en su caso, de otro tipo de actuaciones administrativas o judiciales, o la existencia de procedimiento penal abierto.

Precisamente para todo ello hemos llamado varias veces a Gabriela González Couturier, en su teléfono 917876845, sin poder hablar nunca con ella, pero en todo caso, para ilustrar los hechos denunciados en relación al expediente "DP/037/21 ALGORITMO UBER" recomendamos el artículo que incluye varias referencias y enlaces a videos en

<https://www.dailydot.com/irl/tiktok-uber-price-phone-battery/>

así como algunos muy ilustrativos vídeos publicados en YouTube

https://www.youtube.com/watch?v=Ymp_f3TTVeM

<https://www.youtube.com/watch?v=C7Eep2NYEdY>

<https://www.youtube.com/watch?v=Zw34thSerXE>

<https://www.youtube.com/watch?v=xM4jydgo-n4>

<https://www.youtube.com/watch?v=UAYRlr4X38c>

y los artículos con abundantes referencias sobre algoritmos de UBER presuntamente ilegales que instamos a que sean investigados con rigor MULLER, Zane. Algorithmic Harms to Workers in the Platform Economy: The Case of Uber. *Colum. JL & Soc. Probs.*, 2019, vol. 53, p. 167. *Uber has, however, revealed that it measures inputs beyond location. An Uber researcher revealed in an interview that the firm had evidence that low battery in a phone correlated with the user's willingness to pay a higher surge price (though, the company later clarified, that information was "absolutely not" used to charge higher prices to riders). Researchers who have studied the surge algorithm's workings by placing a network of Uber enabled phones across grids in Manhattan and San Francisco have noticed inconsistencies in surge pricing, though Uber claimed that these were simply "bugs."*

<http://blogs2.law.columbia.edu/jlsp/wp-content/uploads/sites/8/2020/01/Vol53-Muller.pdf>

que a su vez, hace expresa y precisa referencia a

CHEN, Le; MISLOVE, Alan; WILSON, Christo. Peeking beneath the hood of uber. En *Proceedings of the 2015 internet measurement conference*. 2015. p. 495-508. *While Uber has become extremely popular, there are also concerns about the fairness, efficacy, and disparate impact of surge pricing. The key difference between Uber and other sharing economy marketplaces is that Uber is a black-box: they do not provide data about supply and demand, and surge multipliers are set by an opaque algorithm. This lack of transparency has led to concerns that Uber may artificially manipulate surge prices to increase profits [25], as well as apprehension about the fairness of surge pricing [10]. These concerns were exacerbated when Uber was forced to publicly apologize and refund rides after prices surged during Hurricane Sandy [16] and the Sydney hostage crisis [19]* In order to understand the impact of surge pricing on passengers and drivers, we present the first in-depth investigation of Uber. We gather four weeks of data from Uber by emulating 43 copies of the Uber smartphone app and distributing them in a grid throughout downtown San Francisco (SF) and midtown Manhattan. By carefully calibrating the GPS coordinates reported by each emulated app, we are able to collect high-fidelity data about surge multipliers, estimated wait times (EWTs), car supply, and passenger demand for all types of Ubers (e.g., UberX, UberBLACK, etc.). We validate our methodology using ground-truth data on New York City (NYC) taxicabs...

<https://www.ccs.neu.edu/~amislove/publications/Uber-IMC.pdf>

desde el que, entre otras citas relevantes, recomendamos, al menos,

B. Popper. Uber kept new drivers off the road to encourage surge pricing and increase fares. *The Verge*, 2014. <http://bit.ly/1hoPgU8> A. Griswold. Does Uber's Surge Pricing Take Unfair Advantage of Drunk People? *Slate*, 2014. <http://slate.me/10s0zXH> D. Kedmey. This is How Uber's 'Surge Pricing' Works. *Time*, 2014. <http://time.com/3633469/uber-surge-pricing/> CALO, Ryan; ROSENBLAT, Alex. The taking economy: Uber, information, and power. *Colum. L. Rev.*, 2017, vol. 117, p. 1623.

<https://digitalcommons.law.uw.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1046&context=faculty-articles>

MULLER, Zane. Algorithmic Harms to Workers in the Platform Economy: The Case of Uber. *Colum. JL & Soc. Probs.*, 2019, vol. 53, p. 167.

<http://blogs2.law.columbia.edu/jlsp/wp-content/uploads/sites/8/2020/01/Vol53-Muller.pdf>

ROSENBLAT, Alex. *Uberland: How algorithms are rewriting the rules of work*. Univ of California Press, 2018. <https://www.ucpress.edu/ebook.php?isbn=9780520970632>

Otras referencias relevantes sobre algoritmos de Uber en castellano

CAMACHO, Gustavo Arreola. *Políticas Públicas y Nuevas Tecnologías: El Caso de Uber en México*. El Colegio de México, 2017. Tesis de maestría cuyas 215 páginas están disponibles en

https://colmex.userservices.exlibrisgroup.com/view/delivery/52COLMEX_INST/1279292240002716

MUÑOZ-MUNGUÍA, Ana Marina; BORBÓN-MORALES, Carlos Gabriel; LABORÍN-ÁLVAREZ, Jesús Francisco. Economía del Comportamiento: un campo fértil para la investigación de aplicaciones en política pública para México. *Estudios sociales. Revista de alimentación contemporánea y desarrollo regional*, 2019, vol. 29, no 53.

http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2395-91692019000100113

COTERÓN, Lara Sánchez. Diálogos críticos con sistemas complejos. *Arte e Investigación*, Buenos Aires, Argentina, 2020, no 18, p. e060-e060.

<http://papelcosido.fba.unlp.edu.ar/ojs/index.php/aei/article/download/1207/1443>

Más allá de esas y otras publicaciones referenciadas, en España resulta extremadamente grave que Uber pueda especular también con los **precios pagados con fondos públicos que Uber recibe por los desplazamientos pagados por instituciones públicas**. Véase:

<https://www.elindependiente.com/economia/2019/07/12/el-gobierno-avala-que-los-funcionarios-use-n-uber-y-cabify-en-sus-traslados-y-no-solo-taxis/>

El Gobierno avala que los funcionarios usen Uber y Cabify en sus traslados y no sólo taxis

La Intervención del Estado aclara, tras una consulta de la Seguridad Social, que los empleados públicos deberán contar con un permiso expreso de un jefe para viajes con VTC.

DAVID GARCÍA-MAROTO Redactor DAVID PAGE 12/07/2019 ACTUALIZADO EL 15/07/19 - 11: 00

CABIFY FUNCIONARIOS TAXI TRANSPORTE UBER

La dura competencia entre los taxistas y los coches con licencia VTC, los que usan plataformas como Uber o Cabify, sigue extendiendo sus frentes. Tras la batalla por la proliferación de nuevas legislaciones restrictivas para la expansión del negocio del alquiler de vehículos con conductor (VTC), el Gobierno avala ahora que los funcionarios utilicen Uber o Cabify en sus traslados por motivos de trabajo.

La Intervención General del Estado (IGAE), adscrita al Ministerio de Hacienda, ha confirmado oficialmente que los empleados públicos puedan utilizar coches con licencia VTC y pasar gastos para que les sean devueltos en sus desplazamientos por motivos de trabajo, una fórmula para la que se utilizan hasta ahora los taxis de manera mayoritaria.

De hecho, la propia Intervención General del Estado confirma en su respuesta, a la que ha tenido acceso El Independiente, que en la legislación vigente al respecto ya se recoge la posibilidad de utilizar taxis y vehículos de alquiler con y sin conductor para desplazamientos de trabajo.

Pero la legislación vigente, un real decreto de 2002, no recoge una mención expresa acerca de los VTC ya que se redactó en un momento en que su uso no era tan generalizado como en la actualidad ya que no existían las plataformas online que han popularizado el servicio.

La Intervención del Estado también llama la atención sobre el hecho de que en la última resolución con instrucciones sobre comisiones de servicio,

elaborada conjuntamente en 2012 por la Secretaría de Estado de Función pública y por la Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos, tampoco recogía ninguna una mención explícitamente a los vehículos VTC.

Es esta falta de referencia expresa al uso de compañías como Uber o Cabify la que ha provocado las dudas sobre si su uso estaba permitido para los empleados públicos. Fuentes de Hacienda aseguran que en ciertos ámbitos de la Administración ya se están utilizando VTC de manera común. Pero que su uso estaba permitido, a la vista de la consulta formal realizada por la Seguridad Social, es algo que no todo el sector público tiene tan claro.

En todos los casos, tanto para el taxi como para las VTC, hace falta la autorización expresa de un superior para poder utilizarlo. Pero la Dirección General de Costes de Personal de la IGAE considera que el uso de Uber o Cabify debe tener un carácter aún más excepcional, ya que no cuentan con tarifas oficiales fijas sino que el precio se establece libremente en función de la demanda del momento.

¿Qué dice la ley?

La normativa actual establece que los funcionarios deben utilizar de manera prioritaria los servicios de transporte regulares. Sin embargo, contempla que de forma excepcional y previa autorización, se pueda, si el coste es menor o si no hay otra opción, utilizar el vehículo propio del funcionario, un taxi o un vehículo de alquiler con o sin conductor. La IGAE subraya que en la normativa actual sólo se refiere a los taxis, y no a otras opciones de transporte, para realizar traslados desde aeropuertos, estaciones de tren y puertos.

La respuesta de la Intervención de la Administración del Estado, fechada el pasado 9 de mayo, confirma que los servicios de Uber o Cabify pueden usarse siempre que haya una autorización previa -como se exige también con los taxis- en una serie de supuestos: desplazamientos dentro del término municipal; desde el lugar de inicio del servicio hasta el destino y el regreso, incluidos los traslados que se produzcan en ese destino; y en desplazamientos desde o con destino a estaciones de tren, autobuses, puertos y aeropuertos.

Hacienda deja claro que los funcionarios solo podrán hacer uso de los VTC bajo autorización expresa previa. Este es un matiz muy importante puesto

que se entiende que la elección vendrá dada, no solo por la necesidad en un momento puntual, sino también por criterios de precio y calidad del servicio. Más aún, precisa el documento que «la determinación del medio de transporte a utilizar corresponde a quien autorice la comisión de servicio».

Por último, el documento también aclara que, a la hora de justificar el gasto a reembolsar, será necesario presentar, no solo el justificante correspondiente, sino también la documentación que acredite la contratación del servicio. «Se podrá presentar la factura expedida y recibida vía Internet en formato PDF», detalla el organismo.

VTC y taxi no son lo mismo

Ahora bien, el Gobierno hace hincapié en todo momento en que taxi y VTC se trata de dos medios de transportes que no son equiparables. «No son equivalentes ni en su regulación ni en su autorización», señala el documento, para añadir que «el taxi está configurado, en nuestro ordenamiento jurídico, como un transporte público discrecional de viajeros sometido a unas obligaciones que no tiene el transporte VTC y una de ellas, la principal, es la sujeción a una tarifa máxima».

De esta forma, Hacienda se cubre las espaldas, puesto que abrir las puertas a la cobertura de gastos por el uso de este tipo de vehículos podría reavivar las protestas del taxi, que piden cuanto menos igualdad de condiciones para evitar lo que consideran una competencia desleal por parte de los VTC.

Todo lo aquí expuesto y citado con referencias publicadas y verificables que hemos ofrecido nos hace proponer a la CNMC lo siguiente:

1º Que considerando que el Estado es cliente de Uber en muy diversas Administraciones Públicas, por ejemplo en Embajadas y Consulados de España en todo el mundo, así como en las comunidades autónomas y ayuntamientos o entidades públicas dependientes, la CNMC requiera cuanta información pública sea posible sobre todos los pagos con fondos públicos a Uber con desgloses máximos y detalles mínimos, **proponiendo criterios eficaces para la comparación de los precios pagados con fondos públicos a Uber y similares en el futuro.**

2º Que la CNMC designe a varios funcionarios públicos expertos en algorítmica procedentes de departamentos de matemáticas o ciencias de la computación de universidades públicas, Consejo Superior de Investigaciones Científicas CSIC, Instituto Nacional de Estadística, INE, INCIBE, Centro Criptológico Nacional CCN del Centro Nacional de Inteligencia CNI u otros expertos que sean empleados públicos para que emitan informe sobre cuanto la CNMC considere oportuno en relación al expediente "**DP/037/21 ALGORITMO UBER**" , más allá de cuanto APEDANICA sea capaz de aportar. Lo que solicitamos lo antes posible es conocer la identidad de los expertos y el planteamiento considerando todo el expediente y este escrito, además de poder ser escuchados en la CNMC, antes y después de su informe.

No hemos encontrado ninguna tesis doctoral en España que en su título haga referencia a UBER, pero sí que sabemos que UBER publicita muy diversos convenios y relaciones con varias Universidades. Los posibles conflictos de intereses y predisposiciones en favor de UBER podrían ser muy graves, igual que si se consideran expertos en UBER los cargos, funcionarios o empleados públicos que más hayan usado UBER con fondos públicos, o los que más recomienden UBER.

3º Considerando que UBER opera en todos los países de la Unión Europea, muy problemáticamente, proponemos a la CNMC que traslade a las autoridades europeas más competentes todo lo aquí expuesto y el expediente "**DP/037/21 ALGORITMO UBER**" completo para coordinar actuaciones, siendo especialmente útil la recopilación de referencias y expedientes administrativos y judiciales en Europa, y que seamos considerados parte interesada en todos los procedimientos europeos que puedan tener relación con lo aquí denunciado, pero empezando por hacer públicos todos los pagos y las condiciones de contratación a Uber incluyendo a todas las delegaciones de la Comisión Europea y los viajes en los que funcionarios europeos, de cualquier clase o categoría, usen los servicios de Uber.

No sería técnicamente difícil para las instituciones europeas hacer públicos los nombres de los europarlamentarios, altos cargos de la Comisión Europea o delegados en distintos países con representación

oficial, así como por la movilidad de todo funcionario europeo que haya utilizado UBER. Los mayores usuarios de UBER con fondos europeos bien podrían cumplimentar un detallado cuestionario que sería muy útil para todas las autoridades de todos los países europeos.

y 4º La Organización de las Naciones Unidas ONU, y dentro de ella muy especialmente la Organización Internacional del Trabajo OIT, conocen y publican sobre las perversiones del fenómeno de la UBERIZACIÓN (en inglés UBERIZATION o UBERISATION) como un problema mundial, por lo que, pese a todas las dificultades burocráticas y diplomáticas, buena parte de lo aquí denunciado y documentado debiera ser de interés de organizaciones internacionales más allá de la Unión Europea. La movilidad de muy numerosos funcionarios de organizaciones internacionales parece depender cada vez más de UBER, lo que no solamente supone unos ingresos que dependen de cuanto se cuestiona en el expediente "**DP/037/21 ALGORITMO UBER**" sino también, muy sensible información e influencia, perversamente muy eficaz, que está en abierta contradicción con lo que sostiene críticamente hacia UBER, y hacia las uberizaciones en la Organización Internacional del Trabajo OIT y otras entidades dependientes de la ONU.

APEDANICA está a la disposición de todo empleado público o empresario o profesional autónomo afectado por algoritmos en general y por los llamados "TECNOPOLIOS" capaces de alterar por completo los mercados y la competencia ante la pasividad de las autoridades que debieran defenderlos eficazmente, y en algunos casos, con una muy irresponsable complicidad encubierta por supuestos pretextos de innovación fraudulenta. APEDANICA, desde su constitución en 1992 ha tenido muy diversas experiencias relacionadas con la algorítmica, desde la criptología forense entendida como la siempre compleja relación entre codificaciones para garantizar la confidencialidad, autenticidad, integridad y procedencia de la información (algoritmos simétricos o asimétricos y claves privadas o públicas como el RSA), hasta la vigilancia, detección y evidencia de las mayores perversiones tecnológicas imaginables.

Pero APEDANICA es una muy modesta asociación privada y no recibe ningún tipo de financiación pública para facilitar su trabajo a la CNMC que, en nuestra opinión, debía haber investigado “de oficio” mucho antes y más del expediente **"DP/037/21 ALGORITMO UBER"** iniciado por nuestra denuncia de fecha 13.10.2019 (hace ya más de 2 años) con datos y referencias relevantes en <https://cita.es/uber-competencia.pdf>

No podemos admitir que la CNMC se tome tanto tiempo y pretenda que en 10 días APEDANICA le haga todo el trabajo gratis. Desde hace tiempo hemos recomendado a todos los taxistas que nos han querido escuchar o leer iniciar formalmente procedimientos de reclamación de responsabilidad patrimonial como el bien documentado y que estamos autorizados a publicar del Expediente de la CNMC: RP/19/19 SVLDA

<https://cita.es/cnmc-taxista-reconocido.pdf>

<https://cita.es/cnmc-taxista-alega.pdf>

APEDANICA, sin haber recibido ninguna ayuda económica de nadie, ni tener ni el más mínimo compromiso o deuda de ningún tipo, ha conseguido dar y recibir información veraz sobre los expedientes administrativos y judiciales relacionados con TECNOPOLIOS en general y en especial, sobre UBER en muy distantes países, en varios idiomas. Desde esta perspectiva independiente, la conclusión más relevante aquí a la que hemos llegado es que los responsables de las autoridades con capacidad sancionadora saben, o hacen como que saben muy poco de TECNOPOLIOS como Uber (lo mismo puede decirse de Amazon, Google, Twitter o Facebook), pero los directivos y los abogados de esos mismos TECNOPOLIOS saben mucho, quizá demasiado, de todos los líderes políticos, altos cargos, empleados públicos, fiscales y jueces que podrían ser competentes para sanciones o enjuiciamientos.

Las relaciones personales entre directivos de TECNOPOLIOS y las autoridades que debieran defender los mercados y la competencia son extremadamente sospechosas siempre, en todo el mundo. En este sentido, estamos convencidos de que la mejor fuente de información para la CNMC está dentro de la misma CNMC, porque toda experiencia de todos y cualquiera de cada uno de los cargos o empleados de la CNMC sobre UBER es mucho más valiosa que lo que APEDANICA, o

los taxistas, puedan aportar. Si todos los que dentro de la CNMC dijieran toda la verdad de lo que saben de UBER y aprovecharan sus contactos, directos e indirectos, con todos los interlocutores de UBER que, recordamos, está ya registrada como Grupo de Interés de la CNMC, ha sido objeto, al menos, de dos expedientes, y constan reuniones de personal de la CNMC y UBER, el expediente "**DP/037/21 ALGORITMO UBER**" habría avanzado mucho más de lo que parece haberlo hecho en los más de dos años que hace que se denunció.

APEDANICA, por sí misma, no puede financiar un estudio sobre las perversiones algorítmicas de UBER o de cualquier otra aplicación, pero sí que podríamos hacerlo con suficientes recursos públicos o privados, y en todo caso, no es difícil plantear la experimentación con varios móviles con distintas cargas en sus baterías, contratando a UBER en muy diversas circunstancias meteorológicas y de tráfico urbano incluso notariando (véanse más en <https://www.cita.es/criptologia-notarial.pdf> **CRIPTOLOGÍA NOTARIAL. Proyectos y riesgos actuales PROSPECTIVA DE LA FE PÚBLICA DIGITALIZABLE** publicada en **ECONOMIST & JURIST**) los resultados más extremos que evidencien por ejemplo, acuerdos entre competidores, reparto de mercado, fijación de precios, cierre de mercado, abuso de posición de dominio, o competencia desleal en preceptos concretos infringidos de la LDC.

El requerimiento de la CNMC nos pide la *“definición y estructura del mercado relevante en el que se habrían producido las presuntas prácticas restrictivas de la competencia denunciadas y, más concretamente, definición del mercado de producto y geográfico afectado, así como la estructura del mismo (oferentes, demandantes, cuotas de mercado, grado de competencia existente, productos sustitutivos, dificultades de acceso al mercado que puedan encontrar nuevos competidores, existencia de legislación que afecte a las condiciones de competencia en el mercado, etc.)*. Esta parte es de gran importancia, sobre todo, para los casos de abuso y competencia desleal”. Pues bien, APEDANICA recomienda a la CNMC lo siguiente:

A) Para definir el mercado de UBER y su estructura debe diferenciarse bien entre el negocio de UBER relacionado con fondos, recursos y viajeros en alguna función pública que no haya sido declarada oficialmente como secreta (y sería realmente curioso que las actividades secretas utilizaran UBER porque, en ese caso, toda la información a la que accediera UBER estaría en riesgo cierto) considerando que todos los cargos, funcionarios y empleados públicos que utilizan UBER tienen máximo deber de transparencia. Ocultar esos datos puede ser indicio racional de actos relacionados con corrupción, o peor aún, de una ingenuidad tan negligente, que basta ver este documento publicado por el CNI sobre UBER para alarmarse:

<https://www.ccn-cert.cni.es/informes/informes-ccn-cert-publicos/3776-ccn-cert-ia-13-19-ciberamenazas-y-tendencias-edicion-2019-1/file.html>
CCN-CERT IA-13/19 Ciberamenazas y Tendencias.

PDF 28 may 2019 — En noviembre de 2017, se reveló que **Uber** había ocultado un ataque ocurrido en 2016 a su aplicación, en el que se habían hecho públicos...

Es probable que quienes explotan las vulnerabilidades de la seguridad informática de UBER puedan probar también sus manipulaciones de mercados, pero no parece que vayan a colaborar con la CNMC en la investigación del expediente "**DP/037/21 ALGORITMO UBER**".

Por una parte, UBER directamente o por medio de otras empresas, puede contratar con la Administración, y parece que lo ha hecho, pero por otra parte, expertos en varias Administraciones Públicas nos aseguran que se han pagado muchos desplazamientos de altos cargos, funcionarios y empleados públicos por la llamada "CAJA FIJA" de muy diversas instancias de Administraciones de la Nación, Autonómicas o Locales. Para ilustrar este tipo de pagos de desplazamientos mediante el sistema de anticipo "CAJA FIJA" y sus posibles sobrepagos de los que algunos taxistas han sido acusados, pero no nos consta todavía ninguno que se haya buscado en el expediente "**DP/037/21 ALGORITMO UBER**" puede citarse estas noticias muy reveladoras:

<https://taxival.org/valencia-los-gastos-de-la-caja-fija-del-consell-en-taxi-por-las-rutas-de-la-caja-black/>

que a su vez, cita todo lo antes publicado en

<https://www.elmundo.es/comunidad-valenciana/2014/10/24/54493af022601dd2308b4571.html>

y también las escandalosas noticias sobre “CAJAS FIJAS” y taxis en

<https://www.lasprovincias.es/politica/sobresueldos-caja-fija-20200205190650-nt.html>

que continúa con

<https://www.lasprovincias.es/politica/201412/31/consell-pedira-informe-detallado-20141231171928.html>

Si se utiliza un taxi para un desplazamiento en la ciudad se debe identificar al usuario, dejar constancia del itinerario, la fecha, la hora y el motivo del viaje, además de la excepcionalidad que motiva su uso.

o más en general sobre desplazamientos pagados por “CAJA FIJA”

<http://institucional.us.es/intervencion/facturas-de-alojamiento-y-gastos-de-desplazamiento/>

https://www.unileon.es/modelos/archivo/norregint/200931011374477_n_anticipos_de_caja_fija.normas.pdf

Más claro y relevante aún es el pago mediante tarjetas de crédito o débito de titularidad pública o asociadas a cuentas de administraciones públicas porque además de cada identificación de usuarios, itinerarios, fechas, motivos y excepcionalidad, sistemáticamente pueden listarse en formatos tratables los datos de la tarjeta de crédito, o débito, con la que se haya pagado a UBER desplazamientos con fondos públicos.

APEDANICA entiende, y seguro que la inmensa mayoría de taxistas también, que todos los desplazamientos pagados mediante el sistema de anticipo “CAJA FIJA”, o por tarjetas de entidades públicas, a UBER deben ser transparentes y fiscalizados, al menos, con el mismo rigor con el que se han investigados los pagos a taxistas en esas noticias, pero más aún cuando es la mejor fuente de información de la CNMC para el expediente **"DP/037/21 ALGORITMO UBER"**.

B) Todos los pagos de particulares, tanto si son personas físicas como si son personas jurídicas que tengan cualquier tipo de relevancia fiscal deben ser sistemáticamente muy bien fiscalizados, más aún cuando, como casi todos los TECNOPOLIOS, UBER tiene una muy favorable

fiscalidad por operaciones internacionales. Lamentablemente, el Instituto Nacional de Estadística INE, que publica muchísimos datos del sector del taxi y de los taxistas, s.e.u.o. no ofrece ninguna información relevante sobre UBER o VTCs, e instamos a la CNMC para que solicite al INE que se fije más en los emergentes TECNOPOLIOS como UBER.

La única referencia sobre UBER publicada por el INE está en

<https://www.ine.es/DEFIne/es/concepto.htm?c=5353&op=16028&p=1&n=20>

Métodos y proyectos /Glosario de Conceptos/Automóvil u otros vehículos

compartidos con pago al conductor **Concepto seleccionado: Automóvil**

u otros vehículos compartidos con pago al conductor

Definición Automóvil u otros vehículos compartidos con pago al conductor: se incluyen en esta categoría los vehículos que se comparten con personas que no formen parte del grupo de viaje, con los que se acuerda el desplazamiento al destino deseado a cambio de un pago efectuado al conductor del vehículo con el que se habrá contactado directamente o a través de intermediarios tipo Blablacar, **Uber o similares**

Fuente Encuestas turísticas. Metodología

Tema Hostelería y turismo

Operaciones estadísticas

(enlaces al Inventario de Operaciones Estadísticas)

16023 - Encuesta de Turismo de Residentes

16028 - Estadística de Movimientos Turísticos en Fronteras

16029 - Encuesta de Gasto Turístico

APEDANICA recomienda a la CNMC instar al INE a elaborar el mejor informe posible sobre cuanto pueda conocerse “*DE OMNI RE SCIBILI*” no solamente sobre lo que actualmente pueda estimar el INE, sino sobre lo que también puedan aportar otros organismos europeos como EUROSTAT y servidores estadísticos europeos, como lo son

- **Alemania: Statistisches Bundesamt**
- **Austria: Statistik Austria**
- **Bélgica: National Institute of Statistics**
- **Bulgaria: National Statistical Institute (NSI)**
- **Chipre: Statistical Service**
- **Croacia: Oficina de Estadística**
- **Dinamarca: Danmarks Statistik**
- **Eslovaquia: Statistical Office**

- **Eslovenia: Statistical Office**
- **Estonia: Statistical Office**
- **EUROSTAT: The Statistical Office of the European Communities**
- **Finlandia: Statistics Finland**
- **Francia: Institut National de la Statistique et des Études Économiques (INSÉE)**
- **Grecia: National Statistical Service**
- **Hungría: Hungarian Central Statistical Office**
- **Italia: Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT)**
- **Irlanda: Central Statistics Office**
- **Letonia: Central Statistical Bureau of Latvia**
- **Lituania: Department of Statistics (StD)**
- **Luxemburgo: Service Central de la Statistique et des Études Économiques**
- **Malta: National Statistics Office**
- **Países Bajos: Centraal Bureau voor de Statistiek**
- **Polonia: Central Statistical Office (CSO/P)**
- **Portugal: Instituto Nacional de Estatística**
- **República Checa: Czech Statistical Office (CzSO)**
- **Rumanía: Institutul National de Statistica**
- **Suecia: Statistics Sweden (SCB)**

APEDANICA también podría hacer ese estudio paneuropeo sobre lo que saben de UBER todos esos organismos, al igual que recomendamos recopilar todo cuanto pueda ser útil para el para el expediente "**DP/037/21 ALGORITMO UBER**" de estos organismos:

National Competition Authorities

Austria

Bundeswettbewerbsbehörde - Federal Competition Authority of Austria

Belgium

Autorité Belge de la Concurrence Belgische Mededingingsautoriteit Belgian Competition Authority

Bulgaria

Commission for Protection of Competition Republic of Bulgaria

Croatia

Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja (AZTN) Croatian Competition Agency

Cyprus

Commission for the Protection of Competition, Cyprus

Czechia

Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (UOHS) Office for the Protection of Competition

Denmark

Konkurrence -OG Forbrugerstyrelsen Danish Competition and Consumer Authority

Estonia

Konkurentsiamet Republic of Estonia Competition Authority

Finland

Kilpailu- ja kuluttajavirasto Finnish Competition and Consumer Authority

France

Autorité de la concurrence - France

Germany

Bundeskartellamt

Greece

Hellenic Competition Competition

Hungary

Gazdasági Versenyhivatal Hungarian Competition Authority

Ireland

Coimisiún um Iomaíocht agus Cosaint Tomhaltóiri Competition and Consumer Protection Commission (CCPC)

Italy

Autorità Garante Della Concorrenza e del Mercato

Latvia

Competition Council, Republic of Latvia

Lithuania

Competition Council of the Republic of Lithuania

Luxembourg

Conseil de la Concurrence, Grand-Duché de Luxembourg

Malta

Malta Competition and Consumer Affairs Authority (MCCAA)

The Netherlands

Autoriteit Consument & Markt Authority for Consumers and Markets

Poland

Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów Office of Competition and Consumer Protection

Portugal

Autoridade da Concorrência (AdC)

Romania

Consiliul Concurenței România

Slovakia

Protimonopolný Úrad Slovenskej Republiky Antimonopoly Office of the Slovak Republic

Slovenia

Javna Agencija Republike Slovenije Za Varstvo Konkurence Slovenian Competition Protection Agency

Spain

Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC)

Sweden

Konkurrensverket Swedish Competition Authority

Council Regulation 1/2003 competition authorities of the EU Member States at the European Competition Network (ECN)

Por lo expuesto, como mejor proceda solicitamos que teniendo por presentado este escrito, la CNMC lo admita y considere correctamente cumplimentado en plazo y forma el requerimiento que nos remitió el subdirector Pedro Hinojo González sin perjuicio ni renuncia de los derechos y acciones que APEDANICA y sus miembros puedan ejercer.

OTROSI 1 digo que habiendo sido imposible contactar con Gabriela González Couturier, en su teléfono 917876845, solicitamos que ella nos llame al 902998352 cuando haya visto este escrito y pueda comprobar en PC conectado a Internet todo lo aquí referenciado mediante enlaces en el [escrito publicado en www.cita.es/uber-algoritmo-cnmc.pdf](http://www.cita.es/uber-algoritmo-cnmc.pdf)

OTROSI 2 digo que la asociación APEDANICA y su presidente están dispuestos a subsanar cualquier defecto, al mismo tiempo que solicitamos poder ejercer ya todos los derechos del art. 53 de la LPA por ser Justicia que pedimos en fecha de registro de estas 17 páginas.

[@miguelgallardo](https://twitter.com/miguelgallardo) [Dr. \(PhD\) Miguel Gallardo PERITO](https://www.linkedin.com/in/miguelgallardo-perito) Tel. (+34) 902998352 E-mail: apedanica.ong@gmail.com
[@APEDANICA](https://www.facebook.com/APEDANICA) [Asociación APEDANICA](http://www.apedanica.org) con registro del Ministerio del Interior www.cita.es/apedanica.pdf