

# HACIA LA REGULACIÓN DE LAS PLATAFORMAS DIGITALES DE TRANSPORTE EN COLOMBIA<sup>1</sup>

Juan Carlos Castro Melo<sup>2</sup>

## Resumen

A lo largo de la historia, la llegada de nuevas tecnologías ha hecho que los seres humanos vayamos moldeando nuestras preferencias y modos de vivir, afectando mercados existentes e incapaces de adaptarse. Es así como las plataformas electrónicas de transporte han llegado al mercado colombiano para competir con los vehículos tipo taxi, los cuales cuentan con una sobre regulación por parte del Estado y su legislación, lo cual los deja en una situación de desventaja, así como un vacío existente en términos de calidad y seguridad de los consumidores de este servicio. Lo que plantea un desafío para el estado con el fin de adaptar la legislación colombiana a las nuevas necesidades de sus asociados, sin afectar el mercado con una sobre regulación de ahorca la libre competencia.

**Palabras clave:** Plataforma, uber, taxi, legislación, mercado, usuarios, transporte público.

## Abstract

Throughout history, the arrival of new technologies has caused human beings to mold our preferences and ways of living, affecting existing markets that are unable to adapt. Thus, electronic transportation platforms have arrived in the Colombian market to compete with taxi-type vehicles, which are over-regulated by the State and its legislation, leaving them at a disadvantage, as well as an existing gap in terms of quality and safety of users of this service. This poses a challenge for the state in order to adapt Colombian legislation to the

---

<sup>1</sup> El presente artículo científico hace parte integrante del proyecto de investigación para optar el título de Magíster denominado "HACIA LA REGULACIÓN DE LAS PLATAFORMAS DIGITALES DE TRANSPORTE EN COLOMBIA".

<sup>2</sup> Estudiante de Maestría en Derecho Público, en la Universidad Santo Tomás, Bogotá.

Correo Institucional: [juancastrom@usantotomas.edu.co](mailto:juancastrom@usantotomas.edu.co)

CVLAC: <https://acortar.link/DYBEH6>

Google Academic: <https://acortar.link/3O13kv>

ORCID: <https://acortar.link/9Jdo80>

new needs of its partners, without affecting the market with an over-regulation that hinders free competition.

**Key words:** Platform, uber, cab, legislation, market, users, public transportation.

## I. INTRODUCCIÓN

La tecnología es una fuerza imparable que transforma constantemente el mundo que nos rodea, y que nos obliga a adaptarnos o a desaparecer. Este es el dilema al que se enfrentan hoy en día los servicios tradicionales de transporte urbano, como lo son los taxistas, que ven cómo su mercado se ve amenazado por el arribo de plataformas digitales de transporte como Uber, Didi, etc. ¿Qué hacer ante esta situación? ¿Regular o prohibir estas plataformas, o desregular los taxis? Esta es el interrogante que intentaremos contestar en este escrito, desde una perspectiva crítica y argumentativa.

A lo largo de los años son muchos los mercados que se han visto alterados con la llegada de la tecnología. El mercado equino a principios del siglo XX se vio trastocado con la llegada de los vehículos motorizados. A medida que los automóviles se volvían más accesibles y eficientes, la necesidad de caballos para el transporte disminuyó. Esto probablemente llevó a una disminución en la demanda de caballos, afectando así al mercado equino. Sin embargo, a pesar de la disminución en su uso para el transporte, los caballos siguen siendo valorados por su fuerza y velocidad en ciertas áreas, como las carreras de caballos y otros deportes ecuestres.

Así mismo con los mercados de renta de video cassettes y las disco tiendas. En noviembre 2007, el diario el Espectador tituló “Betatonio fuera de cartelera” ante el cierre definitivo de la empresa colombiana de alquiler de películas Betatonio la cual no pudo hacerle frente a la piratería. Posteriormente, en 2012, su principal competidor, la gigante multinacional BlockBuster, también cerró sus operaciones en Colombia, siguiendo una tendencia de cierre de tiendas a nivel mundial. De manera similar, las disco tiendas como Tower Records, que cerró sus puertas en 2012, y Prodiscos cambió su nombre a ‘Entertainment Store’ en un esfuerzo por reinventarse, con poco éxito y de la cual sólo subsisten un par de tiendas en todo Bogotá.

La industria recibió un golpe definitivo a medida que la adopción generalizada de sistemas que cumplen con las normas de propiedad intelectual afectó negativamente su funcionamiento con el paso del tiempo. Hoy en día, una tienda de discos tiene poco que hacer frente a aplicaciones como Apple Music, Youtube Music o Spotify.

La cuestión radica en que los avances tecnológicos plantean una progresión inexorable, frente a la cual las regulaciones parecen tener una capacidad limitada de intervención. Esta dinámica inevitablemente conduce a una metamorfosis en las predilecciones y expectativas de los consumidores, así como a una reconfiguración de los mercados, derivada de la inclinación hacia productos o servicios innovadores que desplazan a los convencionales. Lo que exige a las compañías un alto esfuerzo en innovación, pues la falta de esta afecta de forma negativa y decisiva en su competitividad. (Arévalo, K. 2021, p. 5)

La situación de los taxis en el país, y su posición en contraria de las plataformas que prestan el servicio de transporte, refleja de una situación similar. La llegada a Colombia del servicio prestado por vehículos tipo taxi, sus inicios rondan el año de 1929 (Ángel, C y Torres, O, 2021, p. 17). Por su parte, UBER, una empresa de transporte reconocida a nivel mundial, con su llegada a Colombia en 2013, introdujo sus servicios de transporte, marcando un hito como la primera plataforma en Colombia en ofrecer servicios de transporte mediante plataformas electrónicas. No obstante, la entrada de UBER en el mercado colombiano no estuvo exenta de controversia en el ámbito local. Pues, los avances tecnológicos ofrecen propuestas novedosas capaces de proveer un servicio más ventajoso, que inexorablemente empieza a modificar las tendencias del mercado, así, los consumidores cambian las decisiones que adoptan, y los medios tradicionales pierden su espacio frente a competencia que no anticipaban.

Además de UBER, existen varias aplicaciones que ofrecen servicios de transporte en Colombia. Algunas de las más destacadas son:

- Cabify: Esta plataforma, según el diario El Tiempo en enero de 2023, tiene alrededor de 2.5 millones de usuarios en Colombia.

- DiDi: Esta aplicación de origen chino, según La República en junio de 2020, cuenta con más millón y medio de usuarios y cien mil socios de vehículos particulares y taxis.
- InDriver: Esta compañía rusa, que comenzó en 2012, según datos de La República en junio de 2023, ya cuenta con más de 61 millones de descargas y más de 80 mil conductores.

Contrario sensu a los casos de Tower Records o de Betatonio, los gremios de taxistas tienen la capacidad de incidir de una forma determinante en las elecciones legislativas en el país, por lo que puede ejercer sus influencias en la política pretendiendo que desde la función legislativa el Estado proteja sus intereses con pretextos inaceptables, poniéndole un límite a la tecnología. Aun así, la constante evolución tecnológica continuará sin detenerse, a pesar de los desafíos que el Estado pueda presentar. Pues aún con las con conocidas sanciones a Napster, o el cierre de Grooveshark, en la actualidad, las plataformas tecnológicas, aprovechando Internet y la globalización, controlan de manera innegable el mercado de la música. El Estado, por su parte, se muestra ineficiente ante estos avances, y el marco legal debe adaptarse para reflejar la verdadera realidad de la sociedad, que no puede ser modificada por la fuerza.

Dichos avances en la tecnología llevaron al Ministerio de transporte en el año 2016, expidiera a la Resolución 2163 del 27 de mayo, por la cual tuvo la cual buscaba regular reglamentar todo lo relacionado con el servicio público de transporte de lujo, lo cual, como consigna la Doctora Ana Milena Beltrán, en su artículo '*Control y Vigilancia del Servicio de Transporte Terrestre Individual de Pasajeros por Medio de La Plataforma Digital Uber En Colombia Y Brasil*', esta regulación se abrieron las puertas a la puesta en funcionamiento legal de plataformas electrónicas en el servicio de transporte de pasajeros en Colombia, de esta manera los usuarios pueden conocer las escenario completo del servicio por el cual están pagando y asegurarse de que se conserven dentro del marco legal establecido para la responsabilidad extracontractual. Esto permitió la entrada al mercado de empresas de transporte de pasajeros como uber tapsi y easytaxi que ofrecen alternativas cómodas y seguras bajo el concepto de economía colaborativa.

En este contexto, COMUNICACIÓN TECH Y TRANSPORTE - COTECH S.A., una empresa local de servicios de TIC, proveedora de la empresa TAXIS LIBRES BOGOTÁ S.A., presentó una demanda por Competencia Desleal. La Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) En sentencia del 20 de diciembre de 2019, se dictaminó en primera instancia que estas y se les ordenó cesar la operación de sus servicios.

Las empresas condenadas apelaron esta decisión ante el Tribunal Superior de Bogotá, Sala Civil. El 18 de junio de 2020, el tribunal revocó la sentencia de la SIC, basándose en que se había demostrado la prescripción extintiva de la acción. En otras palabras, se había expirado el plazo legal que tenía COTECH S.A. para poder presentar una demanda por la supuesta acción que desconoció las normas sobre la justa y leal competencia en el mercado.

Finalmente, la Corte Suprema de Justicia, en la sentencia SC370 del 10 de octubre de 2023 en la cual el alto tribunal confirmó lo dicho por el Superior del Distrito Judicial de Bogotá al afirmar que transcurridos dos años en la que quien tiene la legitimación conoce del infractor, o luego de tres años en la que se realizó la conducta, prescribe la acción.

Así mismo, la Corte argumentó que es un derecho humano el “*gozar de los adelantos tecnológicos y el progreso de las ciencias.*” por lo que bajo ningún sentido puede entenderse que los avances tecnológicos y humanos pueden considerarse que se encuadran dentro de la conducta de desviación de clientela.

A pesar de la resolución del tribunal y la Corte, queda claro que se necesita una regulación especial para estas relaciones comerciales. Actualmente, existe una confusión o vacío legal en cuanto a cómo se rigen estas relaciones. Han sido numerosos los intentos de regulación del servicio de transporte privado que se presta por intermedio de aplicaciones, entre los cuales se destacan los proyectos de ley 292 de 2019, 003 de 2020 y 372 de 2021, sin embargo, según la Revista Semana, en el Congreso para 2020 se habían debatido más de diez proyectos de ley

Esto nos da clara muestras, además de la tensión evidente en las calles, los avances tecnológicos a pasos agigantados indefectiblemente generan roces con los mercados tradicionales, plantean nuevos desafíos para el derecho y la política económica. El derecho debe adaptarse a las nuevas realidades y demandas sociales, y la política económica debe

buscar el equilibrio entre la innovación y la salvaguarda, entre la competencia y la cooperación, entre el crecimiento y el desarrollo. El caso de los taxis en Colombia es solo un ejemplo de las tensiones y conflictos que se generan en el ámbito jurídico-económico, y que requieren de un análisis crítico y propositivo.

La finalidad de este artículo es observar el impacto de las plataformas electrónicas de transporte en el sector urbano, y evaluar las posibles soluciones y alternativas que se pueden plantear desde la perspectiva de los taxistas, los usuarios, la sociedad y el Estado. Esta se divide en tres capítulos, a saber: En el primero, se expone la posición gubernamental actual frente a las plataformas digitales de transporte. En el segundo capítulo, se observan las posibilidades de regular las plataformas electrónicas de transporte y desregular el servicio de taxi. Finalmente, en el último capítulo, se ponen a consideración las conclusiones y la postura personal del autor.

## **II. Legislación existente como respuesta gubernamental a las plataformas proveedoras de movilidad.**

Es crucial entender que el transporte de personas se considera un servicio público. De acuerdo con el artículo 365 de la Constitución Política de Colombia, los servicios públicos son fundamentales para el propósito social del Estado. El Estado tiene la responsabilidad de garantizar la prestación eficiente del servicio a la totalidad de los habitantes del territorio colombiano. Estos servicios pueden ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por personas jurídicas o naturales. Sin embargo, el Estado siempre mantendrá la potestad para regular, de controlar y la vigilar de estas actividades.

Este marco normativo nos proporciona varios puntos clave. Primero, que los servicios públicos están vinculados a las finalidades sociales del estado. Segundo, los servicios públicos estarán regulados por la ley. Y tercero, que es un servicio que puede ser prestado por privados, siempre con vigilados y controlados por el estado colombiano, sin que entre en conflicto con lo consignado en la Constitución de 1991, en su artículo 333.

En cuanto a la legislación, la Ley 105 de 1993, que en el numeral 2, del artículo 3, preceptúa que la ejecución del transporte de personas en Colombia es un servicio público que se encuentra regulado por el Estado, quien ejercerá sus funciones de vigilancia y control para así garantizar su efectiva prestación de calidad, además de oportuno y seguro. Además, el numeral 6, de la precitada norma, establece que para quienes pretendan constituir de empresas u otras formas de asociación para la prestación del servicio de transporte no se les podrá pedir exigencias adicionales a los establecidos en las leyes y decretos respectivos.

Por último, la Ley 336 de 1996 (‘Estatuto Nacional de Transporte’), artículo 5, establece que entendiendo el carácter que se le otorgó de servicio público a los particulares, implica que deberá prevalecer el interés general, especialmente, en lo concerniente a la prestación y garantía del servicio que se presta a los consumidores.

Adicional al permiso general, el artículo 3, de la Ley 105 de 1993, establece que no es suficiente con simplemente obtener el permiso para suministrar el servicio público de movilidad. El poder prestar el servicio requiere tanto a la habilitación como a la expedición de un permiso de concesión y operación. Es decir que, según lo dispuesto por la ley, existe

una autorización previa adicional que debe conseguir cualquier interesado en operar legalmente.

De acuerdo con el Artículo 19 de la precitada ley, *“Cuando el servicio a prestar no está sujeto a rutas y horarios predeterminados el permiso se podrá otorgar directamente junto con la habilitación para operar como empresa de transporte”*. Este es el caso del permiso para el servicio para pasajeros que se presta por medio de los automotores tipo taxi, pues según el Decreto 1079 de 2015 el conductor debe llevar consigo un permiso de concesión y una tarjeta de control, las cuales se conceden junto con el permiso para operar, ya que su actividad no está sujeta a horas, rutas, o zonas determinadas. Dicha tarjeta de operación empezó a regir con la Resolución 557 de 2003. (Gómez, C. 2018, p. 63)

Sin embargo, aunque la visión político-económica del servicio es importante, en las cuales se garanticen el acceso para poder prestarlo, permisos y garantizando las tarifas que permitan prestar un servicio que pueda competir en términos de libre competencia, la regulación principalmente debe propender hacia garantizar la salvaguarda de los consumidores, en términos de seguridad y competencia. Pues, es finalmente el usuario la base y el objetivo final del servicio, por lo que la protección del usuario es la meta esencial de toda futura legislación que se promulgue al respecto.

En Colombia, los derechos de los consumidores están salvaguardados legal y constitucionalmente. El Artículo 78 de la Constitución Política establece que la legislativamente se regulará la forma de controlarse los servicios prestados al conglomerado social en términos de calidad, como garantizar el derecho de información que tienen los usuarios que contratan el servicio. Además, legalmente, está el ‘Estatuto del Consumidor’ (Ley 1480 de 2011), el cual es la principal normativa que protege a los consumidores y usuarios. Esta norma tiene como finalidad el resguardar, promover y garantizar la manera en la que los consumidores practican sus derechos, y así mismo proteger su dignidad e intereses monetarios. En materia de seguridad de los usuarios, la Ley 105 de 1993 establece en el literal e. del Artículo 2 que *“La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte”*. De manera similar, el citado Estatuto (art. 2) estableció que es la seguridad una de las principales prioridades en la prestación del servicio. Por lo que, cuando se habla de protección al usuario, la normativa generalmente aplicable es Ley 1480 de 2011,

sin embargo, como afirma la Doctora Ana Yolima Otálora, en su artículo *‘Protección al Consumidor en Plataformas Digitales de Comercio Electrónico. Hacia una Armonización Regional’*, es importante acercarse a los aspectos más relevantes desde el contexto de las Tecnologías de la información, los lineamientos y directrices del gobierno, y la contribución internacional, acerca de la responsabilidad que recae en todos los actores, para así definir de verdad la intermediación de movilidad o realmente empleadores.

Adicionalmente, el Decreto 172 de 2001, se buscó la salvaguarda de los usuarios del servicio, reglamentando el acceso y seguridad que deben recibir el efectivo goce y comodidad del servicio. Esto incluye, aunque sea un canto a la bandera, las condiciones mínimas con las que deben contar los vehículos utilizados, garantías que salvaguarden tanto a choferes, automotores, y consumidores, la responsabilidad civil extracontractual de las empresas prestadoras del servicio y sus empleados frente a los usuarios, e incluso los cursos que deben tomar los conductores. Actualmente, el Decreto 2409, en su artículo 5, numeral 3, reglamenta a que los prestadores del servicio estarán bajo la vigilancia, inspección y control de la ‘Superintendencia de Transporte’, en específico de la Delegatura de Protección al Usuario. Sin embargo, en casos relacionados con los reglamentados por el ‘Estatuto del Consumidor’, será la SIC la competente para conocer de estos.

Las aplicaciones que prestan el servicio transporte presentan una situación única, ya que comenzaron a operar bajo la premisa de ser plataformas de intermediación. Esto no significa que no tuvieron que cumplir con normas obligatorias de salvaguarda al consumidor, como lo preceptuado en el artículo 2 de la Ley 1341 de 2009 (núm. 4), en el cual se establece que es función estatal la protección de los derechos de los usuarios de las TIC, como lo relacionado con habeas data. Además, establece que es obligación de los prestadores del servicio el prestarlo con precios fijados por el mercado, mientras sean razonables, con requerimientos de calidad consignados en los actos administrativos por los cuales les otorgaron la licencias de concesión, propendiendo siempre a la transparencia en la información.

Pasando al área de seguridad, el Decreto 1047 de 2014 significó un avance para el servicio tipo taxi, estableciendo en su artículo 17 que el Ministerio de Transporte, con ayuda del SENA, articularían capacitaciones para los choferes que prestan el servicio de movilidad,

con la finalidad de mejorar cada vez mas la calidad del servicio que se presta. A pesar de que esto fomenta la prestación con estándares de calidad y seguridad más altos, no aborda completamente el problema, puesto que no se estableció la obligación de solicitar a los conductores sus antecedentes penales, ni cumplir con requisitos judiciales.

La posición colombiana con respecto a las aplicaciones que ofrecen la intermediación de transporte es dual. Por un lado, admite que estas empresas llevan a cabo una actividad de mercado en el país y, en consecuencia, pueden ser consideradas en disputas de competencia desleal, o como ya vimos temas de salvaguarda del consumidor y uso y tratamiento de información persona. Sin embargo, al mismo tiempo, destaca la incapacidad de estas para prestar legalmente la actividad de transporte, puesto que estos no cuentan con los permisos requeridos por la ley para estos fines, y, por ende, tampoco poseen la autorización del estado para prestarlo. Esto quedó claro en la Sentencia emitida por la SIC, dentro del proceso 16-102106 por competencia desleal, donde afirmó:

*“**TERCERO: ORDENAR** a las sociedades **UBER B.V., UBER TECHNOLOGIES INC y UBER COLOMBIA S.A.S.**, que de manera inmediata cesen la utilización de contenido, acceso, prestación del servicio de transporte individual de pasajeros bajo las modalidades de “Uber” “Uber X” “Uber VAN”, por medio de la utilización de la aplicación tecnológica “UBER” en el territorio Colombiano mediante las páginas web (...) **hasta tanto no se ofrezca el servicio mencionado bajo las normas que regulan la actividad de transporte individual de pasajeros en Colombia.**” (Subraya y negrilla fuera del texto)*

Por otro lado, el Gobierno Nacional, con apoyo de la Superintendencia de Transporte, en enero de 2023, presentaron un proyecto de ley por el cual, en su artículo 35, numeral 5, propone la inmovilización de los vehículos entre treinta y noventa días, y multas de entre 500 UVT a las plataformas, hasta sesenta días de ingresos brutos, los cuales son calculados con base a sus ingresos del último mes, por la prestación del servicio sin autorización.

En conclusión, el Estado no descarta que esta tipo de empresas puedan brindar servicios de transporte en el país. En lugar de esto, exhorta a estas plataformas a cumplir conforme a la ley con los requerimientos que se establecen para quienes brindan el servicio. Esto incluye

cumplir con los requisitos para la habilitación general, tener un registro del parque automotor o capacidad de la organización, tener los automóviles matriculados que cumplan con los requerimientos mínimos de los requisitos vistos.

### **III. ¿Hacia la reglamentación de las aplicaciones prestadoras de intermediación en transporte o la desregulación del servicio de taxis?**

Es esencial resaltar que la seguridad en los servicios proporcionados a través de plataformas es un tema crítico, debido a la ausencia de regulaciones y garantías por parte de los operadores de las aplicaciones. Un ejemplo evidente de esto son los “*Términos y Condiciones*” que se aceptan al utilizar estos aplicativos. En ellos se establece que empresas como Cabify, Beat y Uber no se hacen cargo de ningún tipo de daño, o pérdida derivada del servicio prestado por los conductores. Según los términos y condiciones de Cabify Aunque estas aplicaciones permiten ver las calificaciones de los conductores, la información obtenida por este medio es insuficiente, pues este método si bien usa el mercado como forma de asegurarse que un mal conductor le será más difícil conseguir carreras, esta protección no cumple con la mayoría de los peligros a los que los usuarios de ciudades como Bogotá están susceptibles.

Este panorama subraya la urgencia que existen para que los legisladores se comprometan realmente con la seguridad en los servicios proporcionados por intermedio de las aplicaciones de transporte. A pesar de la facilidad de uso de estos servicios, no siempre cumplen con las normativas legales o de seguridad. Aunque los usuarios pueden percibir que los servicios de los aplicativos son más seguros que los taxis convencionales, no existe una garantía absoluta de ello. Se ha evidenciado que estas empresas a menudo no cumplen con las regulaciones vigentes, y carecen de una normativa interna que les obligue a mantener mínimos de seguridad. Una vez que se reconozca legalmente a estas empresas como verdaderos proveedores del servicio, no podrán eludir la responsabilidad de garantizar la seguridad de los usuarios, ya que estarán sujetos a las regulaciones vigentes.

Por otra parte, los requerimientos técnicos mínimos que deben tener los automotores que son utilizados en la prestación del servicio son fundamentales para garantizar la seguridad de las personas que contratan y pagan por un servicio de calidad. Las normatividades que rigen a este tipo de intermediadores en todo el mundo incluyen requerimientos especiales relacionados tipo de vehículos, estrellas de seguridad de los mismos, e incluso el tamaño mínimo, pues además de la seguridad, la comodidad es un item importante a salvaguardar.

Este espacio extralegal en el que han venido funcionando este tipo de aplicativos representa un riesgo para la seguridad de todos los actores de la comunidad. De hecho, como se anunciaba previamente, es posible encontrar cláusulas en la cuales el intermediario no garantiza la el estado de los automotores o la pericia de los choferes que prestan el servicio. Esto lleva a que actualmente el 70% de los taxis (más de 200 mil, para enero de 2020, según la Revista Semana que entrega datos del Ministerio de Transporte) son considerados inseguros, en especial los conocidos como “zapatico” por sus características compactas y que han sido catalogados por expertos como inseguros. La consecuencia de esto son los escalofriantes datos dados por el ex Min. Transporte, Germán Cardona, según el cual hasta 2016 habían muerto más de 1.700 personas que se estaban haciendo uso del servicio prestado por medio de este tipo de automotor. (El Tiempo, 2017)

Sin embargo, existen varias ideas tanto de regulación, como de desregulación del servicio público de taxis, con el fin de equiparar el mercado y así evitar que el mercado tradicional de transporte se vea en dificultades para competir por los altos requerimientos legales que se les exige para poder brindar el servicio con la totalidad de los requisitos.

En Chicago, Estados Unidos de América, por ejemplo, se han implementado regulaciones específicas para los servicios de transporte proporcionados por Uber y Lyft. Estas regulaciones incluyen: (i) Los conductores de Uber y Lyft deben completar un curso en línea antes de comenzar a trabajar. (ii) Los conductores deben obtener una licencia especial de chófer, que se puede obtener a través de un curso en línea y debe renovarse anualmente. (iii) Los conductores no pueden usar un vehículo que tenga más de 6 años, a menos que se sometan a pruebas de vehículos semestrales. (iv) Los conductores deben mostrar un letrero que informe a los pasajeros que pueden llamar al 311 para reportar quejas. (v) Se eliminaron los requisitos de pruebas de drogas y exámenes físicos para los conductores de Uber, Lyft, taxis, operadores de carruajes tirados por caballos y operadores de pedicabs que buscan obtener una licencia. (vi) En caso de que un cliente presente una queja, permite al comisionado de licencias de la ciudad solicitar esas pruebas al conductor en cuestión.

Estas regulaciones representan un intento de equilibrar los intereses de los conductores, las empresas de transporte y los consumidores. Sin embargo, también plantean preguntas sobre

la eficacia de la regulación en un sector en rápida evolución y que obliga a todos los actores a de adaptarse a las nuevas maneras de prestación de servicios de transporte.

En Colombia, han sido varios los intentos para regular a las plataformas, como los proyectos de ley 292 de 2019 y 003 de 2020, por ejemplo, pero el proyecto de ley 372 de 2021, con ponencia del Representante a la Cámara, Mauricio Toro, proponía varias medidas interesantes para mejorar la seguridad y eficiencia del servicio. Entre ellas, la exigencia de condiciones mínimas de los vehículos, las cuales debían ser fijadas por el Ministerio de Transporte, las cuales debían ser así mismo exigidas para los vehículos tipo taxi, las cuales serían fijadas por el Min. Transporte.

También se incluía la implementación de mecanismos de seguridad con el fin de verificar la identidad de los pasajeros y choferes, con el objetivo de prevenir fraudes y robos. Además, se establecerá un servicio de asistencia al usuario para brindar apoyo y asesoramiento inmediato en caso de accidentes o delitos, así:

***“10.3 Protección de usuarios conductores, asesoría y acompañamiento en caso de conductas delictivas o accidentes: Cada OPIM deberá disponer de mecanismos suficientes para garantizar la identidad de los usuarios pasajeros, para evitar la comisión de conductas delictivas o fraudes que perjudiquen a los usuarios conductores. En caso de un accidente, siniestro u ocurrencia de una conducta delictiva, las OPIM dispondrán de la asesoría y acompañamiento a los usuarios conductores, y deberán suministrarles toda la información y pruebas necesarias para iniciar las respectivas denuncias ante las autoridades competentes. Igualmente, las OPIM deberán iniciar las acciones requeridas para activar y hacer efectivos los cubrimientos de las pólizas de seguros respectivas establecidas en el artículo 8 de la presente Ley”.***

Así mismo creaba el Registro Único Nacional del Servicio Público de Transporte Individual en vehículo particular Intermediado por Plataformas Digitales (RUNSPTI), en el que se registrarán los conductores y vehículos utilizados para este servicio.

Sin embargo, lo más interesante de este proyecto de ley es que también proponía suprimir los cupos de los taxis, compensando a los afectados con recursos de un fondo alimentado con los servicios facturados por las plataformas. Esta medida busca acabar con las prácticas monopolísticas que han obstaculizado la modernización del sector del transporte:

***“Artículo 11. Modernización de la reglamentación del servicio de Servicio público de transporte individual:*** *El Ministerio de Transporte, dentro de un plazo de seis (6) meses calendario siguiente a la promulgación de la presente Ley, deberá presentar al Congreso de la República, un proyecto de ley cuyo objeto sea la actualización integral de la reglamentación del servicio público de transporte individual mediante vehículo taxi (...)*

*Dicha reglamentación deberá contener como mínimo:*

*11.1. Un mecanismo de desmonte gradual de las reglamentaciones que permitieron la cesión, transferencia o negociación de permisos de funcionamiento, tarjetas de operación, derechos de reposición, o el permiso similar o equivalente de acuerdo con las normas municipales o distritales que resulten vigentes.*

*11.2. Un mecanismo de compensación que permita compensar gradual y proporcionalmente a las personas de buena fe que hayan obtenido mediante cesión, transferencia o negociación, algún tipo de permiso de funcionamiento, tarjeta de operación, derecho de reposición o permiso similar o equivalente de acuerdo con las normas municipales o distritales. La compensación se deberá efectuar con cargo al Fondo de Compensación de que trata el artículo 12 de la presente Ley, y para calcular el monto de la compensación, el Gobierno Nacional establecerá un mecanismo que podrá incorporar variables como los reportes tributarios de dichas transferencias, los valores de referencia en cada ciudad, los años de duración, entre otros aspectos que consideren pertinentes y oportunos para fijar los montos de las compensaciones.”*

Además, se propone que el uso de tarifas dinámicas las cuales son fijadas por la libre competencia, lo que permitiría a los consumidores elegir las plataformas con las mejores tarifas. Incluso se sugiere permitir a los taxistas utilizar una especie de tarifa dinámica, siempre que se utilicen dispositivos electrónicos y aplicaciones para su cálculo y control.

Significando estas últimas propuestas en verdaderos avances hacía un equilibrio entre no ahogar a las plataformas, haciendo poco rentable su entrada al país y generando empleo, pero tampoco manteniendo al servicio público tradicional con exigencias que no les permiten competir en el mercado.

#### **IV. CONCLUSIONES**

De todo este análisis normativo y sus posibles regulaciones, o desregulaciones en el caso del servicio de taxi, queda claro que si el gobierno interfiere en la prestación del servicio con cargas excesivas y regulaciones, el servicio prestado por cualquiera de los actores interesados en prestar el servicio, resultará en una actividad con calidad subestándar. Sin embargo, es cierto que las plataformas como Uber, Cabify o Didi se encuentran, temporalmente, exento de dichas cargas por lo que puede proporcionar un servicio superior a precios competitivos. La solución para equilibrar la situación no es la sobre regulación, y mucho menos su prohibición, sino la regulación inteligente y unificada de todos los prestadores del servicio.

La respuesta jurídica apropiada, a modo de ver de quien escribe, el legislador debe resolver de forma definitiva, antes que nada, determinando la naturaleza jurídica de las plataformas y la legislación a la cual se deben acoger. Pues, desde 2013, se han planteado distintas opciones para responder a esta cuestión, como considerarlas como simples intermediarios en la relación entre usuarios y conductores. También se han propuesto otras alternativas basadas en el derecho comparado y en la normatividad vigente, es decir como empresas prestadoras de servicio. Del análisis de algunos de los proyectos de ley que se han presentado Congreso de la República, todos ellos ya engavetados, podemos determinar que la idea predominante es tratarlos como empresas prestadoras de servicio. Así mismo esta conclusión parece ser la gubernamental al considerarlas capaces de ser condenadas por asuntos de competencia desleal. Esta decisión tiene implicaciones determinantes sobre el contenido de la

reglamentación, pues al ser un servicio público esencial, implica el cumplimiento o deterioro de múltiples derechos fundamentales de los consumidores involucrados.

A pesar de que, en términos generales, los textos presentes en los proyectos son apropiadas para lograr una regulación completa de las aplicaciones, existen algunas cláusulas que requieren una revisión crítica durante su debate. Como punto fundamental, la legislación que se apruebe deberá establecer que las aplicaciones serán consideradas proveedores de servicios públicos y, por lo tanto, deben cumplir con las regulaciones de autorización vigentes y operar como empresas de transporte. Asimismo, se debe considerar seriamente la desregulación de la normativa actual aplicable a los servicios de taxi, con el propósito de nivelar la competencia. En este sentido, se debe eliminar requisitos exorbitantes, permitir la implementación de tarifas basadas en la oferta y demanda, y suprimir el sistema de "cupos", estableciendo un período de transición para aquellos proveedores que aún no han completado su cumplimiento. Además, es crucial incorporar disposiciones relacionadas con la protección del usuario, ya que no debemos perder de vista que finalmente el objetivo de los servicios públicos es satisfacer el interés general y garantizar los derechos de los ciudadanos.

Sin embargo, estos intentos siempre encontrarán obstáculos entre los que dirigen el gremio de taxistas los cuales no abogan por regularización de las plataformas, ya que su monopolio se mantiene debido a la colusión entre ellos y el gobierno. Si se desregula el servicio de taxis y se eliminan los cupos administrados por empresas que explotan a los trabajadores, entonces podremos considerar un servicio regulado por las leyes de oferta y demanda. En este escenario, el éxito dependería de quién proporcione el mejor servicio, y no de quién sea más favorecido por el gobierno de turno.

## BIBLIOGRAFÍA

- Bohorquez, E. (20 de noviembre de 2007). 'Betatonio, fuera de cartelera'. El Espectador. <https://www.elespectador.com/economia/betatonio-fuera-de-cartelera-article-907/>
- Arévalo Espitia, K. (9 de abril de 2021). 'Importancia de la Innovación Como Base del Progreso y la Competitividad de las Organizaciones en el Mercado' (Working Paper Presentado para Optar al Título de Profesional en Negocios Internacionales de la Universidad Santo Tomás, Seccional Bogotá.). Repositorio: <https://repository.usta.edu.co/handle/11634/33567>
- Cigüenza, N. (31 de enero de 2023). 'Apps de movilidad: quiénes trabajan en ellas y cuánto mueve el mercado'. *El Tiempo*. [Uber, Cabify, Taxis Libres y Picap: cuánto mueven en Colombia 2023 - Sectores - Economía - ELTIEMPO.COM](https://www.eltiempo.com/economia/uber-cabify-taxis-libres-y-picap-cuanto-mueven-en-colombia-2023-sectores-economia-eltiempo-com)
- Ángel Rocha, C, y Torres Cediél, O. (20 de enero de 2021). Guía para la Integración de las Plataformas Digitales en el Proceso de Prestación del Servicio de Transporte Individual de Pasajeros Público y Privado. (Artículo para optar al título de Magister en Telecomunicaciones y Regulación TIC de la Universidad Santo Tomás, Seccional Bogotá.). Repositorio: <https://repository.usta.edu.co/handle/11634/47316>
- Neira, L. (25 de junio de 2020). 'DiDi alcanzó 1,5 millones de usuarios y 100.000 socios conductores en su primer año'. *La República*. [DiDi alcanzó 1,5 millones de usuarios y 100.000 socios conductores en su primer año \(larepublica.co\)](https://larepublica.co/2020/06/25/didi-15-millones-100000-socios/)
- Gutiérrez, A. (26 de junio de 2023). 'Cabify, inDrive, Uber y Didi ya suman más de 380.000 conductores registrados en apps'. *La República*. [Cabify, inDrive, Uber y Didi ya suman más de 380.000 conductores registrados en apps \(larepublica.co\)](https://larepublica.co/2023/06/26/cabify-in-drive-uber-y-didi-380000-conductores-registrados-en-apps/)

Beltrán Balaguera, A. (20 de septiembre de 2021). *Control y Vigilancia del Servicio de Transporte Terrestre Individual de Pasajeros por Medio de La Plataforma Digital Uber En Colombia Y Brasil*. (Artículo para optar al título de Magister en Derecho Privado de la Universidad Santo Tomás, Seccional Tunja.). Repositorio: <https://repository.usta.edu.co/handle/11634/37659>

Superintendencia de Industria y Comercio. Acta 2383 del 20 de diciembre de 2019. Asesor asignado a la delegatura para Asuntos Jurisdiccionales: José Fernando Sandoval Gutiérrez.

Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá – Sala Civil. Fallo 02106 del 18 de junio de 2020. Magistrado ponente: Manuel Alfonso Zamudio Mora.

Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Agraria y Rural. Sentencia SC370 del 10 de octubre de 2023. Magistrado ponente: Aroldo Wilson Quiroz Monsalvo.

Constitución Política de Colombia [Const]. 4 de julio de 1991. República de Colombia.

Ley 336 de 1996. *"Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte"*. 20 de diciembre de 1996.

Decreto 1079 de 2015. *"Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte"*. 26 de mayo de 2015.

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"*. 30 de diciembre de 1993.

Gómez Torres, C. (30 de noviembre de 2018). Comparación del marco legal en el sector de transporte especial entre México y Colombia. (Tesis para optar al título de Magister en Administración MBA de la Universidad Santo Tomás, Seccional Bogotá.). Repositorio: <https://repository.usta.edu.co/handle/11634/14593>

Reglamento Aeronáutico de Colombia RAC3. “*ACTIVIDADES AÉREAS CIVILES*”. Octubre de 2021.

Otálora Mozo, A. Y. (18 de marzo de 2021) Protección al consumidor en plataformas digitales de comercio electrónico. Hacia una armonización regional (Artículo para optar al título de Magister en Derecho Privado de la Universidad Santo Tomás, Seccional Tunja.). Repositorio: <https://repository.usta.edu.co/handle/11634/33294>

Decreto 172 de 2001. “*por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi*”. 5 de febrero de 2001.

Decreto 170 de 2001. “*Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros*”. 5 de febrero de 2001.

Decreto 171 de 2001. “*por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera*”. 5 de febrero de 2001.

Ley 1480 de 2011. “*Por medio de la cual se expide el Estatuto del Consumidor y se dictan otras disposiciones*”. 12 de octubre de 2011.

Ley 1341 de 2009. “*Por la cual se definen principios y conceptos sobre la sociedad de la información y la organización de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones –TIC–, se crea la Agencia Nacional de Espectro y se dictan otras disposiciones.*” 30 de julio de 2009.

Decreto 1047 de 2014. *“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”*. 4 de junio de 2014.

Díaz, Santiago. (7 de agosto de 2020). ‘Llegó la hora de regular las plataformas digitales’. Revista Semana. [Los proyectos de ley para regular las plataformas digitales \(semana.com\)](https://www.semana.com/economia/articulo/taxis-medidas-tomadas-contralos-taxis-zapaticos-en-colombia/647715/)

Redacción. (10 de enero de 2020). ‘¿Fin de los ‘zapaticos’?’. Revista Semana. <https://www.semana.com/economia/articulo/taxis-medidas-tomadas-contralos-taxis-zapaticos-en-colombia/647715/>

Morante, A. (10 de noviembre de 2017). ‘Han muerto más de 1.700 personas en los taxis ‘zapatico’’. *El Tiempo*. <https://www.eltiempo.com/bogota/accidentes-en-taxis-zapatico-deja-mas-de-1-700-personas-muertas-149826>

Términos y Condiciones de Cabify para la operación en Colombia. “Descripción de los servicios ofrecidos”. <https://cabify.com/co/legal/terminos-y-condiciones#term-de-uso>

Términos y Condiciones de Uber para la operación en Colombia. “Renuncias, limitación de responsabilidad e indemnidad”. <https://www.uber.com/legal/es/document/?country=colombia&lang=es&name=general-terms-of-use>

Proyecto de Ley 372. *“Por medio de la cual se regula el servicio público de transporte individual en vehículo particular intermediado por plataformas digitales”*. 10 de noviembre de 2021.

Proyecto de Ley. *“Por medio de la cual se establecen algunas herramientas para el ejercicio de supervisión por parte de las autoridades de inspección, vigilancia y control del Sistema Nacional de Transporte, se dicta el régimen sancionatorio del transporte terrestre automotor, de los organismos de tránsito y de los organismos de apoyo al tránsito y se establecen otras disposiciones”*. Enero de 2023.

Laurence, J. (16 de agosto de 2023). “Scrum to regulate rideshares underway in City Council”. Chicago Business. [Uber, Lyft push back on rideshare regulations in Chicago | Crain's Chicago Business](#)