



Vulneración De Los Derechos De Los Taxistas Debido A La Operación De Plataformas De Transporte No Reguladas En Colombia

Autores:

Angie Milena Aguas Álvarez
C.C 1067928397

Angie.aguas@campusucc.edu.co

Daniela María Argel Salgado
C.C 1003714087

Daniela.argels@campusucc.edu.co

Ricardo Antonio Zuluaga Vargas
C.C 1067901817

Ricardo.zuluagav@campusucc.edu.co

Asesor:

Jose David Torrenegra

Universidad Cooperativa De Colombia
Facultad De Derecho
Montería – Córdoba Año 2021





Vulneración De Los Derechos De Los Taxistas Debido A La Operación De Plataformas De Transporte No Reguladas En Colombia

Trabajo de grado para optar al título de profesional de Abogado

Asesor:

Jose David Torrenegra

Universidad Cooperativa De Colombia Facultad De Derecho
Programa De Derecho
Montería – año 2021



Contenido

	Pág.
Resumen	5
Abstrac	6
1. Planteamiento Del Problema	7
1.1 Formulación Del Problema	11
2. OBJETIVOS	12
2.1 General.....	12
2.2 Específicos	12
3. Marco Teorico Y Estado Del Arte	13
3.1 Estado Del Arte.....	13
3.1.1. A Nivel Internacional.....	13
3.1.2. A Nivel Nacional	17
4. Marco Teorico	25
5. Metodologia.....	27
5.1 Tipo De Investigación.....	27
5.2 Tipo De Estudio	27
5.3 Método De Investigación.....	27
5.4 Fuentes	27
5.4.1. Fuentes Primarias.....	27

5.4.2. Fuentes Secundarias.....	28
5.5 Técnicas Y Pasos Para El Desarrollo De La Investigación.....	28
5.6 Instrumentos De Recolección De Información.....	28
6. Desarrollo	29
6.1 Capitulo I. Marco Normativo Asociado Al Servicio De Taxis En Colombia	29
6.2 Capitulo II. Derechos De Los Taxistas Que Se Afectan Con La Operación De Las Plataformas De Transporte No Reguladas	42
6.3 Capitulo III. Condiciones De Operación De Los Taxistas Frente A Los Conductores Particulares De Plataformas De Transporte No Reguladas	47
Conclusiones.....	56
Referencias	59

Resumen

Este trabajo tiene como objeto Analizar los derechos de los taxistas teniendo en cuenta la operación de plataformas de transporte no reguladas en Colombia, por lo cual se desarrolló una investigación jurídica básica, el tipo de estudio es jurídico – exploratorio. Como fuente primaria de información se tomó el marco jurídico colombiano asociado al transporte individual de pasajeros.

Entre los resultados obtenidos se tiene que de acuerdo con la normatividad actual que rige el transporte individual de pasajeros, las condiciones de operación de las plataformas de transporte no reguladas afectan directamente derechos de los taxistas quienes se ven sometidos a los efectos de la competencia desleal.

Palabras Clave: plataformas de transporte, taxistas, competencia desleal, jurídico exploratorio, limbo jurídico.

Abstrac

This work aims to analyze the rights of transporters taking into account the operation of unregulated transport platforms in Colombia, for which a basic legal research was developed, the type of study is legal - exploratory. The primary source of information was the Colombian legal framework associated with individual passenger transportation.

Among the results obtained, according to the current regulations governing the individual transport of passengers, the operating conditions of unregulated transport platforms directly affect the rights of taxi drivers who are subjected to the effects of unfair competition.

Keywords: transportation platforms, taxi drivers, unfair competition, legal exploratory, legal limbo.

1. Planteamiento Del Problema

Con el desarrollo de la humanidad y el surgimiento de las grandes ciudades en la edad moderna, el progreso de las mismas se vio supeditado a la resolución de los problemas de movilidad de sus ciudadanos, la mayoría de los cuales no tenían medios propios para desplazarse de un lugar a otro y solo les quedaba ir a pie; en consecuencia, según López (2018) en 1662 en París se desarrolló un sistema de transporte urbano de carruajes con itinerarios fijos, tarifas y horarios regulares; siglos más tarde con el auge de los vehículos de combustión y tranvías se sientan las bases el transporte público que conocemos hoy en día.

En este contexto, según Facua (2007) el transporte público se define como “un sistema integral de medios de transporte de uso generalizado, capaz de dar solución a las necesidades de desplazamientos de las personas”. Usualmente los viajeros comparten el medio de transporte y las distintas unidades están disponibles para el público en general. Incluye diversos medios como autobuses, trolebuses, tranvías, trenes, ferrocarriles suburbanos, ferris y taxis (Public Transportation, 2011); estos últimos se caracterizan por ser un medio de transporte público de pasajeros de forma individual.

Precisamente, el taxi se puede definir como “un medio de transporte con tarifas reguladas que consiste en un vehículo de transporte con conductor que ofrece servicios de transporte de una persona o un grupo pequeño de pasajeros dirigidos a igual o diferentes destinos por contrato o dinero” (Sutori, s.f.). Una de sus características principales del transporte en taxi, es que tanto vehículos como conductores están vinculados a empresas de transporte.

Sin embargo con el auge de la tecnología nació la empresa UBER “su oferta de valor fue usar una aplicación que se convirtiera en una alternativa para desplazarse por las grandes ciudades de forma rápida, programada y más barata que un taxi” (Arreola, s.f.), de esta forma, potencialmente cualquier persona con un automóvil particular con ciertas características podía ofrecer servicios de transporte individual sin mayores controles o reglamentación análoga a la de la operación de los taxis.

Después de UBER surgieron otras plataformas o aplicaciones de transporte similares en el mundo, incursionando varias de ellas en Colombia, donde según Galvis (2017) al igual que en muchos países, el transporte público individual de pasajeros durante décadas ha estado dominado por el servicio que prestan los taxistas, pero a pesar de ello estos nuevos actores captaron un segmento importante del mercado.

En este escenario, según Osorio (2018) el servicio de transporte público en Colombia a través de plataformas tecnológicas se puede entender como una herramienta digital que ha incursionado en el mercado nacional en los últimos años, con el fin de brindar al usuario un servicio de transporte cómodo, seguro y económico. Es de aclarar que no se trata de empresas de transportes, sino que son compañías que, a través de plataformas tecnológicas, proporcionan un servicio de transporte público de lujo y en carros particulares al público en general.

Sin embargo, la operación de estas empresas ha traído controversia entre los actores del transporte individual de pasajeros, por un lado, los detractores de las plataformas de transporte “cuestionan la legalidad del servicio que se ofrece mediante aplicación (app). La razón: a pesar de que el desarrollo tecnológico está avalado por el Ministerio de las TIC, el hecho de que se preste un servicio público en vehículos particulares es ilegal ante los ojos

del Ministerio de Transporte” (García, 2019); aunque otros afirman que estas empresas no son ilegales “solo que no cuentan con una regulación expresa ni ajustada a las nuevas realidades sociales” (Osorio, 2018).

Adicional a lo anterior, según García (2019) en su publicación del diario El Espectador, los taxistas insisten en que hoy enfrentan no solo una competencia desleal, sino una asfixia a punta de cobros y regulaciones, que los tiene al borde de la quiebra y las plataformas de transporte ocasionan un desbalance entre ambos servicios, ya que mientras cada año en promedio un propietario de taxi debe invertir cuantiosos recursos y cumplir una serie de exigencias para tener su vehículo a punto para operar, los que trabajan con aplicaciones solo requieren su carro y un celular.

También se debe considerar el hecho que “por ser más visibles los taxis están sometidos a un mayor control, lo que no ocurre con las empresas de transporte mediante app” (García, 2019), ya que para las autoridades correspondientes es difícil distinguir cuando un vehículo particular se encuentra en operación mediada por plataformas tecnológicas.

Los dueños de taxis deben cumplir varios trámites, “entre los que están una serie de pagos por conceptos asociados con el servicio como el cupo de afiliación, la seguridad social de los conductores, su salario, las pólizas del vehículo, la revisión técnico-mecánica o la tarjeta de operación” (García, 2019), esta última no es requisito para la operación de los conductores asociados a plataformas digitales, así como tampoco la renovación de licencia de conducción cada 3 años, como sucede con para los taxistas (Secretaría de Movilidad de Bogotá, 2021).

Por otro lado los conductores de plataformas de transporte se resguardan en su derecho al trabajo¹, mientras que estas compañías defienden su operación argumentando los miles de empleos que generan en Colombia y las contribuciones en impuestos que dejan al país, por ejemplo en el caso de UBER “la aplicación contribuyó al país con 34 mil millones de pesos por concepto de IVA en enero de 2019” (Leal, 2019b).

Además de lo anterior, se puede observar la gran aceptación entre los usuarios que este servicio ha tenido, lo cual se puede evidenciar en el malestar de los taxistas, asociado a la porción del mercado que han capturado las plataformas tecnológicas, las cuales hacen parte del desarrollo tecnológico en el área de transporte individual, por lo que la prohibición o eliminación de estos medios no sería una alternativa adecuada a las controversias que han generado.

No obstante, UBER, la principal plataforma de este tipo que operaba en el país, fue obligada por la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) a suspender sus operaciones en Colombia (Superintendencia de Industria y Comercio, 2019), por su parte, según Colprensa (2019) UBER declaró a través de un comunicado que “lamenta y rechaza que la Superintendencia haya emitido este fallo sorpresivo y en contra del ordenamiento jurídico colombiano, violando el debido proceso y derechos constitucionales”, además de infringir la Convención Interamericana de Derechos Humanos que condenó los intentos de bloqueo de la aplicación y sitio web de UBER por violar la neutralidad de red, libertad de expresión y libertad de internet (Organización de los Estados americanos, 2017).

¹ Según la Constitución Política de Colombia, el trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas (Art. 25).

Teniendo en cuenta lo anterior, es pertinente revisar desde la Constitución Política de 1991 hasta el marco normativo asociado al servicio de transporte público, si la operación de las plataformas de transporte no reguladas, vulneran los derechos de los taxistas en Colombia, así como también cabe analizar las condiciones de garantía de la protección los derechos fundamentales de conductores y usuarios de estas plataformas tecnológicas, considerando algunos elementos doctrinales de la teoría garantista y la teoría de los derechos fundamentales.

1.1 Formulación Del Problema

¿Cómo se afectan los derechos de los taxistas teniendo en cuenta la operación de plataformas de transporte no reguladas en Colombia?

2. Objetivos

2.1 General

Analizar la afectación de los derechos de los taxistas teniendo en cuenta la operación de plataformas de transporte no reguladas en Colombia.

2.2 Específicos

- Identificar el marco normativo asociado al servicio de taxis en Colombia
- Identificar los derechos de los taxistas que se afectan con la operación de las plataformas de transporte no reguladas.
- Examinar las condiciones de operación de los taxistas frente a los conductores particulares de plataformas de transporte no reguladas.

3. Marco Teórico Y Estado Del Arte

3.1 Estado Del Arte

En Colombia son pocos los estudios jurídicos sobre el tema de las plataformas o aplicaciones de transporte de pasajeros no reguladas, después de realizar una revisión de antecedentes se encontró que las investigaciones al respecto se concentran principalmente en la plataforma UBER y su operación en la ciudad de Bogotá, mientras que a nivel internacional se destacan algunos estudios que muestran casos similares al de Colombia en cuanto a la operación de plataformas tecnológicas y sus afectaciones al gremio del transporte público tradicional.

3.1.1. A Nivel Internacional

En el trabajo de Fernández (2016), titulado “el caso uber: discusión de la problemática y análisis jurídico”, el autor manifiesta que el “caso Uber” ha suscitado recientemente un gran revuelo mediático. El gremio de los taxistas ha alzado la voz contra la empresa por considerar que llevan a cabo su misma actividad sin cumplir con la normativa al respecto y que ejercen competencia desleal. La empresa se desmarca de esta afirmación amparándose en la aplicación electrónica utilizada para erigirse como un servicio propio de la sociedad de la información, situación que se analiza en base a la normativa del Derecho de la UE. Estudiando, primero, qué naturaleza jurídica posee la actividad de la compañía y, segundo, si la misma es susceptible de quebrantar algún principio de la normativa española en materia de competencia desleal.

Se tiene también en España el trabajo de Córdoba (2018), que estudia el impacto del caso Uber tanto en España como en otros Estados miembros de la Unión Europea con

respecto a los servicios de esta empresa y a la adaptación de su estrategia según se ha ido topando con escollos normativos. Se estudia transversalmente (en áreas del derecho español tales como competencia y administrativo) las posibles consecuencias de la opinión tanto del Abogado General como la sentencia Tribunal de Justicia de la Unión Europea sobre la naturaleza de los servicios de Uber, en especial la evolución de las normas aplicables y las limitaciones que estas imponen una vez que se ha establecido dentro de qué servicios se encuadran las actividades de Uber. Por último, se reflexiona muy brevemente sobre la necesidad o no de modernizar el marco normativo para estos servicios de economía colaborativa.

Desde otra perspectiva, Guillén (2018) en su trabajo “Vehicle rental with driver (VTC) and its legal implications. Uber, Cabify and the collaborative economy”, manifiesta que, En los últimos años, el sector del taxi se enfrenta a la incursión de la economía colaborativa en el transporte urbano de viajeros en automóviles de turismo. Plataformas como Uber o Cabify intentan hacerse un hueco en este sector monopolizado por el taxi, no sin originar un importante conflicto acerca de la legalidad de su actividad. En este sentido, el tránsito de la utilización del modelo de transporte colaborativo al regulado arrendamiento de vehículo con conductor (VTC) ha insertado a este último en la disputa al servir como base legal de actuación de dichas plataformas. Este estudio pretende analizar todas estas cuestiones y cómo se está solventando la pugna entre el sector del taxi y el avance imparable de los VTC, en concreto lo relativo a la problemática regla 1/30 y su tratamiento jurisprudencial.

Se tiene también, el estudio de Doménech (2015), donde el autor manifiesta que El surgimiento de los sistemas de economía colaborativa está revolucionando la realización de

múltiples actividades de producción y consumo de bienes y servicios. En el trabajo se analizan algunos de los innumerables e importantes problemas jurídicos que plantean estos sistemas, tomando como ejemplo ilustrativo uno de los sectores que más controversias ha generado al respecto: el del taxi. En el trabajo se pone de manifiesto cómo los cambios sociales y tecnológicos han alterado las bases sobre las que se asentaba la normativa reguladora de esta modalidad de transporte, provocando que muchas de las limitaciones de las libertades empresarial y profesional impuestas en la materia hayan devenido desproporcionadas y, por lo tanto, perdido su licitud constitucional. A lo largo del texto se ofrecen diversas pautas que deberían tenerse en cuenta para dar una respuesta equilibrada a varias de las más relevantes cuestiones jurídicas suscitadas por la economía colaborativa, no solo en el ámbito del taxi.

Directamente ahondando en el ámbito del derecho al trabajo, se tiene el estudio de Ginès & Gálvez (2016) titulado *Sharing economy vs. uber economy y las fronteras del Derecho del Trabajo: la (des)protección de los trabajadores en el nuevo entorno digital*, cuyo objeto es determinar si las nuevas formas de prestación de servicios surgidas en el nuevo entorno digital han alterado las fronteras del Derecho del Trabajo. Esto es, si las plataformas virtuales, que –correcta o incorrectamente– enmarcadas en la *sharing economy* emplean el *crowdsourcing* y la prestación de servicios *on-demand* mediante trabajadores autónomos, han ocupado un espacio anteriormente correspondiente al Derecho del Trabajo y, por consiguiente, han ampliado el ámbito de las relaciones de *complacencia*. O si, por el contrario, las notas clásicas de *laboralidad* todavía son adecuadas para detectar posibles supuestos de fraude en la contratación de trabajadores autónomos en el nuevo entorno digital.

En lo atinente directamente a relaciones laborales asociadas a este tipo de plataformas, se tiene el trabajo de Aragüez (2017) titulado “Nuevos modelos de economía compartida: Uber economy como plataforma virtual de prestación de servicios y su impacto en las relaciones laborales”, donde el autor resume que la economía compartida ha venido para quedarse. El uso de las plataformas virtuales no únicamente modifican la forma en la que las organizaciones empresariales prestan sus servicios, sino también afectan al mundo laboral. Uber es una empresa que actúa como “intermediaria de servicios” poniendo en contacto a posibles clientes con conductores de la aplicación, siendo entendida como una alternativa low cost del servicio de transporte tradicional: el taxi. Existen grandes dudas sobre cómo deben ser considerados los conductores que prestan sus servicios a través de la plataforma, si existe o no relación laboral entre los mismos, y en caso de existencia, qué posición ocupan los conductores (autónomos o trabajadores). Uber resultaría difícilmente admisible en España tal cual se considera en la actualidad. Este estudio profundizará en la cuestión y afirmará la existencia de relación laboral de carácter “especial”, aportando posibles soluciones jurídicas para permitir su operatividad en España.

En Argentina se tiene el trabajo de Bastias (2018) quien manifiesta que El caso Uber ha suscitado recientemente un gran revuelo mediático. El gremio de los taxistas ha alzado la voz contra la empresa por considerar que llevan a cabo su misma actividad sin cumplir con la normativa al respecto, por lo que consideran que se está incurriendo en una competencia desleal. La empresa se desentiende de esta acusación amparándose en la aplicación electrónica utilizada para erigirse como un servicio propio de la sociedad de la información, La problemática surge por falta de regulación de este tipo de empresas y las diferentes posturas sobre su naturaleza jurídica; ¿Son empresas de transporte privado?,

¿Son empresas de tecnología que solo conectan choferes con pasajeros? Definir su naturaleza jurídica es lo que primero se abordará en este trabajo, para así concluir que permitir el funcionamiento de estas empresas y establecer un marco jurídico tiene importantes implicancias sociales ya que genera un beneficio para los usuarios quienes verán ampliada la oferta de transportes; para aquellos que quieran participar como choferes, debido a que esto genera puestos de trabajo y beneficiará a los choferes de taxis y remises, quienes estarán en pie de igualdad antes los choferes de estas empresas.

A nivel internacional finalmente se encontro el trabajo de Martínez-Brocal (2017) quien dice que el derecho de la competencia es el derecho que regula la forma en la que pueden actuar los distintos competidores en el mercado. Este derecho ha cobrado especial importancia en el sector del transporte y en el sector del alojamiento como consecuencia del desarrollo, en el ámbito de las nuevas tecnologías, de plataformas que forman parte de la llamada economía colaborativa. Estas nuevas plataformas han dado lugar a movimientos de protesta y a una gran agitación y nerviosismo en estos sectores por considerar que están ejerciendo una competencia desleal. Por ello, el autor de este trabajo pretende arrojar algo de luz sobre el tema de la economía colaborativa, y concretamente, sobre los casos de Uber, Blablacar y Airbnb desde el punto de vista del derecho de la competencia. Se busca analizar las últimas resoluciones españolas relativas a la actividad de estas plataformas, que son consideradas punta de lanza de este nuevo modelo de economía colaborativa.

3.1.2. A Nivel Nacional

La investigación de Ortega (2019), titulada “La normatividad especial del sector transporte, respecto de las plataformas no reguladas”, tiene como objeto Verificar la normatividad vigente en materia de transporte, a luz de la incursión de nuevos actores

mundiales en los mercados locales (Colombia) bajo la imagen de aplicativos APP que facilitan la prestación del servicio de transporte, como las empresas PICAP y UBER (aplicaciones de transporte no reguladas) para determinar si es necesaria una actualización de la normatividad del sector transporte, en especial dentro de las actuaciones administrativas y sancionatorias; y en caso de ser afirmativo examinar los nuevos retos que está llamado a asumir el estado frente a estas nuevas tecnologías, garantizando políticas públicas que mejoren los recaudos estatales, mejoren la movilidad y protejan el medio ambiente. La metodología de la investigación la desarrollare bajo el método deductivo.

Entre las conclusiones del estudio se tiene que el sector transporte a día de hoy no está regulado y se encuentra en un limbo jurídico, porque el Estado a través de sus instituciones no ha definido, ni reglamentado su uso, así como las necesidades de sus usuarios y sus conductores, el Ministerio de Transporte no ha regulado su uso al considerar que el aplicativo debe ser bloqueado por el Ministerio de la Tecnologías de la Información y Comunicaciones, pues considera que las aplicaciones móviles no son empresas de transporte si no facilitadores de transporte entre un usuario que pone a disposición su vehículo y otro que decide tomar la ruta que le es favorable (Ortega, 2019).

Eu autor ademas concluye que se hace necesario que el estado en virtud del principio de coordinación y colaboración armónica entre entidades, socialice y recopile información sobre el tema objeto de estudio y trabaje en conjunto para que se garantice su regulación y su inclusión sin generar desproporciones jurídicas, respecto de los transportadores que están debidamente habilitados, generando no solo que se legalice una aplicación, si no que la normatividad del sector transporte se actualice y este abierta a las

nuevas generaciones, sea competente y puede tener consignadas las garantías que llamen la atención de nuevos mercados (Ortega, 2019).

También se tiene el trabajo de Orozco & Velásquez (s.f.) el cual se titula: UBER: La plataforma tecnológica que rompe con los esquemas tradicionales de la regulación en materia de transporte individual de pasajeros en Colombia. Este trabajo propone una respuesta, desde la óptica del Derecho de la Competencia, al problema que enfrenta esta plataforma tecnológica en nuestro país.

Los autores manifiestan que El gobierno colombiano, al igual que otros gobiernos del mundo, se encuentra enfrentado a una serie de retos en cuanto a la adaptación de su legislación a las necesidades de los consumidores actuales. Lo anterior se ve reflejado en el surgimiento casi instantáneo de nuevos mercados y en la incapacidad de adaptación de las normas a estas nuevas realidades. La llegada de Uber a Colombia es un claro ejemplo de transformación de mercados y de rompimiento de la regulación vigente en materia de transporte (Orozco & Velásquez, s.f.).

Además de lo anterior Orozco & Velásquez (s.f.) expresan que la prohibición no es una salida adecuada. Por el contrario, Uber y el libre juego de oferta y demanda, son capaces de crear condiciones de competencia perfecta y servicios de calidad en el transporte individual de pasajeros. Entre las conclusiones del estudio se tiene que en el caso bajo estudio se presenta una grave afectación a los principios del derecho de la competencia. Siendo vulnerados algunos principios por la legislación y el gobierno, al querer regular a Uber como una empresa prestadora de servicio de transporte igual que el que prestan los taxis en la ciudad de Bogotá.

También se tiene la investigación de Jaimes (2017), “Aplicaciones tecnológicas como factores de cambio de la regulación del servicio público de transporte individual de pasajeros con vehículos tipo taxi. caso de estudio: Bogotá 2011- junio de 2017” la cual tiene como objetivo por un lado, determinar cuáles fueron los cambios, en especial en el límite del parque automotor y la tarifa cobrada, y como afectó la regulación actual el ingreso de aplicaciones tecnológicas como Uber; y por otro, si las nuevas condiciones de prestación del servicio (ingreso de aplicaciones tecnológicas) son suficientes para afirmar que es necesario abordar la regulación del servicio público de transporte individual de pasajeros teniendo en cuenta teorías económicas como la economía colaborativa.

El estudio consta de diez capítulos. El primero de ellos, describe el mercado de taxis en Bogotá debido a que es la ciudad escogida para demostrar cuáles fueron los cambios que tuvo dicho mercado con el ingreso de aplicaciones como Uber. En una segunda parte, se observa como se segmenta el mercado, es decir cómo se unen en diferentes grupos a los consumidores con el fin de prestar un servicio acorde con sus necesidades, en éste aparte se podrá evidenciar que aplicaciones como Uber, en principio hacen parte del segmento denominado por despacho. Seguido a lo anterior, se desarrolla un capítulo que evidencia la teoría económica básica para entender las fallas del mercado de los taxis y las variables específicas que deben tenerse en cuenta para aproximarse al mercado de estudio. En éste también se estudiará cómo se justificaron tradicionalmente las barreras de entrada y la imposición de una tarifa (Jaimes, 2017).

En el Capítulo 6, se analiza la regulación expedida antes de la entrada de Uber, en específico como se encuentra reglamentado el ingreso de nuevos vehículos; empresas habilitadas para prestar el servicio y el método utilizado para imponer la tarifa. Una vez

estudiado el marco regulatorio y teórico, se describe como la aplicación Uber ingresó al mercado, los cambios que produjo y la reacción tanto del regulador como de la entidad de inspección, vigilancia y control del sector transporte. En éste aparte se demostrará que las normas expedidas buscan mantener el statu quo de la estructura actual sin tener en cuenta las eficiencias de las aplicaciones. A su vez, en un Capítulo posterior se demuestra que estas eficiencias vienen precedidas de la teoría de la economía colaborativa que debe ser tomada en cuenta por el regulador al momento de intervenir el mercado, toda vez que tiene supuestos que no se observan con la economía estudiada en los capítulos anteriores. Finalmente, a manera de conclusión se trata de hacer una aproximación al mercado de los taxis desde la economía colaborativa teniendo en cuenta sus retos, fallos y las modificaciones que generó en el mercado objeto de análisis (Jaimes, 2017).

También se tiene el estudio de Cepeda (2016), el cual se titula: “Regulación de plataformas para la economía colaborativa en el transporte público de pasajeros: el caso Uber” En este documento, tiene la finalidad de realizar una contribución en materia de política pública en este debate que se fragua en Colombia sobre la legalidad de Uber. Por tanto, el objetivo principal de este documento, que no solo es descriptivo sino también crítico y prescriptivo, es el de evaluar el estado actual de la legislación en Colombia, desde el análisis económico del derecho para de esta manera determinar si este es eficiente o no, con el fin de formular críticas a la regulación vigente y para propugnar por una modificación.

Para el desarrollo metodológico, se utiliza el Análisis Económico del Derecho que se vale de conceptos y herramientas propias de la teoría económica para analizar instituciones jurídicas. El autor manifiesta que la regulación existente en Colombia para el

transporte individual de pasajeros es causa de ineficiencias que generan detrimentos en el bienestar de los consumidores. Por lo anterior, se propone la legalización de estas plataformas colaborativas inspirados en la manera en que se ha legislado en otros países (Cepeda, 2016).

El trabajo de Narvaez, Arrieta & Flores (2017), analiza el régimen de protección de la competencia en la legislación colombiana, puntualmente en el caso Uber, una empresa prestadora del servicio público de transporte individual de pasajeros, a través de un aplicativo tecnológico.

Para ello se desarrolló una investigación de corte cualitativo, jurídico y hermenéutica, donde se utilizaron fuentes de información secundarias para resolver el caso objeto de debate, con el objetivo de determinar el régimen de protección a la competencia, la modalidad bajo la cual opera la empresa desarrolladora del software como lo es Uber y los entes nacionales encargados de la vigilancia y control de la misma, logrando concluir que de acuerdo a la naturaleza esencial del servicio prestado, es el Estado, a través del Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transportes, el ente encargado de su vigilancia y control y que Uber no incurre en ninguna competencia desleal frente al servicio tradicional de taxi, a la luz de la legislación colombiana vigente (Narvaez, Arrieta, & Flores, 2017).

También se tiene el trabajo de Quintero (2019) el cual se titula: Plataformas digitales de economía colaborativa y su impacto en el mercado tradicional de servicios: caso UBER Colombia, y tiene como objetivo Estimar el impacto que generan las plataformas digitales de economía colaborativa frente a los mercados tradicionales de servicios: Caso UBER COLOMBIA.

En este estudio, el autor manifiesta entre otras consideraciones que la rápida expansión y aceptación que han tenido las plataformas digitales en los últimos años, especialmente aquellas que funcionan bajo una modalidad de economía colaborativa, es decir entre iguales, afecta a los intermediarios y prestadores de servicios que funcionan bajo un modelo tradicional, generando un impacto económico, social y jurídico al no estar contemplados en su mayoría en las normas que han regulado los mercados tradicionales (Quintero, 2019).

Otro estudio de destacada importancia es el de Cruz (2019), el cual se titula La batalla legal de Uber por operar en Colombia, en el cual el autor resume que en sentencia de 20 de diciembre de 2019, la Superintendencia de Industria y Comercio ordenó el cese inmediato de la prestación de servicios de transporte a través de la aplicación Uber. El fallo histórico, pendiente de revisión de apelación, sostiene que Uber incurrió en conductas antimonopolio. ¿Este precedente socava el desarrollo de nuevas tecnologías y aplicaciones en Colombia? Diferentes desarrollos posteriores a la decisión sugieren que este es solo el comienzo de una batalla legal cuyo resultado es incierto.

También se tiene el estudio de Henao (2016), que se titula “Visibilización de la necesidad de políticas públicas para aplicaciones móviles en Colombia en pro del usuario y el servicio al cliente : estudio de Caso Uber en comparación de España y Estados Unidos”, además el autor manifiesta que Las aplicaciones móviles son el nuevo motor de negocio y comunicación del nuevo milenio. Su diversificación y producción en masa, han logrado permear distintos sectores tanto económicos como públicos. Creando nuevos negocios, dinámicas y necesidades Estatales para ser afrontadas, lo cual implica un reto que debe ser analizado y estudiado. La investigación permite conocer más a fondo cómo funcionan las

aplicaciones móviles, y como ha sido su proceso de expansión en la historia. Además de replantear la función del comunicador social con la aparición de este como conocedor de los nuevos procesos comunicativos en las nuevas tecnologías. Dando como resultado el entendimiento de como se ha avanzado en la temática a nivel mundial y como debería manejarse en Colombia.

Finalmente se puede afirmar, que esta monografía que se emprende, se diferencia de los antecedentes anteriormente relacionados en la delimitación, ya que se pretende realizar un estudio que abarque no solo una plataforma en particular sino todas las que se encuentran actualmente en operación en el mercado de transporte individual de pasajeros en Colombia, analizando concienzudamente el marco normativo y jurisprudencial asociado al problema objeto de estudio.

4. Marco Teórico

Esta monografía de tipo jurídica, precisa de una teoría para iluminar el objeto de investigación, en este caso se trata de la escogencia de un enfoque teórico que permita analizar posibles vulneraciones de los derechos de los transportadores debido a la operación de plataformas de transporte no reguladas en Colombia, por lo tanto se acude a uno de los paradigmas de la Investigación Teórica, en este caso el iuspositivismo o positivismo jurídico, el cual es una corriente de pensamiento jurídico cuya principal tesis es la separación conceptual de moral y derecho, lo que supone un rechazo a una vinculación lógica o necesaria entre ambos. A la vez, el iuspositivismo define las instituciones jurídicas como un tipo particular de instituciones sociales (Dworkin, 1958).

El iuspositivismo toma como fuente del derecho al ordenamiento jurídico escrito creado por el hombre que rige en un momento determinado (...) lo importante es la norma en sí misma, establecida por el ser humano en relación directa con ciertos fenómenos sociales (Pérez, 2018).

Teniendo en cuenta lo anterior, primeramente podemos afirmar que la operación de plataformas tecnológicas en el mercado del transporte individual de pasajeros es un fenómeno reciente acorde con la globalización y el desarrollo tecnológico actual, de esto se puede afirmar que es un fenómeno social, entendiéndolo como una tendencia que tiene lugar dentro de un grupo humano o comunidad, en este caso se trata de la comunidad global en la que estas plataformas tecnológica han incursionado exitosamente, cambiando las preferencias de millones de usuarios del servicio de transporte individual de pasajeros, el cual por mucho tiempo fue acaparado por los taxis.

Ahora bien, analizando este escenario a nivel de Colombia, surgen controversias en el derecho de varios de los actores involucrados, por un lado los taxistas, los cuales ven vulnerados sus derechos y garantías establecidas en el ordenamiento jurídico nacional, por otro lado están los trasportadores asociados a estas plataformas tecnológicas, que encontraron en esta actividad una fuente de trabajo que ven amenazada por las exigencias de los taxistas y falta de regulación de este servicio, además de esto, en el país ya se han ejercido acciones normativas que han dejado fuera de operación a muchos de estos trasportadores, también es necesario contemplar los derechos de los usuarios del servicio de transporte individual de pasajeros, sus preferencia actuales, las cuales, al parecer no han sido tenidas en cuenta.

Volviendo a la doctrina del iuspositivismo con relación el problema objeto de estudio, cabe mencionar que la disciplina inmersa este paradigma, es la teoría del derecho, que se encarga de la dimensión normativa dentro del tridimensionalismo jurídico (norma, hecho y valor), le da igual lo justo o injusto de la aplicación de una norma: el jurista simplemente se limita a acatar lo dictado por ella misma. En este orden de ideas, dentro del iuspositivismo o positivismo jurídico, el problema planteado se analiza a partir de las normas del ordenamiento jurídico colombiano, por lo que en este contexto prevalece en primera instancia el derecho de los taxistas, sin embargo también se debe analizar la ausencia de regulaciones para la actividad de estas plataformas y el derecho al trabajo de estos trasportadores.

5. Metodología

5.1 Tipo De Investigación

El tipo de investigación es jurídica básica, ya que otorga primacía a la sistematización de los conceptos de carácter jurídico (normas jurídicas, jurisprudencia y doctrina) (Lara, 1991), esta tiene como finalidad la obtención y recopilación de información para ir construyendo una base de conocimiento que se va agregando a la información previa existente.

5.2 Tipo De Estudio

El tipo de estudio es jurídico – exploratorio, ya que se trata de abrir el camino para la realización de posteriores investigaciones, teniendo en cuenta que en Colombia existe pocas investigaciones académicas con contenido jurídico sobre el problema objeto de estudio.

5.3 Método De Investigación

El método de investigación es deductivo, el cual se desarrolla “una vez en contacto con los casos particulares y con aquellos datos que permiten ubicar un contexto de búsqueda y formular una incógnita, se adelanta directamente, y a modo tentativo, una representación general y abstracta de los hechos, tal que sea posible ir haciendo las correcciones de manera progresiva hasta llegar a los casos singulares” (Bustamante, s.f.).

5.4 Fuentes

5.4.1. Fuentes Primarias:

Marco jurídico colombiano (Leyes, Decretos, Resoluciones, Jurisprudencia y otros) el cual se puede consultar en sitios web institucionales, asociado al transporte individual de pasajeros en Colombia.

5.4.2. Fuentes Secundarias:

Libros, periódicos, revistas especializadas e informativas, sitios web instituciones del sector transporte de pasajeros que puedan aportar información sobre las plataformas de transporte no reguladas que operan actualmente en Colombia y las condiciones de operación de las mismas frente al servicio de taxis.

5.5 Técnicas Y Pasos Para El Desarrollo De La Investigación

Para el desarrollo de la monografía se utilizó la investigación documental, la cual es una técnica de investigación cualitativa que se encarga de recopilar y seleccionar información a través de la lectura de documentos, libros, revistas, periódicos, publicaciones de sitios web, etc.

5.6 Instrumentos De Recolección De Información

Para la recolección de información, se utilizaron fichas bibliográficas, que son instrumentos en los que se registran de manera independiente, los datos de las fuentes consultadas, esto con el objeto de tener mejor control de la información y realizar un análisis eficiente de la Normatividad jurídica colombiana y demás documentación (documentos, libros, revistas, etc.) asociada al tema objeto de estudio. Dicho de otra forma, son bases de datos donde se recolecta información de las fuentes consultadas.

6. Desarrollo

6.1 Capítulo I. Marco Normativo Asociado Al Servicio De Taxis En Colombia

Cualquier actividad económica que se desarrolle en un país debe ser regulada por las normas integradas al sistema jurídico de dicho estado, en este caso el transporte individual de pasajeros no es la excepción, posee un marco normativo claro y pertinente en cuanto a la operación de los taxistas en nuestro país, no siendo pocas las condiciones que este gremio debe cumplir para poder operar, a continuación se identifican las principales normas asociadas al servicio de taxis en Colombia.

El marco normativo asociado al servicio de transporte individual de pasajeros en Colombia del cual hace parte el servicio de taxis, se empezó a reglamentar de forma sólida a partir de la Ley 105 de 1993, partiendo de las disposiciones de la carta magna, sin embargo el uso de plataformas o aplicaciones digitales de transporte incursionó en Colombia hace pocos años, abriendo exitosamente un nuevo mercado acorde a los avances tecnológicos mundiales, pero generando controversias y una batalla legal entre los taxistas que manifiestan verse afectados por la nueva dinámica desigual de este mercado y las compañías y afiliados que promueven el uso de estas aplicaciones; hasta el momento, pese a que se han emitido fallos que han dejado por fuera del juego a algunas estas empresas, no hay una Ley o regulación clara sobre el tema, que permita que todos los actores del transporte individual de pasajeros ganen; por lo que se espera que el legislativo “cree una nueva categoría bajo la cual estas plataformas de transporte puedan operar y estar sujetos a una regulación como se ha hecho en otros países de la región: la de transporte privado intermediado por plataformas, también conocida como TPIP” (Delgado & Ojeda, 2019).

Guardando la expectativa de que prontamente se integren al sistema jurídico colombiano normas que aborden claramente las condiciones de operación de los nuevos actores en el sector del transporte de pasajeros como lo es el caso de los conductores asociados a las plataformas de transporte no reguladas, por ahora el marco normativo asociado al servicio de transporte individual de pasajeros en Colombia comprende principalmente las siguientes disposiciones:

Inicialmente los artículos 24 y 100 de lo **Constitución Política**, establecen que toda persona puede circular libremente por el territorio nacional, el espacio aéreo y el mar territorial, con las limitaciones que establezco la ley (República de Colombia, 1991).

Seguido a promulgación de la carta magna y sus disposiciones sobre el tema, se expidió la **Ley 105 de 1993**. Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones (Congreso de Colombia, 1993).

Esta norma inicialmente decreta disposiciones sobre el sector y sistema nacional de transporte principios y disposiciones generales, abarca desde la integración del sector y del sistema nacional de transporte, los principios rectores del transporte, la regulación del transporte y el tránsito, hasta las sanciones y perímetros del transporte y tránsito por carretera en el territorio colombiano (Congreso de Colombia, 1993).

Es importante señalar también que esta Ley indica que le corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y lo vigilancia del transporte y de las actividades o él vinculados y que lo seguridad de las personas se constituye en prioridad del sistema y del

sector transporte, elemento básico para la unidad nacional y el desarrollo de todo el territorio colombiano (Congreso de Colombia, 1993).

Sin embargo, las controversias generadas entre los actores del transporte individual de pasajeros, específicamente entre taxistas y conductores de plataformas de transporte no reguladas, sugieren que las acciones de planeación, control y regulación promulgadas en la Ley 105 de 1993 se quedan cortas ante el ingreso de la mediación del transporte individual de pasajeros a través de aplicaciones tecnológicas.

Adicionalmente, el artículo 3 de dicha norma manifiesta que el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los principios:

1. Del acceso al transporte:
2. Del carácter de servicio público del transporte
3. De la colaboración entre entidades
4. De la participación ciudadana
5. De las rutas para el servicio público de transporte de pasajeros
6. De la libertad de empresa
7. De los permisos o contratos de concesión
8. Del transporte intermodal
9. De los subsidios a determinados usuarios (Congreso de Colombia, 1993).

Los principios antes mencionados también son susceptibles de análisis teniendo en cuenta la situación de confrontación entre algunos actores del sector de transporte considerando el ingreso de las plataformas o aplicaciones de mediación en el transporte individual de pasajeros; por ejemplo, vale la pena analizar el principio del acceso al transporte, el cual implica “*Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad*” (Congreso de Colombia, 1993), en este caso y considerando que algunas plataformas como UBER que gozaba de muy buena aceptación entre los usuarios por la calidad y seguridad en el servicio, han cesado su operación en el país debido a fallos de organismos encargados de fiscalizar algunas actividades económicas y servicios públicos como el transporte de pasajeros, cabe preguntarse si estos principios rigen a cabalidad actualmente.

Ley 336 de 1996. Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte, tiene como objeto unificar los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del Transporte Público Aéreo, Marítimo, Fluvial, Férreo, Masivo y Terrestre y su operación en el Territorio Nacional, de conformidad con la Ley 105 de 1993, y con las normas que la modifiquen o sustituyan (Congreso de Colombia, 1996).

En lo pertinente a las disposiciones sobre la prestación del servicio público de transporte, es necesario tener en cuenta los siguientes artículos de esta Ley para el posterior análisis teniendo en cuenta el problema objeto de estudio:

Artículo 4o. El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el Plan Nacional de Desarrollo, y como servicio público continuará

bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares (Congreso de Colombia, 1996).

Artículo 5o. El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo (...) El servicio privado de transporte es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas. En tal caso sus equipos propios deberán cumplir con la normatividad establecida por el Ministerio de Transporte. Cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente habilitadas en los términos del presente Estatuto (Congreso de Colombia, 1996).

Artículo 9o. El servicio público de Transporte dentro del país tiene un alcance nacional y se prestará por empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas de acuerdo con las disposiciones colombianas y debidamente habilitadas por la autoridad de transporte competente (Congreso de Colombia, 1996).

Artículo 11. (...) La Habilidad, para efectos de esta Ley, es la autorización expedida por la autoridad competente en cada Modo de transporte para la prestación del servicio público de transporte (...) El Gobierno Nacional fijará las condiciones para el otorgamiento de la Habilidad, en materia de organización y capacidad económica y técnica, igualmente, señalará los requisitos que deberán acreditar los operadores, tales como estados financieros debidamente certificados, demostración de la existencia del capital

suscrito y pagado, y patrimonio bruto, comprobación del origen del capital, aportado por los socios, propietarios o accionistas, propiedad, posesión o vinculación de equipos de transporte, factores de seguridad, ámbito de operación y necesidades del servicio. (Congreso de Colombia, 1996).

Teniendo en cuenta lo anterior, se puede afirmar que es precisamente la “habilitación” uno de los elementos fundamentales en las controversias ocasionadas por la operación de aplicaciones de transporte no reguladas en Colombia, ya que algunas plataformas como por ejemplo UBER al iniciar operación en el país se constituyeron legalmente como empresa en el territorio nacional, mas no obtuvieron la habilitación o autorización para el servicio público de transporte.

Decreto 172 de 2001, por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi. Esta norma tiene como objeto reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi y la prestación por parte de éstas de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los Convenios Internacionales (Presidente de la República de Colombia, 2001).

De forma similar a la Ley 336 de 1996, el Decreto 172 de 2001 es claro en el tema de la habilitación para prestar servicio de transporte de pasajeros, el artículo 10 de dicho decreto manifiesta que “Las empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán solicitar y obtener habilitación para

operar. La habilitación lleva implícita la autorización para la prestación del servicio público de transporte en esta modalidad” (Presidente de la República de Colombia, 2001).

Seguidamente y en el escenario de la gran cantidad de compañías que en los últimos años han incursionado en el país, orientadas al transporte gestionado por medio de plataformas digitales, el artículo 11 sobre Empresas nuevas, dice que “*Ninguna empresa nueva podrá entrar a prestar el servicio hasta tanto la Autoridad de transporte competente le otorgue la **habilitación** correspondiente*” (Presidente de la República de Colombia, 2001).

Estas últimas normas mencionadas, conciernen directamente a la operación de los vehículos taxi, y también hacen énfasis en la habilitación como requisito para la operación de los mismos; es en esta instancia donde se puede dilucidar que el transporte de pasajeros en Colombia, está regido por un marco normativo para cada uno de los modos y medios de transporte para la prestación del servicio público de transporte, en dicho marco no están incluido el uso de vehículos particulares para tal fin, y mucho menos que estos presten servicio sin cumplir con la obligación de estar adscritos a una empresa de transporte legalmente constituida y habilitada de acuerdo al cumplimiento de los requisitos que dicta la ley, los cuales no son pocos, tal como se muestra a continuación:

En el Decreto 172 de 2001 también está integrado un acápite sobre la Obligatoriedad de adquirir **seguros** para la ejercer actividad transportadora “De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros de

responsabilidad civil contractual y extracontractual que las amparen contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora (Presidente de la República de Colombia, 2001).

Otro punto importante, pero que afecta directamente el costo de operación de los taxis, son los viajes ocasionales; sobre estos recorridos y la planilla requerida para los mismos, el Decreto dice que para la realización de viajes ocasionales en vehículos taxi, se acreditará el cumplimiento de los requisitos que para este efecto señale el Ministerio de Transporte quien establecerá la ficha técnica para la elaboración y los mecanismos de control correspondientes del formato de la **planilla única de viaje ocasional** (Presidente de la República de Colombia, 2001).

De forma similar, el artículo 27 expresa que la vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de éste al parque automotor de dicha empresa. Se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario del vehículo y la empresa, y se oficializa con la expedición de la **tarjeta de operación** por parte de la autoridad de transporte competente (Presidente de la República de Colombia, 2001).

Cabe aclarar que la tarjeta de operación es el documento único que autoriza a un vehículo automotor para prestar el servicio público bajo la responsabilidad de una empresa de transporte, de acuerdo con el radio de acción autorizado la autoridad de transporte competente expedirá la tarjeta de operación únicamente a los vehículos legalmente vinculados a empresas de transporte público debidamente habilitadas. (Presidente de la República de Colombia, 2001).

Teniendo en cuenta lo anterior, en lo concerniente a los documentos requeridos para el transporte público individual de pasajeros, el **Decreto 1079 de 2015 Nivel Nacional**, Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, sobre la tarjeta de operación y la tarjeta de control, enuncia que la autoridad de transporte competente expedirá la tarjeta de operación únicamente a los vehículos legalmente vinculados a empresas de transporte público debidamente habilitadas. La vigencia de esta tarjeta, se expedirá por el término de un (1) año. Podrá cancelarse o modificarse si cambian las condiciones que dieron lugar a la habilitación. Para su expedición se deberá cumplir con el contenido y requisitos establecidos por la ley. Igualmente, la Tarjeta de Control es un documento individual e intransferible expedido por la empresa de transporte, que sustenta la operación del vehículo y que acredita al conductor como el autorizado para desarrollar esta actividad, bajo la responsabilidad de la empresa de transporte debidamente habilitada a la que se encuentra vinculado el equipo. Por lo tanto, se fijan las obligaciones de gestión y porte, retención, sistema de información y registro de conductores, entrega de documentos de transporte y estudio de costos. (Artículos 2.2.1.3.8.1. al 2.2.1.3.8.16.) (Ministerio de Transporte, 2015).

Adicionalmente, no se debe dejar sin abordar lo atinente a la Seguridad social para conductores, sobre lo cual el **Decreto 1047 de 2014 Nivel Nacional**, Por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema Integral de Seguridad Social de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se reglamentan algunos aspectos del servicio para su operatividad y se dictan otras disposiciones; manifiesta en su artículo 2 Compilado por el art. 2.2.1.6.1.2, Decreto Nacional 1072 de 2015 que “Los conductores de los equipos destinados al Servicio

Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán estar afiliados como cotizantes al Sistema de Seguridad Social y no podrán operar sin que se encuentren activos en los sistemas de pensiones, salud y riesgos laborales” (Presidente de la República de Colombia, 2014).

Por otro lado, aunque el congreso y el ministerio de transporte son los mayores emisores de normas pertinentes al transporte público, también se tienen otras entidades con amplia injerencia normativa en este sector, tales como las superintendencias, las cuales son organismos encargados de fiscalizar en Colombia determinadas actividades económicas y servicios públicos, entre ellas se tiene la Superintendencia de Puertos y Transporte, la cual también ha emitido normas sobre el transporte público de pasajeros, destinadas específicamente a sancionar a los conductores que incumplan las disposiciones sobre esta actividad, haciendo énfasis en los operarios de ciertas plataformas de transporte no reguladas.

Teniendo en cuenta lo anterior, la **Circular Externa 00000024** sobre Adopción medidas frente al transporte informal manifiesta que:

De conformidad con las facultades conferidas por los decretos 101 y 1016 de 2000, modificados por el decreto 2741 de 2001, ley 769 de 2002, artículo 3°, párrafo 3°, esta superintendencia delegada solicita a las autoridades de tránsito y de transporte municipal, distrital y metropolitano, aplicar dentro del marco de sus competencias las medidas tendientes a la inmovilización de vehículos de servicio particular y público en las modalidades de pasajero por carretera y especial que trasgredan lo previsto en los decretos 171, 172 y 174 de 2001 y demás disposiciones concordantes (Superintendencia de Puertos y Transporte, 2014).

Adicionalmente, aplicar las medidas tendientes a la inmovilización de vehículos de servicio particular y público que presten servicio no autorizado a través de la plataforma “UBER”, incumpliendo lo dispuesto en la Circular número 013 del 09 de Julio de 2014, emitida y publicada en la página web de esta entidad (Superintendencia de Puertos y Transporte, 2014).

De forma similar, la **Circular Externa No. 00000013** sobre Cumplimiento de las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre automotor especial, dice que “Se hace importante resaltar que NO se podrá desarrollar la actividad de transporte como un Servicio público en modalidad especial, por fuera de lo estipulado en el artículo 6 del decreto de 174 de 2001” (Superintendencia de Puertos y Transporte, 2014).

Por otro lado, en la cámara de representantes cursa un Proyecto de Ley No. 292 de 2019 Cámara “Por medio de la cual se regula el servicio privado de transporte intermediado por plataformas digitales”. De esta forma la iniciativa pretende regular el Servicio Privado de Transporte Intermediado por plataformas digitales, siendo el Operador de Plataforma de Intermediación para la Movilidad -OPIM la persona jurídica que administre, opere o represente una Plataforma de Intermediación para la Movilidad (Fenalco, 2019).

Finalmente es necesario aclarar que las normas anteriormente mencionadas son solo algunas de las que aplican para el servicio público de transporte de pasajeros, sin embargo, se pueden considerar como las más relevantes en este sector y para efectos del análisis normativo desarrollado en este documento, por lo tanto, a continuación se resumen las anteriores y se identifican otras normas nacionales asociadas al transporte público individual de pasajeros:

Tabla 1. Marco normativo transporte individual de pasajeros

Norma	Contenido
Constitución política de Colombia (1991)	Los artículos 24 y 100 establecen que toda persona puede circular libremente por el territorio nacional, el espacio aéreo y el mar territorial, con las limitaciones que establezca la ley
Ley 105 de 1993	Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones
Ley 336 de 1996	Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte
Decreto 172 de 2001	Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi
Decreto 87 de 2011	Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias.
Decreto 1047 de 2014 Nivel Nacional	Por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema Integral de Seguridad Social de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se reglamentan

	algunos aspectos del servicio para su operatividad y se dictan otras disposiciones
Circular Externa 00000024 de 2014	Adopción medidas frente al transporte informal (Superintendencia de Puertos y Transporte, 2014)
Circular Externa No. 00000013 de 2014	Cumplimiento de las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre automotor especial (Superintendencia de Puertos y Transporte, 2014)
Decreto 1079 de 2015 Nivel Nacional	Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte
Decreto 2297 de 2015	Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en relación con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en los niveles básico y de lujo
Resolución 2163 de 2016	Por la cual se reglamenta el Decreto 2297 de 2015 y se dictan otras disposiciones.
Decreto 431 de 2017	Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en relación con la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, y se dictan otras Disposiciones

Fuente: elaboración propia

6.2 Capítulo II. Derechos De Los Taxistas Que Se Afectan Con La Operación De Las Plataformas De Transporte No Reguladas.

Los avances en la tecnología generalmente contribuyen al desarrollo en distintas áreas de la economía, que pueden ser potenciadas a través de diferentes medios y herramientas digitales, como es el caso de las plataformas o aplicaciones de mediación para el transporte de pasajeros, sin embargo la rapidez de los avances en este contexto genera cambios repentinos en la dinámica de algunos sectores económicos, con lo cual se pueden generar controversias debido a que los sistemas jurídicos de los países muchas veces no están preparados para la integración de elementos tecnológicos que impacten de forma masiva algunos sectores y sus respectivos actores.

Las controversias sobre las posibles afectaciones de los derechos de los taxistas debido a la operación de plataformas de transporte no reguladas no son pocas, más aun cuando actualmente en el congreso cursa un proyecto de ley que busca reglamentar el funcionamiento de estas plataformas de movilidad; en este escenario, voceros del gremio de los taxistas afirman que “se van a afectar derechos fundamentales como la calidad de aire en espacio público, la movilidad y la salubridad pública. Además, se atenta contra el derecho a la igualdad” (Redacción Semana, 2021).

También se argumenta sobre la afectación a los derechos de los demás actores implicados en la operación de estas plataformas, por ejemplo, Germán Flórez, presidente de la Asociación Colombiana de Legal Tech, manifiesta que “*Uber creó un nuevo contrato que va en contra del derecho al consumidor, porque no es una figura jurídica, pues es el arrendamiento de los vehículos por parte de los usuarios*” (Acosta, 2021).

Aunque los taxistas y demás personas asociadas a este gremio tienen su propia concepción sobre los derechos que se les afectan con la operación de plataformas de transporte no reguladas, son los tribunales o entidades competentes, los que, ceñidos a las disposiciones del sistema jurídico colombiano, deben determinar cuáles son realmente los derechos del gremio afectados por la actividad de estas plataformas.

Teniendo en cuenta lo anterior, y como se mencionó anteriormente, entre las entidades competentes para la emisión de normas asociadas al transporte público de pasajeros y la fiscalización de esta actividad, se tienen las Superintendencias; de lo cual se podría interpretar que la Superintendencia de Transporte es la principal entidad pertinente en cuanto a la vigilancia y regulación de este sector, pero es la Superintendencia de Industria y Comercio la que a través de un fallo contra una de las plataformas de transporte de mayor acogida en Colombia, puede proporcionar luces sobre los derechos de los taxistas que realmente se afectan con la operación de estas plataformas.

Se trata de un fallo emitido por la Superintendencia de Industria y Comercio, en el caso de la demanda que en 2019 emprendió la compañía Cotech S.A, (que presta servicios de telecomunicaciones a una empresa de taxis) contra la plataforma de transporte no regulada UBER.

Se podría creer que las pretensiones expuestas contra UBER y demás plataformas de transporte no reguladas, por parte de los taxistas y empresas asociadas a la operación de los mismos, estarían centradas en las normas que regulan la actividad de transporte individual de pasajeros en Colombia, sin embargo fueron actos asociados a competencia desleal los que permitieron que un juez fallara contra UBER en primera instancia

decidiendo que en efecto la plataforma “incurría en estos actos y que tuvo una ventaja competitiva o comparada en el mercado del transporte público”.

Recordemos que la competencia desleal “*engloba aquellas prácticas que, faltando a la buena fe, tratan de alterar ilícitamente el funcionamiento del mercado o el comportamiento y voluntad de los consumidores y usuarios*” (Conceptos Jurídicos, s.f.), en este caso el mercado del transporte individual de pasajeros tradicionalmente acaparado por el gremio de taxistas, se dice que fue alterado por las prácticas comerciales de UBER que sin ser una empresa de transporte legalmente constituida y habilitada, acaparó ilícitamente un gran segmento de usuarios del transporte público.

Por consiguiente, UBER cesó sus operaciones en el país a raíz de esta demanda por competencia desleal en la que la Superintendencia de Industria y Comercio le dio la razón a Cotech S.A., basándose en los artículos 8 y 18 de la Ley 256 de 1996 Por la cual se dictan normas sobre competencia desleal, dichos artículos manifiestan que: Se considera desleal toda conducta que tenga como objeto o como efecto desviar la clientela de la actividad, prestaciones mercantiles o establecimientos ajenos, siempre que sea contraria a las sanas costumbres mercantiles o a los usos honestos en materia industrial o comercial. (...) Se considera desleal la efectiva realización en el mercado de una ventaja competitiva adquirida frente a los competidores mediante la infracción de una norma jurídica. La ventaja ha de ser significativa (Congreso de Colombia, 1996).

En base a lo anterior, la Superintendencia de Industria y Comercio resolvió entre otros acápites:

1. Declarar que las sociedades UBER COLOMBIA S.A.S., UBER TECHNOLOGIES, INC Y UBER B.V., Incurrieron en actos de competencia desleal de desviación de clientela, contemplado en el artículo 8 de la Ley 256 de 1996 y de violación de normas de contenido en el artículo 18 de la misma ley (Superintendencia de Industria y Comercio, 2019).
2. Ordenar a las sociedades UBER COLOMBIA S.A.S., UBER TECHNOLOGIES, INC Y UBER B.V., que de manera inmediata cesen los actos de competencia desleal mencionados conforme a las explicaciones hechas en la parte motiva de esta providencia y que ejecutan haciendo uso de la aplicación UBER (Superintendencia de Industria y Comercio, 2019).
3. Ordenar a las sociedades UBER COLOMBIA S.A.S., UBER TECHNOLOGIES, INC Y UBER B.V., que de manera inmediata cesen la utilización de contenido, acceso y prestación del servicio de transporte individual de pasajeros bajo las modalidades “Uber” “Uber x” y “Uber VAN”, por medio de la utilización de la aplicación “UBER” en el territorio colombiano (...) hasta que no se ofrezca el servicio mencionado bajo las normas que regulan la actividad de transporte individual de pasajeros en Colombia (Superintendencia de Industria y Comercio, 2019).
4. Se ordena librar oficio a las empresas prestadoras del servicio de telecomunicaciones, habilitadas por el ministerio de tecnologías de la información y las comunicaciones: COMUNICACIÓN CELULAR S.A. COMCEL S.A. (CLARO), COLOMBIA TELECOMUNICACIONES S.A. E.S.P. (MOVISTAR), COLOMBIA MÓVIL S.A. E.S.P. Y EMPRESA DE TELECOMUNICACIONES DE BOGOTÁ (ETB), para que suspendan la

transmisión, el alojamiento de datos, el acceso a las redes de telecomunicaciones o la prestación de cualquier otro servicio equivalente de intermediación en relación con la aplicación “UBER” específicamente a lo que respecta a los servicios “Uber” “Uber x” y “Uber VAN”. Se aclara a los operadores que esta orden debe cumplirse siempre y cuando estén en posibilidades técnicas de hacerlo (Superintendencia de Industria y Comercio, 2019).

5. Condenar en costas las sociedades UBER COLOMBIA S.A.S., UBER TECHNOLOGIES, INC Y UBER B.V. Por concepto de agencias en derecho se fija la suma equivalente a 5 SMLMV, esto es la suma total de \$ 4,140.580 (Superintendencia de Industria y Comercio, 2019).

Sin embargo, a pesar de la sentencia UBER considera que la decisión es arbitraria pues va en contra del ordenamiento jurídico colombiano, violando el debido proceso y derechos constitucionales. Esta compañía también manifestó apeló este fallo y está utilizando todos los recursos legales para defender el derecho de 2 millones de usuarios de elegir cómo se mueven por las ciudades y la oportunidad de 88.000 socios conductores registrados en la aplicación de generar ganancias adicionales para el sustento de sus familias" (Redacción EL Tiempo, 2020).

Sobre este fallo cabe resaltar que obliga solo a la compañía UBER a cesar sus operaciones en país y no a las demás plataformas de transporte no regulado que operan en Colombia bajo las mismas condiciones o condiciones similares a las de UBER, pero se puede interpretar las acciones de protesta y legales por parte de los taxistas contra esta empresa en específico se debe a que es precisamente es esta plataforma la que afecta en

mayor medida los intereses del gremio de taxistas debido a la gran cantidad de usuarios que preferían este servicio de vehículos particulares por encima de los amarillos.

Finalmente, a pesar de las voces de protestas del gremio de taxistas que manifiestan que se ven afectados sus derechos fundamentales como el derecho al trabajo y el derecho a la igualdad, ya que por ejemplo los conductores de estas plataformas no tienen las respectivas licencias para ofrecer servicios de transporte y tampoco pagan las tarifas que les son impuestas a los taxistas; según las autoridades competentes, son los derechos asociados a actos de competencia desleal los que se deben considerar en la dinámica de las controversias que suscita la operación de las plataformas de transporte no reguladas en Colombia.

6.3 Capítulo III. Condiciones De Operación De Los Taxistas Frente A Los Conductores Particulares De Plataformas De Transporte No Reguladas.

De forma general, se puede entender que dentro de las condiciones para la operación de los taxistas esta principalmente el acatamiento de las normas analizadas en el capítulo I, que comprenden entre otras directrices el cumplimiento de requisitos como pertenecer a una empresa de transporte legalmente constituida y habilitada, así como también la obligatoriedad de la adquisición de seguros, tarjeta de operación, planilla para viajes ocasionales, entre otros requisitos.

Entonces, para tener una visión más amplia de las condiciones de operación de los taxistas frente a los conductores particulares de plataformas de transporte no reguladas en Colombia, primeramente, es necesario considerar la amplia penetración de estas

plataformas en el mercado del transporte público individual de pasajeros, a continuación se presentan algunas de las más representativas que hacen o han hecho presencia en el país:

Beat, lleva un año en el país, cuenta con 50.000 socios conductores, y a mediados del año pasado lanzó Beat Lite, una opción que ofrece viajes a menor precio. Para esta categoría se aceptan autos cuyo modelo esté entre 1999 y 2015 (Ruiz, 2020).

Cabify inició su operación en 2015 y tiene operaciones en España, América Latina y Portugal. La compañía ofrece servicios para clientes corporativos y usuarios particulares (Ruiz, 2020).

Cuando dio a conocer que iba a hacer negocios en Colombia, la Asociación de Consumidores Libres le abrió las puertas. Con esto la empresa comenzó a ofrecer su servicio corporativo al sector empresarial en Bogotá en 2015. Más tarde en abril de 2016, empezó operaciones en Cali y anunció su expansión a Medellín y a Barranquilla. Hoy en día se destaca que es una aplicación que también trabaja con taxistas (Ruiz, 2020).

Picap es una startup colombiano que registra un poco más de 100.000 conductores afiliados, que tiene presencia en 12 ciudades y realiza 80.000 viajes diarios. Después que se conociera que UBER tendrá que dejar de operar, la Superintendencia de Transporte ordenó la toma de control de Picap y convocó a la firma a un proceso de liquidación ante la SuperSociedades porque utiliza tecnología “con el fin de prestar servicio de transporte público en vehículos no homologados para ello (entre los que se encuentran las motocicletas), lo que corresponde a una actividad ilegal y sobre todo insegura para los usuarios” (Ruiz, 2020).

InDriver empezó en diciembre de 2018 y es un servicio internacional de transporte público que opera sobre la base del modelo “Ofertas en tiempo real”. Todas las condiciones de viaje se determinan en el curso de negociaciones instantáneas entre conductores y pasajeros, sin usar algoritmos de precios (Ruiz, 2020).

Didi es una aplicación originaria de China que comenzó a operar el año pasado. Cuenta con más de 30 millones de socios conductores de viajes compartidos en Asia, América Latina y Australia. Colombia fue su tercer destino en la región, luego de empezar a trabajar en Brasil y México. Esta aplicación también trabaja con taxistas (Ruiz, 2020).

Sobre esta aplicación llama la atención a rápida acogida que tuvo entre los socios conductores, pues en el primer día de abiertas las inscripciones se registraron 3.000 personas, a junio de 2019 habían 16.000 inscritos, de los cuales habían sido aprobados 12.000 (Leal A. , 2019a).

MAT (gomat.co), es una aplicación colombiana que bajo un modelo de democratización accionaria como el utilizado en prestigiosas empresas como Supermercados Publix (EE. UU.) o Huawei (China), y con previa autorización de las autoridades correspondientes, le permitirá a los conductores convertirse en accionistas propietarios de la compañía. En su etapa inicial, MAT espera vincular a más de 10 mil conductores e impulsará una convocatoria de reclutamiento de conductores, quienes podrán hacer parte de la plataforma a través de un proceso de inscripción en la página gomat.co y con el cual la empresa podrá validar la información del aspirante de manera rigurosa, a través de una serie de filtros de seguridad que van desde la solicitud del pasado judicial y análisis de comparendos y otras categorías que permiten identificar la idoneidad del conductor (Redacción Diario El Tiempo, 2020).

Al consultar sobre los requisitos para asociarse como conductor a las distintas plataformas mencionadas anteriormente, se encontró que en su mayoría se requiere solo el documento de identidad, licencia de conducción, fotografía digital, que el vehículo tenga algunas características específicas en cuanto al modelo (que sea relativamente reciente), y completar el trámite a través de los portales web o aplicaciones de estas plataformas de transporte no reguladas.

Ahora bien, de forma general, en cuanto a las condiciones de operación de vehículos y conductores asociados a estas plataformas, está claro que la operación de estos “conductores particulares” como prestadores del servicio de transporte público individual de pasajeros es ilegal mientras las plataformas no estén constituidas legalmente como empresas de transporte, cumpliendo todos los requisitos que exige el marco normativo presentado en el capítulo I.

Teniendo en cuenta esta situación, donde por un lado los conductores pueden acceder fácilmente a una actividad que les genera ingresos con menos requisitos que los exigidos a los taxistas, y por el otro muchos usuarios de taxis están migrando al servicio ofrecido por las plataformas, la consecuencia a corto y mediano plazo ha sido que el número de conductores y usuarios de estas aplicaciones en Colombia ya acapara un segmento importante del mercado del transporte individual de pasajeros, lo cual se puede medir en ingresos que dejó de percibir el gremio de taxistas, sin embargo cabe aclarar que no todas las plataformas de transporte en Colombia persisten en la prestación de un servicio no autorizado, el Ministerio de Transporte dio a conocer el nombre de las 25 plataformas de movilidad que hoy operan bajo las normas vigentes, es decir, constituyéndose como una empresa de transporte.

Las plataformas de movilidad que operan actualmente bajo empresas de transporte

son:

Tabla 2. Plataformas de movilidad constituidas como empresas de transporte en Colombia

Nombre	Empresa
Yougo	Grupo Empresarial JM & FSN SAS
White cloud	White Cloud SAS
Taxi Élite	Heinsohn Business Technology S.A.
Taxi Web	Eleinco SAS
Taxis Ya	Taxi Ya S.A.
Taxis Cafetalito	Transportadora Cafetalito SAS
Taxi Finder	Widetech SAS
T-driver	Webnet SAS
Smart Taxi	Smart Taxi SAS
Rio App	Rio App SAS
Red Amarilla	Cotech S.A.
Quua	Taxis Cabarellos Amarillos SAS y Avanzamas SAS
Prontuz by coopamer	Coopamer
Play Taxi	Transportes @LÍNEA SAS
Muvit	Zoomtrack SAS
Mi Águila	Mi Águila Group SAS
Me Voy	Processoft SAS
Megataxi	Megataxi VIP SAS
Infotaxi	Tecnologías Fénix SAS

Farley	Farley ETC SAS
Etaxi Etaxi	Colombia SAS
Digi+digitaxi	Digimarketing SAS
Coopebombas	Coopebombas Ltda
City Taxi	Mobility Solutions SAS
Acar Technologyc	Acar Ltda.

Fuente: Ministerio de Transporte

Ahora bien, en lo directamente atinente a las condiciones de operación de los taxistas frente a los conductores particulares de plataformas de transporte no reguladas, se debe tener en cuenta que el transporte público ha sido, y sigue siendo, un sector fuertemente regulado. Motivos como la seguridad de los pasajeros o el control de calidad en la prestación del servicio han justificado tradicionalmente el que sea un sector sometido a un amplio abanico normativo. Una de las consecuencias de este entorno hiperregulado es la falta de dinamismo. En este escenario las licencias de funcionamiento para taxis han incrementado su valor en mayor medida que lo han hecho la cantidad de licencias otorgadas, actualmente en Bogotá se cuentan con 52.400 vehículos habilitados como taxis para la prestación de servicio de transporte urbano de personas (Quintero, 2019).

Hay que mencionar también, que la cuarentena y la crisis por el Covid-19 en Colombia, dejó ver la gravedad que muchos sectores económicos viven, en cuanto a la economía y garantías laborales. Uno de ellos es el gremio taxista el cual vio reducidas sus entradas y trabajo hasta en un 80% durante este periodo de confinamiento. Además de esto, la falta de regulación de plataformas tecnológicas de transporte, horarios extensos de

trabajo, falta de seguridad social y normativas desactualizadas a las ofertas del mercado, son varios de los problemas que el gremio quiere mitigar (Ramírez, 2020).

Por otro lado, en el mercado del transporte público individual, las plataformas tecnológicas de transporte continúan en una constante lucha con taxistas y gobernantes para hacer legítima su forma de trabajo. Por ejemplo, Cabify anunció públicamente que, para las elecciones del Congreso del año pasado, apoyarían a nueve aspirantes que estarían a favor de promover la regulación del funcionamiento de estas plataformas. Plataformas de este tipo llevan trabajando en Colombia desde hace varios años, asegurando que su acogida ha sido bastante positiva y han cumplido con todos los impuestos requeridos en el país. Sin embargo, la lucha por alcanzar una regulación no ha sido fácil (Movil Move, 2019).

Algunas de las quejas frecuentes de los taxistas normalizados, es que los conductores afiliados a plataformas tecnológicas de transporte carecen inclusive de licencias para el servicio de transporte público, no pagan tampoco tarifas, igualmente carecen de un límite regulatorio de las unidades activas.

Otro punto destacado a tener en cuenta en las controversias entre taxistas o empresas asociadas y plataformas de transporte no reguladas, es el viaje ocasional, el cual es aquel que excepcionalmente autoriza el Ministerio de Transporte a un vehículo taxi para prestar el servicio por fuera del radio de acción autorizado, para esto se requiere el uso de una planilla cuyo valor debe asumir el taxista” (Llanos, 2004), comparado con el radio de acción de los taxis, la mayoría de las plataformas tienen un alcance prácticamente ilimitado en el territorio nacional, lo cual claramente los deja en ventaja frente a los taxis.

En este contexto como ya se mencionó anteriormente, la Superintendencia de Industria y Comercio, (SIC) ordenó a UBER suspender su operación en el país, y seguidamente lo mismo sucedió con Picap, la Superintendencia de Transporte ordenó la toma de control y convocó a la firma a un proceso de liquidación. Ante este panorama UBER manifestó que “decisiones como esta, responden a la ausencia de una reglamentación del servicio de movilidad colaborativa a través de plataformas tecnológicas en Colombia”. De hecho, con anterioridad, UBER ya había criticado a la autoridad colombiana por ser el único país de Latinoamérica que no tiene una hoja de ruta para reglamentar esta materia (Centro Competencia, 2020).

Sin embargo, a pesar de las sanciones a UBER y Picap, la entrada y permanencia de plataformas digitales al mercado de transporte urbano sigue generando malestar, principalmente entre los taxistas, que ven en este sistema una competencia desleal, pues aseguran que estos vehículos no se encuentran en regla frente a las disposiciones legales que para el caso de Colombia fija el Ministerio de Transporte, entidad encargada de regular lo relacionado con la prestación del transporte público en el país; aunado a lo anterior, argumentan que evaden el pago de impuestos y obtienen mayor rentabilidad con una baja inversión (Quintero, 2019).

Dentro de este escenario, se puede considerar como una regulación progresista de transporte, aquella que contemple que el transporte privado, intermediado por plataformas, es diferente del transporte público. Las reglas del sector del transporte público fueron dictadas hace más de dos décadas y obviamente no contemplaban la innovación de las plataformas tecnológicas de transporte.

Ante este panorama de debe propender porque todos los actores se beneficien de forma equitativa, por un lado se deben regular las plataformas tecnológicas y por el otro es necesario desregularizar el taxi, cuyo servicio está sujeto a normas de hace 30 años, que no le permiten prestar un servicio de calidad. Debe ser un proceso paralelo para que todos convivan, haya un ambiente de coexistencia y de normas claras para todos con el fin de disminuir el número y el mal uso que se hace del vehículo privado (Vargas, 2019).

Conclusiones

Dando alcance a los objetivos propuestos, se logró compilar un Marco normativo asociado al servicio de transporte individual de pasajeros en Colombia, en el cual se nota la ausencia de una norma o regulación clara para la operación de plataformas tecnológicas en el país, las cuales solo pueden operar siempre y cuando se constituyan como empresas de transporte, lo anterior teniendo en cuenta que las normas identificadas disponen que la prestación del servicio público de transporte, deberá realizarse a través de una empresa transportadora debidamente constituida y legalmente habilitada en la modalidad correspondiente.

Además del deber de estar adscritos a empresas de transporte legalmente reconocidas y habilitadas; entre los principales requisitos para la operación de los taxistas en Colombia se tiene la obligatoriedad de adquirir seguros, tarjeta de operación del vehículo, usar planilla de viajes ocasionales, superar exámenes teórico-prácticos y de actitud física y mental, entre otros requisitos; mientras que los conductores de vehículos asociados a plataformas de transporte pueden inscribirse a las mismas y operar sin mayores requisitos que los de un conductor particular, lo que en esencia son.

Ahora bien, es importante señalar que, aunque la omisión de las disposiciones insertas en las normas pertinentes a este tema ha ocasionado que varias de las plataformas de transporte más reconocidas y exitosas en el país hayan cesado su operación, otras empresas de este tipo acataron la normatividad vigente configurándose como empresas transportadora y hoy siguen operando.

Se puede afirmar entonces que las controversias entre taxistas y plataformas de transporte son susceptibles de llegar a encontrar puntos en común, pero primeramente, por

un lado las plataformas deben ceder un poco y ajustarse a las condiciones de operación dispuestas en las normas vigentes, por el lado del legislador, se le debe dar prioridad a la regulación de la operación de estas plataformas y a la modernización de las leyes sobre transporte público individual de pasajeros; y por parte de los taxistas, definitivamente deben darle cabida a las nuevas tecnologías digitales que pueden brindarles herramientas para desarrollar mejor su trabajo.

Además de lo anterior, se puede afirmar que respecto a la vulneración de derechos que aduce el gremio de los taxistas, hasta ahora las entidades competentes han expresado que la operación de algunas de estas plataformas además de no cumplir con las regulaciones para el sector de transporte individual de pasajeros, configuran actos de competencia desleal, lo que ocasionó la salida del país de UBER, la pionera y principal plataforma de transporte en el país hasta el fallo de la Superintendencia de Industria y Comercio que la obligo a cesar sus operaciones en Colombia.

Finalmente es necesario comprender que la tecnología llegó para quedarse en todos los sectores de la economía, y es un insumo para el desarrollo del país, ya que cada día muchos jóvenes y emprendedores colombianos se inclinan por el desarrollo de aplicaciones de mediación de servicios como el de transporte individual de pasajeros y aunque UBER y otras aplicaciones queden fuera del juego en el país debido a decisiones judiciales, se puede afirmar que el crecimiento de estas nuevas formas de gestión del transporte público mediado por la tecnología es imparable, por lo cual, el legislativo y las entidades pertinentes deben orientarse en encontrar caminos hacia la reglamentación idónea de la operación de estas plataformas, ya que también es inconveniente que los nuevos medios y modos de transporte

publico queden sujetos a normas casi obsoletas concebidas mucho antes de la nueva realidad que implica el uso de la tecnología en un mundo cada vez más globalizado.

Referencias

- Acosta, C. (25 de febrero de 2021). *Conozca la propuesta para regular las plataformas de movilidad y mejorar el servicio de transporte*. Obtenido de <https://www.asuntoslegales.com.co/>:
<https://www.asuntoslegales.com.co/actualidad/conozca-la-propuesta-para-regular-plataformas-de-movilidad-y-mejorar-el-servicio-de-transporte-3130858>
- Aragüez, L. (2017). Nuevos modelos de economía compartida: Uber economy como plataforma virtual de prestación de servicios y su impacto en las relaciones laborales. *Relaciones Laborales y Derecho del Empleo*.
- Arreola, J. (s.f.). *Uber: más que una aplicación que le compite a los taxis*. Obtenido de connectamericas.com: <https://connectamericas.com/es/content/uber-m%C3%A1s-que-una-aplicaci%C3%B3n-que-le-compite-los-taxis>
- Bastias, O. (2018). *Naturaleza jurídica de las empresas que ofrecen servicios de transporte a través de plataformas virtuales (Caso Uber)*. Córdoba, Argentina: Universidad Empresarial Siglo 21.
- Bustamante, D. (s.f.). *El Diseño de la Investigación Jurídica*. Cali: Universidad de San Buenaventura Cali.
- Centro Competencia. (24 de enero de 2020). *La salida de Uber en Colombia: ¿competencia desleal o problema regulatorio?* Obtenido de [centrocompetencia.com](https://centrocompetencia.com/la-salida-de-uber-en-colombia-competencia-desleal-o-problema-regulatorio/):
<https://centrocompetencia.com/la-salida-de-uber-en-colombia-competencia-desleal-o-problema-regulatorio/>

- Cepeda, N. (2016). *Regulación de plataformas para la economía colaborativa en el transporte público de pasajeros: el caso Uber*. Bogotá: Facultad de derecho, Universidad de los Andes.
- Colprensa. (20 de diciembre de 2019). Uber calificó de “acto de censura” la decisión que obliga a suspender su servicio. *EL Universal*.
- Conceptos Jurídicos. (s.f.). *Competencia desleal*. Obtenido de Conceptosjuridicos.com: <https://www.conceptosjuridicos.com/co/competencia-desleal/>
- Congreso de Colombia. (30 de Diciembre de 1993). Ley 105 . Bogotá, Colombia.
- Congreso de Colombia. (15 de enero de 1996). Ley 256 . Bogotá, Colombia.
- Congreso de Colombia. (20 de diciembre de 1996). Ley 336 . Bogotá, Colombia.
- Córdoba, P. (2018). *La naturaleza de Uber en el derecho europeo y sus consecuencias*. Madrid: Universidad Internacional de la Rioja.
- Cruz, S. (2019). La batalla legal de Uber por operar en Colombia. *Actualidad Jurídica*(53).
- Delgado, P., & Ojeda, D. (30 de marzo de 2019). El debate por la legalidad de las apps de transporte. *El espectador*.
- Doménech, G. (2015). La regulación de la economía colaborativa. *Revista Ceflegal*. CEF.
- Dworkin, R. (1958). *La Filosofía del Derecho*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Facua. (2007). *El transporte Público*, . Andalucaía: Facua.
- Fenalco. (2019). *PROYECTO DE LEY QUE PRETENDE REGULAR EL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE INTERMEDIADO POR PLATAFORMAS*

DIGITALES. Obtenido de FENALCO: <http://www.fenalco.com.co/gesti%C3%B3n-jur%C3%ADdica/proyecto-de-ley-que-pretende-regular-el-servicio-privado-de-transporte-intermediado>

Fernández, A. (2016). *el caso uber: discusión de la problemática y análisis jurídico* .

Cerdanyola del Vallès: Universidad Autónoma de Barcelona.

Galvis, F. (2017). *Aplicaciones móviles para el transporte ¿un responsable más en los accidentes de tránsito?* Universidad Pontificia Bolivariana.

García, F. (22 de junio de 2019). El desbalance entre taxis y plataformas de transporte en Bogotá. *El Espectador*.

Ginès, A., & Gálvez, S. (2016). *Sharing economy vs. uber economy y las fronteras del Derecho del Trabajo: la (des)protección de los trabajadores en el nuevo entorno digital*. Barcelona: ESADE – Universitat Ramon Llull.

Guillén, N. (2018). El arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) y su entramado jurídico: el avance de Uber, Cabify y la economía colaborativa. *Revista de Estudios de la Administración Local y Autonómica*.

Henao, F. (2016). *Visibilización de la necesidad de políticas públicas para aplicaciones móviles en Colombia en pro del usuario y el servicio al cliente : estudio de Caso Uber en comparación de España y Estados Unidos*. Bogotá: Universidad Pontificia Javeriana.

Jaimes, C. (2017). *APLICACIONES TECNOLÓGICAS COMO FACTORES DE CAMBIO DE LA REGULACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASAJEROS CON VEHÍCULOS TIPO TAXI. CASO DE*

ESTUDIO: BOGOTÁ 2011- JUNIO DE 2017. Bogotá: Maestría en derecho económico, Pontificia Universidad Javeriana .

Lara, S. (1991). *Procesos de Investigación Jurídica*. Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, primera edición: México.

Leal, A. (6 de junio de 2019a). '*Apps*' de transporte urbano ya están en 15 ciudades del país. Obtenido de Portafolio.

Leal, K. (6 de julio de 2019b). *Uber defiende su legalidad en Colombia*. Obtenido de RCN RADIO: <https://www.rcnradio.com/economia/uber-defiende-su-legalidad-en-colombia>

Llanos, S. (26 de junio de 2004). Sobre el servicio público individual. *El Tiempo*.

Lopes, M. (24 de septiembre de 2018). *Cómo nació el primer sistema de transporte colectivo del mundo*. Obtenido de BBC: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-45632196>

Martínez-Brocal, J. (2017). *La defensa de la competencia en la economía colaborativa*. Madrid: Universidad Pontificia Comillas ICAI-ICADE.

Ministerio de Transporte. (26 de mayo de 2015). Decreto Único Reglamentario 1079 de 2015 Nivel Nacional. Bogotá, Colombia.

Movil Move. (12 de abril de 2019). *Plataformas de transporte de pasajeros: Uber, Cafiby y Movilmove*. Obtenido de <https://www.movilmove.com/>: <https://www.movilmove.com/blog/nwarticle/42/1/Plataformas-de-transporte-de-pasajeros-Uber-Cafiby-y-Movilmove>

Narvaez, B., Arrieta, Y., & Flores, B. (2017). El caso del aplicativo móvil Uber frente al régimen de protección a la competencia en la legislación colombiana. *Justicia*, 23(33).

Organización de los Estados americanos. (31 de diciembre de 2017). *Informe Anual 2017 de la CIDH*. Obtenido de OEA:

<https://www.oas.org/es/cidh/docs/anual/2017/indice.asp>

Orozco, S., & Velásquez, M. (s.f.). *UBER: La plataforma tecnológica que rompe con los esquemas tradicionales de la regulación en materia de transporte individual de pasajeros en Colombia*. Bogotá: Universidad de Los Andes.

Ortega, C. (2019). *La normatividad especial del sector transporte, respecto de las plataformas no reguladas*. Bogotá D.C.: Especialización derecho administrativo, Universidad Santo Tomás.

Osorio, M. (31 de mayo de 2018). *asuntoslegales.com.co*. Obtenido de Apps de transporte público: ¿ilegales o no reguladas?:

<https://www.asuntoslegales.com.co/consultorio/apps-de-transporte-publico-ilegales-o-no-reguladas-2733566>

Pérez, J. (2018). *definicion.de*. Obtenido de <https://definicion.de/iuspositivismo/>

Portal La Opinión. (21 de diciembre de 2019). *Supertransporte ordena liquidar la aplicación Picap*. Obtenido de La Opinión:

<https://www.laopinion.com.co/economia/supertransporte-ordena-liquidar-la-aplicacion-picap-189130>

Presidente de la República de Colombia. (5 de febrero de 2001). Decreto 172 . *Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi*. Bogotá, Colombia: Diario Oficial 44318 de febrero 5 de 2001.

Presidente de la República de Colombia. (4 de junio de 2014). Decreto 1047 de 2014 .
Bogotá, Colombia.

Public Transportation. (30 de abril de 2011). *PublicTransportation.org*. Obtenido de <http://www.publictransportation.org/aboutus/default.asp>

Pulso. (20 de 12 de 2019). *pulzo.com*. Obtenido de <https://www.pulzo.com/nacion/uber-dice-que-suspension-no-corresponde-preceptos-economia-naranja-PP818974>

Quintero, J. (2019). *Plataformas digitales de economía colaborativa y su impacto en el mercado tradicional de servicios: caso UBER Colombia*. Bogotá: Programa de comercio internacional, Universidad Cooperativa de Colombia.

Ramírez, N. (1 de septiembre de 2020). “*Ley del taxi*”: la nueva propuesta para modernizar el servicio de transporte. Obtenido de [elcarrocolombiano.com: https://www.elcarrocolombiano.com/noticias/ley-del-taxi-la-nueva-propuesta-para-modernizar-el-servicio-de-transporte/](https://www.elcarrocolombiano.com/noticias/ley-del-taxi-la-nueva-propuesta-para-modernizar-el-servicio-de-transporte/)

Redacción Diario El Tiempo. (22 de agosto de 2020). Presentan nueva ‘app’ de movilidad. *El Tiempo*.

Redacción EL Tiempo. (10 de enero de 2020). ¿Por qué sale Uber de Colombia? Aquí se lo explicamos. *EL Tiempo*.

Redacción Semana. (2021). ¿Qué harán los taxistas si se regulan las plataformas de movilidad en Colombia? *Revista Semana*.

República de Colombia. (1991). Constitución Política. Bogotá, Colombia: Legis.

Ruiz, M. (11 de enero de 2020). *Aplicaciones de transporte siguen operando en el país*.

Obtenido de larepublica.co: <https://www.larepublica.co/empresas/pese-a-decisiones-contra-uber-las-aplicaciones-de-transporte-siguen-operando-en-el-pais-2950838>

Secretaría de Movilidad de Bogotá. (13 de enero de 2021). *¿Cada cuánto se debe refrendar la licencia de conducción?* Obtenido de www.movilidadbogota.gov.co:

https://www.movilidadbogota.gov.co/web/preguntas_frecuentes/cada_cuanto_se_de_be_refrendar_la_licencia_de_conduccion

Superintendencia de Industria y Comercio. (20 de Diciembre de 2019). Acta de realización de la audiencia de que trata el artículo 373 del C.G.P. *Acta 2383*. Bogotá, Colombia.

Superintendencia de Industria y Comercio. (20 de diciembre de 2019). Acta de realización de la audiencia de que trata el artículo 373 del C.G.P. *Acta No 2383*. Bogotá, Colombia.

Superintendencia de Puertos y Transporte. (30 de diciembre de 2014). Circular externa 24. Bogotá, Colombia.

Superintendencia de Puertos y Transporte. (14 de julio de 2014). Circular Externa No. 13 . Bogotá, Colombia.

Sutori. (s.f.). *evolución de los medios de transporte*. Obtenido de sutori.com:

<https://www.sutori.com/item/el-taxi-es-un-medio-de-transporte-que-consiste-en-un-vehiculo-de-alquiler-con-un-c8dc>

Vargas, P. (15 de agosto de 2019). *Pedimos y queremos que el Gobierno nos regule, Uber*.

Obtenido de Portafolio: <https://www.portafolio.co/economia/colombia-esta-rezagada-en-la-discusion-para-plataformas-uber-532612>