

CONTROL Y VIGILANCIA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE INDIVIDUAL DE PASAJEROS POR MEDIO DE LA PLATAFORMA DIGITAL UBER EN COLOMBIA Y BRASIL

Ana Milena Beltrán Balaguera¹

RESUMEN

En la actualidad, con el aumento en la creación de plataformas tecnológicas que ofrecen productos y servicios, se ha generado una transformación en el modus comercial a tal punto que, creó un conflicto social económico en diferentes sectores, como es el caso del transporte de pasajeros terrestre. Con la aparición de plataformas como **UBER**, se ha revolucionado la forma de contratar servicios de movilidad, por lo cual este estudio pretende establecer, si la regulación se ha quedado relegada o por el contrario, brinda herramientas prácticas que permitan ejercer la vigilancia y control de esta nueva modalidad de servicio tanto en Colombia como en Brasil por parte de las autoridades competentes, con el propósito de realizar una recomendación en uno u otro que garantice un modo eficaz de control en el servicio para beneficio de quienes ejercen el oficio de transportistas de pasajeros y quienes utilizan el servicio.

De esta manera, para comprender la problemática es importante entender desde un punto de vista sustancial y jurídico como se regula este aspecto en concreto desde la óptica del derecho comparado que para este caso es Brasil y Colombia. Entendiendo además la injerencia de la internet como hilo conductor a la apertura de un sin número de posibilidades como el acceso inmediato, a la información, la compra y venta de bienes y servicios vía electrónica, el contratar casi cualquier servicio hecho que están siendo sujetos de regulación individual según van naciendo a la vida comercial.

¹ Abogada, especialista en Derecho Administrativo y estudiante de Maestría en Derecho Administrativo de la Universidad Santo Tomás Seccional Tunja

PALABRAS CLAVE

UBER, TRANSPORTE TERRESTRE, PLATAFORMA TECNOLÓGICA, REGULACION, CONTROL Y VIGILANCIA

ABSTRACT

At present, with the increase in the creation of technological platforms that offer products and services, a transformation in the commercial modus has been generated to such an extent that a social economic conflict has been seen in different sectors, such as the case of the transport of land passengers. With the appearance of platforms such as UBER, the way of contracting mobility services has been revolutionized, for which reason this study aims to establish, if regulation has been relegated or on the contrary, it provides practical tools that allow to exercise surveillance and control of this new service modality both in Colombia and Brazil by the competent authorities, to make a recommendation in one or the other that guarantees an effective way of control in the service for the benefit of those who exercise the profession of passenger carriers and those who use the service.

Thus, in order to understand the problem, it is important to understand from a substantial and legal point of view how this particular aspect is regulated from the point of view of comparative law, which in this case is Brazil and Colombia. Understanding also the interference of the internet as a common thread to the opening of a number of possibilities such as immediate access to information, the purchase and sale of goods and services electronically, contracting almost any service done that is being subject to individual regulation as they are born into commercial life.

KEY WORDS

UBER, LAND TRANSPORTATION, TECHNOLOGICAL PLATFORM, REGULATION, CONTROL AND SURVEILLANCE

INTRODUCCIÓN

A lo largo del tiempo, la humanidad, ha ido evolucionando en todos los aspectos de su vida, en la forma de vestir, de comer, de caminar, entre otros, con el único propósito de vivir mejor. Con el invento de la rueda y posteriormente, la creación de vehículos impulsados con varios métodos, hasta llegar a los medios de transporte terrestre de combustión, el hombre ha procurado mejorar la forma en la que se moviliza de un lado a otro, es así, como actualmente vemos que existen infinidad de medios de transporte terrestre que ahora hacen tedioso el tránsito al interior de las grandes ciudades en el mundo.

Buscando una solución a los problemas de movilidad, los gobiernos han regulado la utilización de estos medios de transporte y el tránsito en sus territorios, con el fin de ejercer el control y la vigilancia del uso correcto de los mismos, garantizando el derecho de locomoción de cada uno de sus ciudadanos y la participación de varios operadores en el mercado, tal como Uber.

Colombia, no es ajena a esta problemática, pues la falta de infraestructura vial y la poca cultura ciudadana, han creado un gran problema de movilidad en las principales ciudades. Sumado a esto, tenemos que el alto índice de analfabetismo y falta de oportunidades laborales, han llevado a que ser operario del servicio de transporte, sea una actividad muy común para los ciudadanos.

En el año 2013, con la llegada de Uber, se generó un conflicto entre los prestadores del servicio de transporte tipo taxi y los socios de esta plataforma tecnológica, que en la actualidad subsiste. Situación que ha requerido que las autoridades de tránsito y transporte, implementen un control efectivo que permita un buen desarrollo en el mercado para todos los agentes de este sector, sin embargo, a la fecha no existe regulación concreta al respecto.

Siendo esta una problemática común en los estados a los cuales arribó la empresa Uber, Brasil es uno de los países que ha intentado estructurar una regulación clara con respecto a la operación de esta empresa en su territorio, teniendo en cuenta que es un país con muchas

similitudes culturales y sociales con Colombia, se hace necesario realizar un análisis comparativo en la organización administrativa y delegación de funciones de inspección, vigilancia y control en los dos estados para determinar que estrategia legislativa ayuda a realizar estas funciones de forma efectiva y recomendar que pueda ser implementada en el otro país.

Como conclusiones de este trabajo, veremos que el tipo de República constituida en Colombia y Brasil, hace que las funciones jurisdiccionales y de inspección y vigilancia se realicen por una autoridad diferente en cada uno de ellos. Sin embargo, no se puede deducir que uno es mejor que otro, puesto que cada uno requiere una legislación y organización administrativa distinta. Lo que sí es común en las dos naciones, es que, aunque se han aunado esfuerzos por regular el tema y establecer controles efectivos en la materia, falta en las dos delimitar el tipo de transporte que presta Uber, basado en la particularidad de la oferta y mientras exista el vacío normativo, no se cumplirán las tareas de supervisión, vigilancia y control de la manera más adecuada.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

¿Cómo opera la vigilancia y control de la prestación del servicio de transporte terrestre de pasajeros a través de la plataforma digital Uber en Colombia y Brasil?

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

Con el avance tecnológico y la globalización, muchos sectores de la economía mundial y concretamente en territorio nacional, han tenido que adaptarse a ellos, como es el caso del servicio de transporte terrestre de pasajeros, que actualmente se realiza no solo en la forma tradicional, sino a través de plataformas digitales, tales como Uber, lo que ha generado múltiples conflictos sociales y en la economía colombiana que obviamente han trascendido al ámbito jurídico.

Por lo cual se hace necesario determinar cómo opera la vigilancia y control de la prestación del servicio de transporte terrestre de pasajeros a través de la plataforma digital Uber en Colombia y Brasil, para suplir los vacíos normativos aún existentes en este tema.

OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

Analizar la forma en que opera la vigilancia y control de la prestación del servicio de transporte terrestre de pasajeros a través de Uber en Colombia y Brasil para la garantía de la efectiva protección de los pasajeros y la competencia.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Describir cómo se ha dado la transformación de la prestación del servicio de transporte terrestre de pasajeros a través de la plataforma digital Uber en Colombia y Brasil.
2. Examinar cómo se ejerce el control y vigilancia de la prestación de servicios de transporte terrestre de pasajeros a través de la plataforma digital Uber, en Colombia y Brasil.
3. Determinar qué aspectos normativos y prácticos del ejercicio de las funciones de vigilancia y control en la prestación del servicio de transporte terrestre de pasajeros a través de la plataforma digital Uber en Colombia y Brasil, tienen mayor efectividad, para recomendar que se implanten en el otro país.

METODOLOGIA

Dentro de la metodología para establecer un resultado propicio al problema jurídico planteado está la de realizar un estudio cronológico de la situación fáctica para observar a través del tiempo cual ha sido la evolución y la intervención legislativa que se ha tenido para regular este problema, por ello se considera que El método de investigación es un método analógico comparativo que consiste en comparar fenómenos analógicos y hallar

sus respectivas semejanzas y diferencias, este método es útil para realizar modificaciones legislativas y la posible elaboración de normas jurídicas², con una prevalencia del método sistemático que analiza en sí mismo un conjunto de normas y situaciones para armonizarlas.

Por lo anterior, se realizará un estudio conceptual cronológico de la llegada y operación de las aplicaciones de transporte terrestre de personas, se hará una breve introducción a la temática para posteriormente definir cuál es la regulación existente en la materia, que autoridad es competente para controlar y hacer cumplir las normas de tránsito y transporte. Acto seguido, se procederá a analizar los fenómenos jurídico sociales que ha traído la implementación de las plataformas digitales objeto de este estudio con el fin de establecer la regulación que ha tenido en cada país, y fruto de dicha comparación establecer las virtudes y falencias y que es útil para establecer una regulación en nuestro país que permita realizar la funciones de inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio de transporte por parte de las autoridades competentes de una forma eficiente.

Incorporación

De La Plataforma Digital Uber En El Servicio De Transporte De Pasajeros Terrestre En Colombia Y Brasil

² León, Armenta, Luis Ponce afirman este método consiste en la comparación de fenómenos por sus semejanzas, diferencias, este método va de lo conocido a lo conocido. En el contexto del derecho este método puede aplicarse en la modificación legislativa y en la elaboración de normas jurídicas, para lo cual conviene considerar siempre la experiencia normativa en el tiempo y en el espacio, comparación que origina siempre la experiencia normativa en el tiempo y el espacio, situación que origina la comparación histórica” (p.69)

El transporte terrestre de pasajeros, al igual que muchos sectores que mueven la economía del país y del mundo, a medida que va evolucionando la tecnología, se ven obligados a cambiar y a incorporar el desarrollo propio de cada era, es así como llegamos a modernizarnos y a evolucionar como civilizaciones. Sin embargo, se trata de un proceso que para que pueda desarrollarse correctamente requiere de una regulación correcta, o al menos que el mismo sea sometido a inspección, vigilancia y control como ocurre en campo del transporte.

La tecnología se ha ido introduciendo en todas las esferas en que una sociedad se proyecta, creando nuevos medios de transporte, lo que conlleva no solo a la implementación de innovadores vehículos y formas de transporte, sino también nuevos modos en los cuales se contrata dicho servicio; y es donde aparece el contrato de transporte de pasajeros celebrado a través de plataformas digitales. En palabras de Charcas Moscoso (2012, p. 10)

“los medios tecnológicos permiten optimizar el uso de los recursos requeridos en el proceso industrial que puede ser de vital importancia para la economía de un país, la optimización de procesos se logra mediante la implementación de componentes de software o hardware que permiten medir y controlar procesos de producción.”

Con la incursión de estas empresas digitales que buscan entrar al mercado nacional, impulsando a las empresas ya existentes en el país, inician un proceso de modernización en la prestación del servicio de transporte de pasajeros terrestre, así como lo señala Galvis Restrepo (2018)

“las personas y empresas que pretenden ofrecer en el mercado un método de posicionamiento global para el transporte a través de la telefonía móvil, enfocados en satisfacer las necesidades de movilidad de las personas lo hacen a través de aplicaciones móviles descargables en los almacenes virtuales que ofrece la red de internet, que permite en tiempo

real conocer la ubicación de un vehículo de servicio público o particular, en relación con la ubicación del usuario.”

De igual forma, como lo señala el autor, este sistema permite elegir el equipo más cercano, con la opción de rastrear el trayecto, el destino, la tarifa, entre otras operaciones, permitiendo la conectividad con el servicio desde mucho antes de abordarlo. Impactando gratamente a los usuarios inconformes, con deseo de conocer la propuesta de movilidad que se ha generalizado en el mundo y que promete un giro positivo para la movilidad, puesto que este sistema, permite elegir el vehículo, de acuerdo a la proximidad, ubicarlo en tiempo real y establecer el destino y la tarifa desde antes de tomar el servicio.

No obstante, cuando se hacen cambios, no es fácil para la sociedad aceptarlos e incorporarlos a la cotidianidad al instante, pues se hace necesario iniciar un proceso de adaptación y capacitación en el uso de la dichas herramientas tecnológicas, para que presten un buen servicio a las personas, en el caso que nos ocupa, la llegada de Uber, sin ser la única empresa en su campo (el transporte terrestre de pasajeros), sino la más conocida y acogida alrededor del mundo, en cada ciudad, y país al cual fue arribando, inestabilizó varios sectores, no solo económico, sino principalmente jurídico, pues la sociedad y el orden normativo no contemplaban su aparición y lo que conlleva a la existencia de un nuevo vacío legal.

Uber

Según Boboc (2017), “Uber es una plataforma electrónica, que, a través de un teléfono inteligente provisto de la correspondiente aplicación, permite solicitar un servicio de transporte urbano en las ciudades donde esté presente. La aplicación reconoce la localización del usuario y encuentra conductores disponibles que se hallen en las inmediaciones. Cuando un conductor acepta la carrera, la aplicación informa al usuario y le muestra el perfil del conductor y una estimación del precio del trayecto hasta el destino indicado por el usuario. Una vez efectuada la

carrera, su importe se deduce automáticamente de la tarjeta de crédito del usuario, cuyos datos también está obligado a proporcionar al registrarse en la aplicación.”

La plataforma digital o aplicación Uber, como también es conocida, fue creada según Aragüez Valenzuela (2017), en el año 2001, cuando un emprendedor canadiense llamado Garret Camp decidió fundar Stumble Upon una plataforma virtual apoyada en la conocida economía colaborativa. Tras su éxito ocho años después decide poner en marcha otro modelo empresarial en San Francisco, conocido actualmente como Uber.

Esta plataforma se fue abriendo paso en las grandes ciudades del mundo, hasta llegar a lo que actualmente observamos, una aplicación que actualmente alcanza 59 países y 334 ciudades, en las cuales, con su llegada a cada ciudad, ha abierto el debate de la legalidad de su funcionamiento, logrando únicamente en 5 ciudades aparte de Estados Unidos una verdadera regulación. pues a su arribo ha causado polémica y ha generado protestas por parte del gremio de taxistas en países como Francia, España, Colombia y Brasil debido a que entran al mercado, a competir bajo condiciones y requerimientos diferentes y notoriamente favorables al estar fuera de lo normativamente establecido, tal como lo recoge Suarez, Avendaño, Coronel y Castellanos et al. (2014)

Según Aragüez (2017) “respecto al funcionamiento de la App Uber, debemos decir que se caracteriza por el hecho de que cualquier usuario, una vez que se ha descargado la correspondiente aplicación, puede acceder a la plataforma virtual y ponerse en contacto con el conductor más cercano, solicitando un viaje. En principio para el usuario o cliente todo son facilidades teniendo un servicio de desplazamiento a bajo coste, inmediato y eficaz.”

Uber En Colombia

En Colombia, tradicionalmente se ha prestado el servicio de transporte de pasajeros, a través de un vehículo con destinación de servicio público, cuyo propietario es una persona natural

o jurídica no vinculada al sector público, que, mediante la afiliación a una empresa autorizada por el Ministerio de Transporte para tal fin, designando a un conductor, quien es el propietario o empleado y previo cumplimiento de condiciones específicas y señaladas en la ley, es autorizada para tal fin. (Decreto 172 de 2001, art.4 y el art. 981 y s.s. del Código de Comercio)

Con el auge tecnológico en el mundo, Colombia no se escapó de la incursión en territorio nacional de las plataformas digitales que ofrecían mejorar y controlar el servicio de transporte de pasajeros que antes era únicamente público; por lo cual, en el año 2016 el Ministerio de Transporte, mediante la Resolución No. 2163 del 27 de mayo de ese año, reglamentó la utilización de medios tecnológicos que sirven de soporte o herramienta para la prestación del servicio público individual de pasajeros en el nivel de lujo, contemplada en el decreto No. 2297 de 2015.

Con esta reglamentación, se abrió la puerta a la implementación de plataformas digitales en la prestación del servicio de pasajeros de forma legal en el país, puesto que rescata la importancia de dicha herramienta para que el usuario del mismo, conozca condiciones del servicio por el cual está pagando y que estas también se mantengan dentro del régimen de responsabilidad establecido legalmente. Es así como se permite el ingreso al mercado del transporte de pasajeros empresas digitales como Uber, Tapsi, Easytaxi entre otras, las cuales plantean una alternativa de confort y seguridad bastante llamativas para el usuario, bajo un nuevo concepto, economía colaborativa. (Henao, (2016)

Ahora bien, en que radica la importancia del concepto de economía colaborativa, en uso de las plataformas digitales, según Botman y Rogers (2010, p 38) señalan que “la economía colaborativa proviene de la expresión inglesa “sharing Economy”, que significa medios para satisfacer las necesidades humanas mediante recursos que siempre son limitados”, es decir, que es el principio por el cual es válido utilizar un canal para que una empresa digital llegue a su destinatario final. Cañigüeral (2014) la define como:

“un nuevo modelo económico en el que intervienen un productor y un consumidor, donde no se requiere de un espacio físico y los servicios son ofrecidos a través de plataformas digitales. El principal objetivo de la economía colaborativa es sacar provecho económico de bienes duraderos como los vehículos y espacios habitables.”

Si bien es cierto, las plataformas digitales constituyen una mejora a las deficiencias del servicio, motivo por el cual se hace más atractivo para los clientes, también acarrea nuevos conflictos en el país tales como ilegalidad, informalidad laboral y conflictos de competencia desleal. Tanto así, que en Colombia y en otros países, el gremio de taxistas, al sentirse gravemente afectado, con un competidor más en el mercado, empiezan a evidenciar las desigualdades ante la ley, generando varias protestas para que el Estado, revise las condiciones a que estaban sometidos unos en búsqueda de formalizar estas empresas y crear un mercado en igualdad y legalidad.

En Colombia, tenemos que hablar de la incursión de este modelo de transporte público en dos ámbitos, el primero es en el campo del transporte público de pasajeros, contemplado así tradicionalmente y el surgente servicio de transporte de pasajeros particular. En el primer caso, nos remontamos al año 2012, cuando la empresa colombiana Tappsi salió al mercado con una aplicación móvil cuyo objeto era facilitar y afianzar el transporte público en las principales ciudades del país (Peñarredonda, 2015), posteriormente en 2015 ingresó al mercado la aplicación brasilera Easy Taxi, éxito en Brasil, funcionando en alrededor de 29 ciudades y con una cobertura en Colombia en 9 ciudades.

Pese al ingreso de estas empresas en Colombia, el inconformismo con el servicio público de taxi, seguía presente en los usuarios, lo cual facilitó el ingreso del segundo tipo de transporte a través de plataformas digitales, el servicio prestado a través de particulares; Uber la plataforma con mayor acogida mundial, se presenta en Colombia desde el año 2013 como un servicio de transporte con un valor agregado, calidad, seguridad y rapidez (Ortiz, 2016)

Con la llegada a Colombia de Uber a Colombia, comenzó a funcionar a través de tres compañías, como la Superintendencia de Industria y Comercio, logró establecer: 1. Uber B.V. encargada de poner a disposición de los usuarios y conductores de una aplicación tecnológica, denominada Uber por medio de la cual se contactan quienes a través de algoritmos seleccionan el vehículo y a la vez calculan un porcentaje equivalente al 25% de la tarifa pagada por el usuario, la cual es el precio que debe pagar el conductor por hacer uso de la aplicación. 2. Uber Colombia: la compañía encargada de prestar los servicios promocionales, comerciales y de mercadeo de Uber en el país. Y 3. Uber Technology Inc. (Uber Tech), esta compañía se encarga de dar soporte a la aplicación y plataforma de Uber en el mercado colombiano. (SIC, Acta 2383, 2019)

En este mismo documento, la Superintendencia, evidenció que, aunque los usuarios de Uber en Colombia buscan el servicio de transporte de pasajeros, este no es el objeto de ninguna de estas empresas, por lo cual no pueden registrarse bajo las mismas normas que las empresas de transporte, sino como una compañía de servicios tecnológicos, por esta razón, dificulta la tarea de vigilancia y control de dicha empresa ante las autoridades de tránsito y transporte, ya que existe un vacío normativo cuando comparamos el servicio de transporte de pasajeros individual-taxi, con el servicio prestado por Uber.

No obstante, en el año 2016, la Superintendencia de Puertos y Transporte, dejó en firme la decisión que impuso una sanción a Uber Colombia S.A.S. por un monto de 700 SMMLV, al considerar que Uber Colombia S.A.S. prestaba servicios bajo condiciones irregulares por medio de su plataforma tecnológica infringiendo las normas de servicio público de transporte individual de pasajeros. (Superintendencia de Puertos y Transporte, Resoluciones 18417 de 2015 y 07838 de 2016)

Aunado a lo anterior, y ante el inconformismo del gremio de taxistas ante el funcionamiento de Uber en Colombia, una de estas empresas Cotech S.A. impetró una demanda ante la SIC, por competencia desleal y violación de la Ley 366 de 1996 arts. 9 y 11 y el Decreto 172 de 2001

arts. 6 y 10, las cuales contempla los requisitos y características para estar habilitado para prestar el servicio público de transporte individual de pasajeros. (Gaviria y Zuluaga, 2020)

Como resultado de este pleito, la SIC en sentencia del 20 de diciembre de 2019, sancionó a Uber Colombia S.A.S, por competencia desleal de desvinculación de la clientela, y en consecuencia ordenó el cese inmediato de actividades en territorio nacional. Decisión que fue apelada ante el Tribunal Superior de Cundinamarca- Sala Civil.

Esta autoridad judicial, realiza un estudio de la prescripción extintiva consagrada en la ley 256 de 1996, la cual establece que puede darse en 2 tipos, ordinaria por un término de 2 años y la extraordinaria por un término de 3 años; contados a partir del momento en que se tiene conocimiento de la conducta desleal. Aunque se generó debate debido a que la conducta señalada de desleal, no se pudo establecer que tuvo un único momento de ocurrencia, sino que ha perdurado en el tiempo, razón por la cual, la autoridad determinó que no podía considerarse ordinaria, dejando como único tipo posible la prescripción extraordinaria y como tal debía considerarse. Al entrar a analizar el recurso, y constatar que, según el escrito del demandante, había tenido conocimiento de los hechos desde el año 2012, esperó para interponer la demanda hasta el año 2016, fecha en la que ya se había configurado la prescripción extintiva, dejando sin efecto la decisión de la Superintendencia de Industria y Comercio, sin embargo, esta decisión no significó que no se hubiese demostrado que Uber realizaba prácticas de competencia desleal (Gaviria y Zuluaga, 2020)

Ahora bien, que hacen de Uber una empresa exitosa en Colombia, debemos decir que se debe a la particularidad de la prestación del servicio, puesto que a pesar de que existen muchos competidores, han ideado una estrategia comercial, que en Colombia, ofrece 5 modalidades de servicio tal como lo señala Sánchez, Avendaño, Coronel y Castellanos(2016) “Uber X el servicio más económico ya que cuenta con conductores particulares, Uber Taxi presta un servicio tradicional de taxi en el que sus conductores tienen que cumplir con ciertos parámetros impuestos

por la empresa al momento de su vinculación a la misma (exámenes), este servicio es más costoso que el de Uber X; Uber Ángel es un servicio que se presenta únicamente en autos gama media- alta cuya tarifa es mayor; y Uber Van es un servicio que se presta en autos grandes con capacidad hasta de 6 personas.”

En conclusión, puede decirse, que, en Colombia, Uber funciona como un intermediario en el servicio de transporte individual de pasajeros, envestido y regulado por las normas de comercio electrónico, que en la práctica realiza acciones que a todas luces resultan ser desleales con los demás competidores en el mercado del transporte de pasajeros.

Uber En Brasil

Brasil, al igual que muchos países en el mundo, ha mostrado gran interés por regular el transporte de pasajeros, incluyendo el mismo en la constitución brasilera, (Título VII, Cap. II), destacando este servicio como de interés público, y regulando en temas de movilidad peatonal, vehicular y de transporte de pasajeros individual y público. (De Souza y Pereira, 2017)

Tanto así, que mediante la Ley federal No. 12.468 de 2011, reconoce legalmente la profesión de taxista, regulando la prestación del servicio, como lo consagra en su artículo 2, reconociendo que realiza una actividad privada, a través de un vehículo propio o de tercero que presta el servicio de transporte público individual de forma remunerada de pasajeros con una capacidad máxima de 7 personas. sin embargo, Brasil tiene un plus en su regulación, y es que en el artículo 5 de esta misma ley, impone unas obligaciones de buena conducta, higiene y cortesía para con los usuarios del servicio, aparte de las normas del Código de tráfico brasilero.

Transporte que era utilizado por los residentes de Brasil, de la forma tradicional, haciendo la parada, en puntos específicos y destinados para tal fin, o a través de reserva telefónica o mediante una aplicación creada para tomar un taxi a través de una plataforma digital; no obstante, en otros países, empezaba a aparecer un nuevo competidor.

De la llegada de Uber a Brasil, Lima, Pantoja, Martinis y Costa (2018), describen como esta empresa arriba a este país en el mes de mayo de 2014, en plena celebración del Mundial de Futbol en territorio brasilero, escogiendo como el primer puerto la ciudad de Rio de Janeiro y continuando en las ciudades de Sao Pablo, Belo Horizonte y Brasilia a través de la empresa denominada Uber Black, que actualmente tiene presencia en más de 100 ciudades en Brasil, que al igual que en Colombia, en la actualidad ofrece 5 servicios UberX, Uber Select, Uber Bleck, Uber Pool y Uber Bike, en los que varía el precio, los vehículos y otros detalles de confort, tal como lo describimos anteriormente.

Como era de esperarse, al igual que en otros países, Uber fue objeto de protestas e inconformismo por parte del gremio de taxistas en diferentes ciudades en las cuales Uber empezó a operar, en razón a ello, contrario a lo acontecido en Colombia, en Brasil desde el año 2014, con la llegada de Uber, se abrió un mayor debate legislativo y judicial, llegando a establecer criterios de orden nacional y local, al tratarse de un estado federado.

A pesar de lo anterior, la legislación en Brasil ha definido normas más rigurosas e incluyentes de comercio electrónico y de transporte de pasajeros que cada día va evolucionando con el fin de mediar en los conflictos derivados de la llegada de nuevos operadores al mercado.

Refiriéndonos concretamente a la regulación del comercio electrónico existente en Brasil, según lo expone Quijano (2019), “Brasil, como la economía nacional más grande de América Latina, mantiene una postura firme en búsqueda de empresarios y líderes que buscan expandir negocios, el mercado minorista de la PYMES, que ronda cerca del 99% de las compañías constituidas, enfrenta un cambio fundamental en la forma de hacer negocios, impulsado particularmente por el cambio en el mundo digital. Por consiguiente, para muchos empresarios es la oportunidad de afianzar el campo del comercio electrónico, el cual ha experimentado un crecimiento acelerado en los últimos años”, además de implementar La Asociación Brasileña de Comercio Electrónico (ABComm) y la Cámara de Comercio Electrónico de Brasil, con el propósito

de proteger los intereses de las empresas digitales y garantizar la seguridad en las transacciones electrónicas (Quijano, 2019), lo que hace a este país más llamativo para inversionistas y empresas con un propósito más globalizado.

Con lo anterior, podemos decir, que Uber, encaja como una empresa envestida de legalidad en Brasil, gracias a las normas de libre mercado, en palabras de Barrios, Rohrberk, Eckelberg y Santos (2016), se considera un servicio que legalmente es visto como un contrato de transporte privado individual, donde a través del sitio web con acceso al público expone sus características y reglas de trabajo, tarifas y demás.

Control Y Vigilancia De La Prestación Del Servicio Terrestre De Pasajeros A Través De Uber Y Otras Plataformas Digitales En Colombia Y Brasil

Para establecer quien, y como ejercen las funciones de inspección, vigilancia y control estos países, analizaremos la regulación y asignación de dichas tareas en cada uno de ellos.

En Colombia

Determinar cuál es la autoridad que ejerce el control y vigilancia del servicio prestado por Uber, requiere recordar cuales son las modalidades que ofrece Uber en el país y cuál es la normatividad aplicable a su actividad comercial, atendiendo a que presta servicios de transporte de pasajeros, cuyo objeto es el de prestar servicios tecnológicos.

Por lo anterior y ante el supuesto que Uber es una empresa digital, se infiere que se ciñe a la Ley 1341 de 2009, mediante la cual se definieron los principios y conceptos sobre la sociedad de la información TIC, se creó la Agencia Nacional del Espectro y se dictaron otras disposiciones. Estableciendo principios de gran importancia para su desarrollo en territorio nacional, tales como

prioridad al acceso y uso de la información y comunicaciones, libre competencia, uso eficiente de la infraestructura y de los recursos escasos, promoción de los derechos de los usuarios, promoción de la inversión, entre otros.

Uber ingresó al país, como una empresa legalmente constituida por lo cual, debe someterse a las reglas de competencia establecidas y vigiladas por la Superintendencia de Industria y Comercio, según lo establecido en la Ley 155 de 1959, y posteriormente por el Decreto 2153 de 1992 y la Ley 1340 de 2009), en palabras de Narváez, Arrieta y Flores (2018) se estableció “a la Superintendencia de Industria y Comercio la responsabilidad, como la única autoridad encargada de aplicar en todos los sectores de la economía normas de competencia” por lo tanto, es la autoridad en materia comercial, encargada de ejercer el control de la misma y garantizar el cumplimiento de la ley.

No obstante, a todas luces, detrás de una empresa digital, que dice ser un intermediario entre el operador y el usuario, lo que realmente ofrece Uber es el servicio de transporte individual de pasajeros, que en el entendido del Decreto 172 de 2001, no cumple con los requisitos para ser catalogado como servicio público- Taxi; sin embargo, al revisar el Decreto 2297 de 2015 y la Resolución 2163 de 2016, lo podemos enmarcar como servicio de transporte de pasajeros de Lujo, por lo cual resulta determinante para este estudio, establecer cual es la normatividad que debe hacer exigible las autoridades locales y nacionales, al inspeccionar y controlar la prestación del servicio.

Por otra parte, con el Decreto 174 de 2001, se reguló el servicio público de transporte automotor especial, que en el año 2015 fue derogado con el decreto 348, debido a la inclusión de plataformas tecnológicas en el servicio. En el artículo 4 del Decreto 348 de 2015, se definió el servicio de transporte terrestre especial como

“Aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas que tengan una característica común y homogénea en su origen y destino, como estudiantes, turistas, empleados, personas con discapacidad y/o movilidad reducida, pacientes no crónicos y particulares que requieren de un servicio expreso, siempre que hagan parte de un grupo determinable y de acuerdo con las condiciones y características que se definen en el presente decreto”.

Caracterizando y diferenciando este servicio del transporte individual de pasajeros – Taxi, de igual forma, incluyó como una modalidad para la formalización del contrato de transporte terrestre de pasajeros al acuerdo celebrado a través de plataformas tecnológicas, con una empresa legalmente constituida para la prestación de dicho servicio, con lo cual abrió un campo de legalidad a la manera en que opera Uber en el país.

Según la legislación vigente y desde la promulgación de la Ley 336 de 1996, las máximas autoridades en tema de transporte en Colombia, son el Ministerio de Transporte, La Superintendencia de Puertos y Transporte y a nivel local, los alcaldes municipales, distritales y/o metropolitanos, o quien deleguen para ejercer las tareas de vigilancia y control del servicio de transporte.

El Ministerio de Transporte, mediante la resolución 2163 de 2016, aparte de contextualizar el tema de “las plataformas tecnológicas” y aterrizarlo al servicio de transporte individual de pasajeros, planteó la posibilidad de incluir el tránsito y transporte en el sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, fijando condiciones para la operación del servicio a través de plataformas digitales, tales como el tipo de vehículo, aceptación o cancelación del servicio, información del conductor, origen y destino del trayecto, trazabilidad, tiempo, medios de pago, gestión de PQRS, entre otros; dicha regulación, destacó y aceptó la inclusión de esta forma de

prestación del servicio, creando condiciones para que Uber tuviera participación en el mercado. (Galvis Restrepo, 2018)

En ese entendido y ante la gran agitación que causó Uber en el gremio de taxistas, el Ministerio de Transporte, junto con la Superintendencia de Puertos y Transporte, han tomado parte en la discusión, haciendo recomendaciones y emitiendo lineamientos para que las autoridades encargadas de la inspección y vigilancia, cumplan dichas funciones, como a continuación veremos.

Desde el año 2013, cuando el surgente conflicto por la prestación irregular del servicio de transporte, se generalizó en varias de las principales ciudades del país, como era de esperarse las autoridades de transporte de orden nacional, hicieron un llamado a las autoridades locales para que empezarán a ejercer las funciones de control en sus respectivas jurisdicciones. (Ardila, 2016, p. 9) Recordemos que, en Colombia, según el Decreto se establece en el Capítulo III del Título I, cuáles son las autoridades de transporte, establecidas de acuerdo a la jurisdicción.

Allí señala que, en cuanto a la jurisdicción nacional, es competente el Ministerio de Transporte; en la jurisdicción Distrital y municipal, los alcaldes municipales y/o distritales o los organismos en quien estos deleguen tal atribución; en la jurisdicción del Área Metropolitana constituida con la ley, la autoridad única de transporte Metropolitano o los alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concentrada. De igual forma, señala que la inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio público de transporte automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, está a cargo de los alcaldes o autoridades municipales que tengan asignada la función.

Es así, como el Ministerio de Transporte, mediante Memorando No. 201340000074321 del 28 de febrero de 2013, realiza un llamado a las autoridades locales de transporte, para que

aumenten el control sobre el servicio de transporte público informal, que, de no cumplir su función, acarrea consecuencias legales mencionando

“cuando no se logra un control efectivo de la informalidad, puede configurarse una omisión de la administración en el cumplimiento de sus finalidades, sobre la base de la cual, una vez realizado el juicio sobre el comportamiento de la misma, pueden encontrarse configurados los supuestos de responsabilidad del estado por falla en el servicio”

Por otro lado, mediante el Memorando 20144000357831 de 2014, el Ministerio de Transporte, determinó las características generales del servicio de Transporte Especial señalando:

“El servicio de transporte especial cuenta con reglas de contratación específicas, en las que siempre debe intervenir la empresa de transporte habilitada y de cuyo contrato debe constar una prueba por escrito, además, las unidades o vehículos destinados para la prestación del servicio son autorizados uno a uno por el ministerio de Transporte, para satisfacer demandas específicas, contempladas en los respectivos contratos de transporte y según la programación o plan de rodamiento que la empresa habilitada presenta ante el Ministerio”.

Pese a que la voluntad de legalizar la prestación irregular del servicio, ante los vacíos normativos y el ineficiente control local, la Superintendencia de Puertos y transporte mediante la Circular Externa No. 13 del 9 de julio de 2014, señaló que “se debe aclarar, que debido a las características propias para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor Especial especificados en las normas ya citadas, no se puede prestar dicho servicio sin que medie el debido contrato entre las partes, así como tampoco puede suplir o remplazar los

requisitos legales por unos que asimilen a la prestación de servicio público de transporte terrestre automotor Individual de pasajeros en vehículos taxi.”

Así mismo señaló que de no cumplirse la legislación vigente en la materia, se iniciarán las respectivas investigaciones y de ser necesario, se impondrán las sanciones pertinentes. En el mismo sentido, mediante la circular externa No.00000024 del 30 de diciembre de 2014, la superintendencia de Puertos y Transporte, se dirigió a las autoridades de tránsito y transporte municipal, distrital y metropolitano, para solicitar que se tomen las medidas correctivas de su competencia, para los vehículos que transgredan los Decretos 171, 172 y 174 de 2001, y demás normas concordantes.

De lo anterior, podemos inferir que, en Colombia se han designado las autoridades competentes para vigilar y controlar la operación de Uber, tanto en el campo nacional como local, sin embargo, las herramientas con las que cuentan legalmente, son insuficientes para cumplir con efectividad dichas funciones.

En Brasil

Al ser este un estado federado, ha elaborado el reparto de competencias de regulación, vigilancia y control entre las autoridades de cada estado federado y del nivel central, según lo estipuló la Constitución de la República federativa de Brasil de 1988, en materia económica, la actividad legislativa debe provenir de cada entidad federativa, sin embargo, en temas de trascendencia nacional, la Unión, debe concentrar estas competencias y establecer límites en asuntos de gran interés tales como el tránsito y el transporte en la Unión, según lo explica Bastos (2016, p. 54) todo esto, teniendo en cuenta que la constitución brasilera, se fundamenta en la libre iniciativa en el país.

Uber, al ser una empresa que presta el servicio de transporte, debe someterse a las normas vigentes en materia de perfeccionamiento del contrato mediante el cual presta el servicio

a los usuarios, según lo contempla el Código Civil Brasileiro en el artículo 730, donde define la relación entre transportista y consumidor como un contrato individual de transporte en el que uno se compromete a transportar al otro de un lugar a otro.

En vista de que Uber, se establece en Brasil con un nuevo modelo económico (economía colaborativa), mediante el cual ofrece un servicio de transporte privado individual, a través de conductores registrados, en la que Uber realiza la mediación para la realización del contrato a través de su plataforma, pues se convierte en un agente del mercado que ejerce una actividad económica fuera de la norma, teniendo en cuenta que en este país, no sobresale la libre iniciativa y el libre ejercicio de una profesión como principios constitucionales, por el contrario es estado tiende a regular y limitar el ejercicio de una actividad, en beneficio de la ley y la sociedad. (Sarmiento, 2015)

Es el caso de la profesión de taxista, regulada a través de la Ley 12.468 de 2011, donde reconoce y regula la actividad privada de los taxistas profesionales, señalando que se presta a través de un vehículo propio o de un tercero para el transporte individual remunerado de pasajeros, con una capacidad máxima de 7 pasajeros, entre otras características, requisitos y condiciones de la actividad económica.

Teniendo en cuenta que en Brasil, al igual que en otros países, Uber despertó malestar entre los taxistas reconocidos profesionalmente, puesto que asociaciones como la Asociación de Empresas de Taxi de Sao Pablo y la Asociación de Conductores de Taxi de Brasil, argumentaron que, Uber ejercía de forma ilegal la profesión de taxista y por otro lado, la posición de Uber de considerarse una empresa de tecnología que facilita la prestación del servicio de transporte, mas no una empresa de transporte por lo cual no debe ser confundida con la actividad del taxista y por tanto, no debe cumplir con los requisitos y condiciones impuestos a los taxistas mediante la Ley 12.468 de 2011, se generaron discusiones atendidas a nivel local, que generaron mayor incertidumbre jurídica que respuestas para las partes del pleito. (Behs, 2017)

Con respecto a la vigilancia y control del orden económico del país, se promulgó la Ley No. 12.529 de 2011, mediante la cual se creó el Consejo Administrativo de Defensa Económica CADE, entidad con jurisdicción en todo el territorio nacional con la tarea de prevenir y sancionar las infracciones al orden económico que atenten contra los principios constitucionales de libre iniciativa, libre competencia, función social de la propiedad, protección al consumidor y la represión del poder económico.

Mediante la Ley No. 12587 de 2012, en la que se instituyeron los lineamientos de la Política Nacional de Movilidad Urbana, donde en el artículo 4to. Define y diferencia el transporte público individual como el servicio pago de transporte de pasajeros abierto al público, a través de vehículos alquilados para la realización de viajes individualizados, y el transporte de pasajeros privado remunerado individual definiéndolo como el servicio de transporte de pasajeros remunerado, no abierto al público, para viajes individualizados o compartidos, solicitados exclusivamente por usuarios previamente registrados en aplicaciones o plataformas tecnológicas.

Posteriormente, con la Ley 13.640 de 2018, ratificó que corresponde exclusivamente a los municipios y distritos federales regular y fiscalizar el servicio de transporte privado individual remunerado de pasajeros señalando lineamientos bajo los cuales deben regular e inspeccionar la prestación del servicio.

Además de dictar definiciones, dejó a cargo del cumplimiento de estas políticas, al gobierno local de cada distrito federal, definiendo parámetros y condiciones para ejercer entre otras funciones, el control del transporte ilegal en su jurisdicción, sin embargo, a mi modo de ver, se quedó corto en la regulación del tema, puesto que no especifica, ni prevé los conflictos que pueda generar la concurrencia de los dos tipos de transporte en el mercado.

Comparativo Del Control Y Vigilancia De La Prestación Del Servicio De Transporte Terrestre De Pasajeros Aplicable A Uber Entre Colombia Y Brasil

Haciendo un parangón entre las funciones de vigilancia y control de la prestación del servicio de transporte en Colombia y Brasil, administrativamente, tienen una regulación y distribución similar, puesto que concentran las tareas de regulación, políticas y planes en el poder del estado, a través de entes del gobierno nacional o federal, sin embargo, las funciones de inspección y control del mismo, son delegadas al gobierno local.

En la tabla que se presenta a continuación, se evidencia, como están distribuidas en estos países las funciones de regular, inspeccionar y controlar la prestación del servicio de transporte de pasajeros entre las autoridades de orden nacional y local en materia de tránsito y transporte.

Función	COLOMBIA	BRASIL
Formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito	Ministerio de Transporte	Ministerio de Transporte, Puertos y Aviación Civil
Inspección, vigilancia y control como suprema autoridad administrativa, en materia de tránsito y transporte	Superintendencia de Puertos y Transporte	Superintendencia de servicios de transporte-ANTT
Inspeccionar, vigilar y controlar el cumplimiento de las normas nacionales de tránsito	Superintendencia de Puertos y Transporte	Agencia Nacional de Transportes Terrestres ANTT
Protección al consumidor	Superintendencia de Industria y Comercio	Departamento de Defensa y Protección del Consumidor DPDC
Protección de la competencia	Superintendencia de Industria y Comercio	Consejo Administrativo de Defensa Económica CADE
Regular, habilitar, vigilar y controlar la prestación del servicio de transporte individual de pasajeros- Taxi	Alcaldes Municipales, Distritales o Autoridad de Jurisdicción Metropolitana, o quien delegue para tal función	Autoridad Municipal o de Distrito Federal
Regular, habilitar, vigilar y controlar la prestación del servicio de transporte individual	Alcaldes Municipales, Distritales o Autoridad de Jurisdicción	Autoridad Municipal o de Distrito Federal

de pasajeros remunerado o especial	Metropolitana, o quien delegue para tal función	
------------------------------------	---	--

Fuente. Elaboración Propia.

Como lo señala Orozco, Velásquez (2015, p. 35), en Colombia la Superintendencia de Puertos y Transporte, al igual que el Ministerio de Transporte, se limitan a señalar la irregularidad en la prestación del servicio, y hacen un llamado a las entidades municipales o distritales según el caso, para que actúen inspeccionando, sancionando y controlando a los operadores del servicio.

De acuerdo a lo anterior, cabe resaltar que la Ley 769 de 2002, indicó cuales era las autoridades de tránsito en el país, Ministerio de Transporte, Gobernadores y alcaldes, Organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital, la policía nacional-cuerpos especializados en tránsito urbano y de carreteras, inspectores de policía y de tránsito, la superintendencia general de Puertos y Transportes y Agentes de Tránsito y transporte.

Una de las atribuciones conferida a la Superintendencia de Puertos y Transportes según el Consejo de Estado, señalado en la Sentencia del 7 de diciembre de 1990 Exp. 2463, es la función de policía administrativa, reiterando que

“Las superintendencias tienen a su cargo el ejercicio de la función de inspección, vigilancia y control, en los precisos términos dispuestos en la ley, o por delegación del presidente, legalmente autorizada; así mismo, que tales funciones obedecen al ejercicio de la función de policía administrativa, tal y como ha sido reconocido reiteradamente en la jurisprudencia”

Situación que no está alejada de la realidad en Brasil, pues con la expedición de la Ley Federal No. 13.640 de 2018, donde establece los lineamientos para que la autoridad municipal o de distrito federal, ejerza las funciones de supervisión y control de la prestación del servicio de

transporte de pasajeros remunerado. Sin embargo, en este país, las autoridades locales, han mostrado resultados en la ejecución de dichas tareas.

En ejercicio de estas funciones jurisdiccionales, previamente establecidas por la ley, donde entre otras se encuentra según el artículo 4 del Decreto 1016 de 2001, inspeccionar, vigilar y controlar el cumplimiento de las normas internacionales, leyes, decretos, regulaciones, reglamentos y actos administrativos que regulen los modos de transporte, mediante la Resolución No. 060313 de 19 de agosto de 2016, la Superintendencia conminó a Uber para que cesara la facilitación y promoción de prestación de servicios de transporte no autorizados a través de vehículos particulares o de servicio público diferentes a las autorizadas según la Ley 336 de 1996. (Ortega, 2019)

En conclusión, la Superintendencia a pesar de tener las atribuciones legales para sancionar por el incumplimiento de las normas de tránsito, se queda limitada en el carácter imperativo de sus decisiones, que realmente no repercuten en la realidad del mercado, puesto que falta coordinación entre las entidades de orden nacional y local para realizar gestiones administrativas y regulatorias que permitan en la práctica ejercer un verdadero control en la prestación del servicio.

En Rio de Janeiro, en el año 2015, con la expedición de la Ley Municipal 159 y el Decreto Municipal No. 40.518, establecieron sanciones como multa y decomiso del vehículo para quienes fueran sorprendidos explotando la actividad de transporte individual de pasajeros sin previa autorización, sin embargo, atendiendo a las demandas interpuestas por socios de Uber y la empresa Uber Do Brasil Ltda., que consideró que esta disposición, vulneraba su derecho a ejercer libremente su profesión, el Juez 1º de Hacienda Pública apartó su solicitud, fallo similar tuvo ante el Tribunal de Hacienda Pública en segunda instancia, no obstante, este recalcó que pese a suspender los efectos de la regulación impugnada, y dejar sin validez la prohibición como

tal del transporte individual privado, el municipio, seguía teniendo a cargo para regular, fiscalizar y controlar la prestación de este servicio, guardando la proporcionalidad. (De Farias, 2017)

En Sao Paulo, el escenario fue otro, pese a que inicialmente, se propuso una regulación, aún más restrictiva que en Rio de Janeiro, al igual que en esta ciudad, los socios de Uber consideraron que se estaban coartando sus derechos laborales y el derecho de los habitantes a realizar una libre elección en el servicio que deseaban usar, por lo cual rápidamente dejaron sin efecto la Ley Municipal 16.279 de 2015. Posteriormente, y ante la necesidad de proferir una legislación clara frente al tema, se impulsó una Ley Municipal que regulara la prestación del servicio de Uber y en general de la utilización de plataformas tecnológicas en el transporte como un servicio de taxi particular denominado “taxis negros prima”. Ante el debate y la falta de acuerdo entre los miembros del Concejo de Sao Paulo. El alcalde suscribió el Decreto Municipal No. 56.489 de 2015, mediante el cual reguló la prestación del servicio de individual de pasajeros a través de plataformas tecnológicas, incluyendo Uber y fijó criterios de control de las tarifas y habilitación para prestar el servicio. (De Farias, 2017)

Mientras en Belo Horizonte, según el recuento del autor, con el Decreto 16.195 de 2016 definió el servicio “taxi premium”, con la obligación de registrar e informar a cerca de los conductores ante las autoridades municipales, señalando que el servicio prestado por un vehículo particular, si estar autorizado, se consideraba clandestino y como tal debía responder ante la autoridad competente. Pese a que de igual forma que en las otras ciudades, se presentaron demandas a esta norma, no se dejó sin efectos y por tanto es completamente exigible, aunque según Uber, no le es aplicable, puesto que lo regulado no corresponde al servicio que dice ofrecer.

De Farias (2017), señala que, en el Distrito Federal, al igual que en las otras ciudades, la primera postura fue prohibir el servicio en este territorio, no obstante, la Ley Distrital No.5.691 de 2016, regula la prestación del servicio, fijando tarifas máximas y disminuyendo los requisitos

de habilitación para ejercer la actividad por parte de Uber y otros competidores que operan sin restricciones en esta ciudad.

Pese a que en Brasil, por la misma forma de organización del estado, permite mayor libertad legislativa a las autoridades locales, los distritos federales, se han enfocado en prohibir el uso de la plataforma de Uber, en vez de crear estrategias que permitan basados en las herramientas que la Ley federal les ha otorgado para llevar a cabo un control efectivo de la prestación del servicio, que garantice la participación en el mercado de todos los agentes que intervienen en él y propiciar en los usuarios confianza en el servicio que libremente elijan utilizar.

CONCLUSIONES

Inicialmente indicaremos que la tarea legislativa frente a la utilización de plataformas digitales en el servicio de transporte individual de pasajeros, tal como Uber, resulta insuficiente e ineficaz en los dos países, pese a que la organización del estado es completamente diferente, al ser uno un estado Unitario y el otro Federativo, mantienen una estructura similar en cuanto a organización administrativa en materia de transporte y asignación de funciones, puesto que concentran las tareas de planeación y regulación en el poder central, dejando las funciones de inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio de transporte en manos de las autoridades locales principalmente. Tarea que es imposible realizar sin una regulación que establezca cuales son las condiciones bajo las cuales se rige una empresa como Uber específicamente.

A través de conceptos y comunicaciones tanto el Ministerio como la Superintendencia de Transporte para el caso de Colombia, han llamado la atención de las autoridades locales para que ejerzan tareas de inspección y control del transporte de pasajeros en las modalidades reguladas, es decir, como servicio taxi, de lujo o especial, con el fin de atraer a Uber a la legalidad del servicio, atribuyendo características de uno y otro, sin que a la fecha se haya logrado

establecer a cuál corresponde. Por tal motivo, se han alejado de realizar el estudio juicioso que permita establecer como otro servicio diferente a los ya existentes, con características específicas que permita definir unas condiciones acordes con el servicio, que puedan ser objeto de inspección y vigilancia por parte de las autoridades de transporte en el país.

Ahora bien, en Brasil, debido a la organización federada que tiene, crea un contexto diferente, puesto que los entes del poder central, se limitan a dictar lineamientos y recomendaciones generales, para que cada estado regule la prestación del servicio, aparte de vigilar, fiscalizar y controlar el mismo. Situación que ha llevado a que no se ejerza un control eficaz en la prestación del servicio, pues los Distritos federales, se han enfocado decretar prohibiciones o encajar el servicio ofertado por Uber en otro existente con el fin de igualar las condiciones de todos los operadores del mercado, lo que resulta poco factible debido a la particularidad del mismo.

Por lo tanto, se concluye que, ni la posición adoptada por Colombia, ni la de Brasil, pueden ser implementadas en el otro país puesto que están diseñados para el tipo de estado que conforman y de igual forma tampoco cumplen con el propósito de ejercer un control efectivo que permita garantizar a los competidores del mercado un equilibrio legal y económico que garantice de igual manera la libre elección del usuario a cerca del servicio que desea utilizar.

Referencias

Aragüez, L. (2017). *Nuevos modelos de economía compartida: Uber Economy como plataforma virtual de prestación de servicios y su impacto en las relaciones laborales*. Recuperado el 10 de junio de 2021, disponible en http://ejcls.adapt.it/index.php/rldc_adapt/article/view/458

Ardila, M. (2016). "Uber": *Funcionamiento, regulación y problemáticas del marco jurídico nacional*. Recuperado el 29 de junio de 2021, disponible en <https://repositorio.uniandes.edu.co/bitstream/handle/1992/18772/u722167.pdf>

Barros, F.; Rohrberk, G.; Eckelberg, I. y Santos, W. (2016). *Contratos Típicos e Atípicos uma Prosa Com o Aplicativo Uber*. Recuperado el 9 de julio de 2021, disponible en <http://unisantacruz.edu.br/revistas/index.php/JICEX/article/view/1414>

Behs, P. (2017). *Uber no Brasil: regulamentação e economia compartilhada*. Recuperado el 26 de junio de 2021, disponible en: <https://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/168836>

Boboc, S. (2017). *Uber: ¿transportista o intermediaria en el transporte? el caso español*. Recuperado el 9 de junio de 2021, disponible en <http://repositori.uji.es/xmlui/handle/10234/174217>

Botsman, R. y Roger,s R. (2010) *What´s mine yours: the rise of collaborative consumption*. London. HarperCollins Business

Cabrera, O. (2017) *Aspectos tributarios de las plataformas digitales en Colombia: Actualidad y retos*. Revista de Derecho Fiscal No. 10 enero- junio pp.85-101. Recuperado el 9 de junio de 2021, disponible en https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3177432

Cañigüeral, A. (2014) *Consumo colaborativo*. Recuperado el 2 de junio de 2021, disponible en: <http://www.consumocolaborativo.com/2014/03/19/7-claves-en-materia-de-regulacion-del-consumo-colaborativo/>

Charcas, C. (2012) *Creación de una empresa comercializadora de soluciones tecnológicas en el transporte*. **Repositorio Biblioteca Digital Minerva**. Recuperado el 2 de junio de 2021, disponible en:

<https://repository.ean.edu.co/bitstream/handle/10882/1465/CharcasCarlos2012.pdf?sequence=2&isAllowed=y>.

Cerrillo, R. (2018). *Residencia y establecimiento permanente como punto de conexión en la fiscalidad internacional: reflexiones y propuestas de futuro*. Madrid, España.

Cubillos, C. y Martínez, A. (2019). *Transporte Terrestre de pasajeros en Colombia y Perú*. Recuperado el 9 de junio de 2021, disponible en <https://alejandria.poligran.edu.co/handle/10823/2628>

De Farias, E.; Rached, G. Regulação do transporte individual de passageiros: um estudo sobre o caso Uber no Brasil / Regulation of individual passenger transport: a study on the Uber case in Brazil. **Revista de Direito da Cidade**, [S.l.], v. 9, n. 3, p. 825-866, jul. 2017. ISSN 2317-7721. Recuperado el 10 de junio de 2021, disponible en <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/26922/21066>>.

Galvis, F. (2018) *Aplicaciones móviles para el transporte ¿un responsable más en los accidentes de tránsito?* Recuperado el 9 de junio de 2021, disponible en <http://hdl.handle.net/20.500.11912/3576>

Gaviria, L. y Zuluaga. R. (2020) *La competencia desleal en el transporte de pasajeros en Colombia: análisis de la situación legal de las plataformas virtuales de transporte de pasajeros en Colombia*. Recuperado el 10 de junio de 2021, disponible en <https://repository.eafit.edu.co/handle/10784/25489>

Henao, J. (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*. Recuperado el 30 de junio de 2021, disponible en <https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/20935>

Lima, C.; Pantoja, L.; Balbinot, T. y Costa, V. (2018). Táxi e Uber: implicações sobre regulamentações e qualidade dos serviços no Brasil. Recuperado el 9 de junio de 2021, disponible en http://146.164.5.73:30080/tempsite/anais/documentos/2018/Gestao%20de%20Transportes/Gestao%20do%20Transporte%20de%20Passageiros%20I/6_504_AC.pdf

Martinis de Quadros, O. y Bolson, R. (2015). *A POLÊMICA EM TORNO DO APLICATIVO UBER NO BRASIL: ARGUMENTOS DE DIREITO CONTRA E A FAVOR DA SUA MANUTENÇÃO*. Recuperado el 28 de junio de 2021, disponible en <https://online.unisc.br/acadnet/anais/index.php/snpp/article/view/14260>

Narváez, B.; Arrieta, Y. y Flores, B. (2018) *El caso del aplicativo móvil Uber frente al régimen de protección a la competencia en la legislación colombiana*. *Justicia* [online].No. .33 recuperado el 29 de junio de 2021, pp.37-50. Disponible en: <https://doi.org/10.17081/just.23.33.2881>

Oliveira, H. (2016). *O tratamento jurídico da UBER no Brasil*. Recuperado el 7 de julio de 2021, disponible en <http://repositorio.ufc.br/handle/riufc/25653>

Orozco S.; Velázquez, M. (2015). *UBER: La plataforma tecnológica que rompe con los esquemas tradicionales de la regulación en materia de transporte individual de pasajeros en Colombia*. Recuperado el 26 de junio de 2021 Disponible en: <https://repositorio.uniandes.edu.co/bitstream/handle/1992/17579/u713882.pdf>

Ortega, H. (2019). *La normatividad especial del sector transporte, respecto de las plataformas no reguladas*. Recuperado el 8 de julio de 2021, disponible en <https://repository.usta.edu.co/handle/11634/19063>

Ortiz, A. Y. (2016). *El impacto de la economía colaborativa en sector servicio de transporte de pasajeros en Colombia*. Recuperado el 3 de junio de 2021, disponible en <http://hdl.handle.net/10654/15529>.

Peñarredonda, J. (2013) *Así se vive la revolución del transporte en Bogotá*. recuperado el 10 de junio de 2021, disponible en <https://www.enter.co/cultura-digital/ciudadinteligente/asi-se-vive-la-revolucion-de-los-taxis-en-bogota/>

Pereira, R. (2017). *A regulamentação dos serviços prestados pela startup Uber no Brasil: o transporte privado individual de passageiros em conformidade com os preceitos de acessibilidade de um estado democrático*. Recuperado el 26 de junio de 2021, disponible en <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/28619>

Quijano, G. y Barajas, N. (2019). *Propuesta para el diseño de un modelo de tributación directa en las operaciones de comercio electrónico en Colombia enfocado a plataformas digitales internacionales*. Recuperado el 9 de junio de 2021, disponible en <https://repository.usta.edu.co/handle/11634/19393>

Sánchez, L.; Avendaño, S.; Coronel, Y. y Castellanos, L. (2014) *Uber: ¿un negocio innovador desregulado o violador de la libre competencia?* Revista Justicia y Derecho 2,7-39. Recuperado el 9 de junio de 2021, disponible en https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2748888

Consejo de Estado. Sentencia del 7 de diciembre de 1990 Expediente No. 2463

Constitución de la República Federativa de Brasil del 5 de octubre de 1988

Ley No. 10.406 del 10 de enero de 2002. Código Civil Brasileiro

Ley federal No. 12.468 del 26 de agosto de 2011, Regula la profesión de taxista; modifica la Ley N ° 6.094, de 30 de agosto de 1974; y hace otros arreglos

Ley No. 12587 de 2012, instituyó los lineamientos de la Política Nacional de Movilidad Urbana

Ley 13.640 del 26 de marzo de 2018. Modifica la Ley N ° 12.587, de 3 de enero de 2012, para regular el transporte privado remunerado individual de pasajeros.

Ley 366 del 20 de diciembre de 1996. Por la cual se expide el Estatuto General de Transporte

Ley 171 del 5 de febrero de 2001. Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera.

Ley 172 del 5 de febrero de 2001. Por la cual se Reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor en Vehículo Taxi.

Ley 174 del 5 de febrero de 2001. Por la cual se Reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Especial

Ley 769 del 6 de julio de 2002. Por la cual se expide el Código Nacional de Transito Terrestre y se dictan otras disposiciones.

Decreto 410 del 27 de marzo de 1971. Por el cual se expide el código de Comercio.

Decreto 172 del 5 de febrero de 2001. Por el cual se reglamente el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi.

Decreto No. 0348 del 25 de febrero de 2015. Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial y se adoptan otras disposiciones.

Decreto 2297 del 27 de noviembre de 2015, por el cual se modifica el Decreto Nacional 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, en relación con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en los niveles básico y de lujo.

Resolución No. 18417 de 2015. Por medio de la cual la Superintendencia de Puertos y Transporte sanciona a la sociedad UBER COLOMBIA S.A.S

Resolución No. 07838 del 2 de marzo de 2016. Por medio de la cual la Superintendencia de Puertos y Transporte confirma sanción impuesta a la sociedad UBER COLOMBIA S.A.S

Resolución No. 2163 del 27 mayo 2016. Por la cual se reglamenta el Decreto 2297 de 2015 y se dictan otras disposiciones. Ministerio de Transporte

Resolución No. 040413 del 19 de agosto de 2016. Por la cual se imparte una orden a la sociedad Uber Colombia S.A.S. Ministerio de Transporte- Superintendencia de Puertos y Transporte.

Circular Externa No. 13 del 9 de julio de 2014. Superintendencia de Puertos y Transporte

Circular externa No.24 del 30 de diciembre de 2014. Superintendencia de Puertos y Transporteq

Memorando No. 201340000074321 del 28 de febrero de 2013. Ministerio de Transporte

Memorando 20144000357831 de 2014. Ministerio de Transporte.

Acta No. 2383 del 20 de diciembre de 2019. La Superintendencia de Industria y Comercio (SIC), en ejercicio de funciones jurisdiccionales, resolvió la demanda interpuesta por COTECH S.A. en contra de UBER BV, UBER TECHNOLOGIES INC y UBER COLOMBIA S.A.S.