

**Posturas de Cada Una de las Funciones del Poder  
Público en Colombia en Cuanto al Uso de  
Aplicaciones Digitales de Transporte en Vehículos  
Particulares**

Facultad de Derecho  
Universidad Autónoma Latinoamericana



**Posturas de Cada Una de las Funciones del Poder Público en Colombia en Cuanto  
al Uso de Aplicaciones Digitales de Transporte en Vehículos Particulares**

Autor

Carlos Alberto Trujillo Vergara

Asesor

Óscar Humberto González Benjumea

Diciembre 2020

Facultad de Derecho

Universidad Autónoma Latinoamericana

## ***RESUMEN***

La aparición de aplicaciones digitales que ofrecen el servicio de transporte de personas en vehículos particulares, en el marco de las nuevas tecnologías de la información y las comunicaciones, representó un reto no sólo mercantil, sino sobre todo legal.

El tema, más allá de encontrarse en el sector transporte, se puede encajar en el derecho informático como cuna y origen de estas nuevas herramientas tecnológicas a las cuales se tiene acceso gracias a la neutralidad en la red, que se estipula en nuestro ordenamiento jurídico vigente, apoyado en la evolución conceptual internacional sobre la tecnología que avanza en una celeridad sin precedentes.

Lo que se hizo fue un rastreo detallado, estratégico y minucioso en las bases de datos de las instituciones que se han pronunciado sobre el tema.

Diferentes instituciones, tanto públicas como privadas, se han visto involucradas en debates con fines normativos, y sólo algunas se han puesto a la tarea de regular aspectos definitivos para concluir su legalidad o ilegalidad.

En el presente se hará un recorrido por todas esas posturas, conceptos y normatividad que rodea el funcionamiento de estas aplicaciones digitales, para concluir bajo qué parámetros están o no permitidas las operaciones de estas aplicaciones digitales.

## ***ABSTRACT***

The emergence of digital applications that offer the service of transporting people in private vehicles, within the framework of new information technologies and communications, represented a challenge not only commercial, but above all legal.

The subject, beyond being in the transport sector, can be fitted in the computer law as cradle and origin of these new technological tools to which one has access thanks to the neutrality in the network, which is stipulated in our legal system in force, supported by the international conceptual evolution on the technology that advances in an unprecedented speed.

What was done was a detailed, strategic and meticulous tracking in the databases of the institutions that have pronounced themselves on the subject.

Different institutions, both public and private, have been involved in debates for regulatory purposes, and only some have set themselves the task of regulating definitive aspects to conclude their legality or illegality.

In this paper we will review all these positions, concepts and regulations that surround the operation of these digital applications, to conclude under what parameters are or are not allowed the operations of these digital applications.

## Tabla de contenido

<b>Introducción</b> .....	<b>5</b>
<b>Cronología de la Aparición de Aplicaciones de Transporte en Colombia</b> .....	<b>15</b>
<b>El poder Ejecutivo</b> .....	<b>20</b>
Superintendencia de Puertos y Transporte .....	20
Superintendencia de Industria y Comercio.....	27
Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.....	33
<b>El poder Legislativo y Ejecutivo</b> .....	<b>36</b>
Normatividad con respecto al acceso a las tecnologías.....	49
Póliza de seguros.....	63
<b>El poder Judicial</b> .....	<b>66</b>
<b>Conclusiones</b> .....	<b>72</b>
<b>Bibliografía</b> .....	<b>80</b>

## **Introducción**

A lo largo de este trabajo estaremos analizando el derecho Informático, ya que, si bien se van a plantear aspectos regulatorios y conceptos de la administración pública, es desde la óptica que todos los estamentos estatales han observado las aplicaciones de transporte público como opción dentro del derecho y su ámbito tecnológico e informático. El presente trabajo será una monografía de compilación.

Cada vez son más las nuevas tecnologías que se van uniendo a la suma de herramientas importantes para facilitar las actividades normales del ser humano, sin embargo suelen traer consigo conflictos sociales para su uso y aceptación. Los mercados oligopólicos que se han podido observar en el mercado del transporte colombiano denotan el enfrentamiento actual que hay entre los competidores nuevos y los existentes, exigiendo la prohibición de ellas.

Actualmente en Colombia existen varias plataformas novedosas que facilitan un medio de transporte para movilizarse dentro de la ciudad o incluso en el país bajo diferentes términos y condiciones, aunque diferentes asociaciones y sindicatos sobre todo del gremio de transporte están en contra del uso de este tipo de aplicaciones móviles incluso ha llevado a que desde el Ministerio de Transporte se expidiera la resolución 2163 del 27 de mayo del 2016 que regula el Decreto 2297 de 2015 y que entre otras cosas prohíbe a los vehículos particulares prestar el servicio de transporte público de pasajeros.

Es responsabilidad del estado brindar seguridad en cualquier mercado laboral, debe haber el derecho a la libre competencia y una regulación por parte del mismo en garantía a la calidad del servicio y supervisión de una competencia leal entre los oferentes de un mismo gremio. En este modelo de economía colaborativa (a través de las aplicaciones)

Según Katz la economía colaborativa puede entenderse como un modelo de negocio donde una plataforma a través de un portal en la web o mediante una aplicación móvil que se denominará (A) conecta a un usuario (B) y otro (C) en la misma aplicación o red, creando un mercado donde (A) sirve como intermediario para que un usuario (B) funja como oferente de un servicio que (C) demanda. Se puede observar entonces que estas plataformas en vez de funcionar como proveedores de un servicio o producto, crean escenarios donde los usuarios se conectan y transan con otros usuarios que hacen el papel de proveedores. (Katz, 2015)

Inspirados en la legalización de este tipo de plataformas en otros países se plantea la opción de buscar la regulación en un tipo de contratación que sea beneficiosa tanto para los oferentes como los demandantes.

### **Pregunta de investigación**

¿Cuál ha sido el concepto de cada una de las funciones del poder público en Colombia en cuanto al uso de aplicaciones digitales de transporte en vehículos particulares?

## **Justificación**

Realizar una investigación que recopile todas y cada una de las directrices y reglamentaciones, conceptos y posiciones de las diferentes funciones del poder o administración pública, es decir, de la función ejecutiva, de la judicial y de la legislativa, brinda una herramienta que de la forma más didáctica posible responderá no solamente a abogados, sino a toda la comunidad en general, todas las preguntas sobre los aspectos legales que tenemos que tener en cuenta para afrontar todos los cambios socio-culturales que estamos sufriendo, y en particular sobre la llegada a nuestro país de todas las aplicaciones digitales que sirven de puente entre conductores de vehículos particulares y personas que necesitan un servicio de transporte, para que éste se ejecute sin la necesidad de que medie una regulación de licencias para operar transporte público.

Es una realidad, como se viene planteando desde la situación problemática, que inclusive los medios de comunicación han cumplido un rol fundamental en la forma como la comunidad ha tenido de primera mano toda la información, los cuales se han encargado de favorecer unos al gremio de los taxistas, otros en un estado de neutralidad se mantienen a la expectativa de que puedan decir las partes y cómo pueda afrontar la situación los diferentes estamentos gubernamentales, y otros que se unen a la oleada de tecnologías de la información y las comunicaciones a la aceptación de cambios y la llegada de estas aplicaciones, pues los ponen al traste como un mecanismo que ayuda a las personas a estar siempre más conectadas e incluso más informadas sobre la identidad de la persona que conduce su medio de transporte, pues serán aspectos que se evaluarán durante el texto y que han tenido también en cuenta las autoridades que han brindado conceptos.

De lo anterior que podamos observar de primer plano que hay muchas variables que se han tenido en cuenta para la toma de decisiones, y debido a la novedad que suponen las nuevas tecnologías es que la sociedad debe estar informada, no simplemente desde una perspectiva de aceptación, negación o neutralidad, sino, por lo menos por medio de este texto, sobre todo el andamiaje jurídico que las autoridades desde distintos espectros han creado, han debatido y han decretado para todos nosotros como colombianos, al margen de unos derechos mínimos y fundamentales que nos cobijan y cuya protección debe estar garantizada desde cualquier tipo de decisión y perspectiva.

Y es que no sólo el gremio de transportadores públicos está sufriendo los cambios socio-culturales que la tecnología y la cuarta revolución industrial suponen, también los antes mencionados medios de comunicación han tenido como industria que ajustarse a las nuevas exigencias que una comunidad con el avance actual que es prácticamente imparable y en constante cambio necesita. Es el caso de esfuerzos como los de la Revista Semana y el noticiero de Canal Uno, que se encuentran migrando también en el ambiente de las nuevas tecnologías a ser páginas web reforzadas, con sitios renovados y por supuesto, aplicaciones móviles que le están dando el último adiós a la prensa escrita.

El cambio es indiscutible, luego de permitir a toda la comunidad el acceso a las tecnologías de la comunicación y la información, se hace imposible quitar del medio esta posibilidad y restringir de manera siquiera limitada el acceso a las mismas, pues ya se ha convertido incluso en derecho fundamental por conexidad, por ende es este trabajo de investigación también necesario para que en los diferentes debates que se están librando sobre el uso de este tipo de aplicaciones tengan la oportunidad de ver un recorrido narrado de forma cronológica sobre todos los logros, desaciertos y posiciones a las cuales se han



negado, y que tengan la oportunidad de cambiar, de innovar y de darle una oportunidad a una comunidad que se encuentra creciendo y desarrollando sus capacidades en otro entorno que no es propio de la época antigua, que no es propio de concepciones herméticas y poco democráticas en las que ganan unos pocos y se benefician esos pocos solamente.

Son ellos finalmente, los mismos autores de todo lo que aquí recopilaremos, analizaremos y categorizaremos, los invitados a realizar una retrospectiva sobre el papel fundamental que tienen sobre estas decisiones que todos los días o afectan o benefician, pero se tiene que replantear es el destinatario final de esos efectos, ya que debe ser el consumidor, el ciudadano de a pie, el escuchado, el reconocido desde sus derechos fundamentales, y entendido no sólo como el que se tiene de acceder a las plataformas, sino también el que se tiene de elegir, de la seguridad, de la solidaridad y el del bien común, que debe primar ante todo.

## **Objetivos**

### **Objetivo General**

Analizar las normas que desde la aparición en Colombia de las nuevas aplicaciones de transporte en carros particulares ha expedido la administración a través de las funciones del poder público, es decir, la función ejecutiva, la judicial y la legislativa.

### **Objetivos Específicos**

1. Analizar las diferentes normas y regulaciones que hay sobre la materia para determinar la legalidad operacional de las aplicaciones que sirven de puente entre los conductores y propietarios de carros particulares y los usuarios que utilizan estas plataformas para obtener el servicio de transporte público.
2. Deducir cual es la corriente, si el apoyo hacia el gremio de taxistas o apoyo hacia las aplicaciones digitales, de las autoridades y diferentes corrientes políticas que han tomado decisiones desde las tres funciones del poder público.
3. Mencionar datos concretos y cifras claras de otras investigaciones estadísticas y cuantitativas sobre los alcances, concepciones y límites que ha tenido el uso de las diferentes aplicaciones de transporte público en vehículos particulares.

### **Marco Teórico o de referencia**

Todo comienza con el desarrollo empresarial que se funda en el año 2009 en la ciudad de San Francisco, Estados Unidos, y aparece como Uber Technologies, mediante una aplicación digital móvil que se instala en los teléfonos inteligentes que tienen ciertas características muy comunes hoy en día como un sistema operativo de capacidad adecuada para albergar este tipo de aplicaciones, tal es el caso de Android, perteneciente a Google, y iOS, perteneciente a Apple, dos compañías líderes en telefonía móvil.

Este desarrollo empresarial contiene en su página oficial en internet una serie de términos y condiciones, de precios y características de los servicios disponibles, que permiten de primera mano conocer cómo fue que comenzaron a operar este tipo de opciones en el mercado colombiano, que llega a través de la sociedad Uber Colombia S.A.S. en el año 2013 y que con su nacimiento a la vida jurídica da pie para que otras alternativas hayan llegado a nuestro país, casos como el de InDriver, DiDi, Picup, Beat, Rappi, entre otras, han sido las hermanas que han llegado con los años a pretender competir en este nuevo segmento con Uber, principal desencadenante de todos los debates al interior de la administración.

Schumpeter como gran exponente, en su libro “La teoría del desenvolvimiento económico” da a entender como realmente las reglas del juego que se encargan de diseñar las instituciones pueden incentivar o desmotivar en gran manera la innovación social, y que *“tienen la potencialidad de generar mayor progreso que la competencia de precios a corto plazo, siendo así el rol del legislador el de crear una regulación y promover la competitividad y la innovación tecnológica, en vez de inhibirla”* (Schumpeter, 1997).

Es entonces una zona poco explorada y es que uno de los principales inconvenientes para Uber y todas las plataformas en la actualidad es que los modelos de economía colaborativa que operan por medio de plataformas tecnológicas no se contemplan como previsibles para la satisfacción de las necesidades de todos los consumidores, por lo que la normatividad existente, toda la regulación que los diferentes estamentos gubernamentales han expedido no logran determinar si estas aplicaciones operan desde un marco legal o no, son realmente ambiguas.

Raúl Katz menciona que el control que ejercen directamente las aplicaciones se ve plasmado no solamente en el cobro de una tarifa por el intercambio realizado desde el usuario y los conductores, sino también en el control que tienen sobre los diferentes contenidos que ofrecen al público desde las mismas plataformas, como anuncios, la creación de estándares mínimos de calidad de los proveedores y la proporción de un sistema de pago electrónico (Katz, 2015).

Teniendo en cuenta lo anterior los diferentes problemas y situaciones jurídicas que enfrentan en estos momentos las plataformas digitales se hace necesario realizar un trabajo de investigación documental, en el que se detallen todas las regulaciones existentes a la fecha, y aún más después de todo lo que ha significado para el país que justamente en el presente año, 2020, Uber haya sido desconectado por orden de la Superintendencia de Industria y Comercio a través de resoluciones polémicas como la 34942 de 2019.

**Diseño metodológico - Universo, población y muestra**

Colombia, conjunto de leyes que se han implementado al interior del territorio nacional, y de manera excepcional se planteará en un capítulo anexo la comparación entre legislaciones latinoamericanas, con el fin de brindar simplemente un abrebocas a cómo está la región sobre el asunto en cuestión.

## **Método**

Será inductivo, ya que llegaremos a conclusiones generales a partir de premisas particulares, de esta forma se desarrollarán etapas como la observación de los hechos, la clasificación de los mismos luego de un estudio minucioso, la derivación inductiva que nos permitirá llegar a conclusiones generalizadas y la contrastación de toda la información.

Será documental, porque está basado en otras investigaciones y su veracidad radica en informes, está basado en documentación y conceptos institucionales y se justifica en su autenticidad legal reglamentaria.

Debido a la novedad de la temática a tener en cuenta, se va a tomar todas y cada una de la documentación legal existente, sin que haya lugar a que se escoja una muestra específica.

Será una investigación cualitativa ya que se va a entender el significado del fenómeno donde las palabras son el dato de interés, siendo entonces el enfoque del presente cualitativo documental, ya que se consultarán bases de datos de documentos públicos, periódicos, y material digital y audiovisual ya que también términos y condiciones de páginas web y aplicaciones digitales que también serán tenidas en cuenta.

## Capítulo 1

### **Cronología de la Aparición de Aplicaciones de Transporte en Colombia**

En el año 2013, apenas cuatro años después de que en el mundo y también en Colombia apareciera el primer modelo de criptomoneda con Bitcoin, comienzan a operar en nuestro territorio diferentes alternativas tecnológicas de uso cotidiano y público, con el fin de diversificar los diferentes sectores de la sociedad y elevar éstos a niveles impensados de la virtualidad y las nuevas tecnologías de la Cuarta Revolución Industrial.

Uno de esos sectores, por supuesto, fue el transporte. Colombia se posicionó como el segundo país en Latinoamérica donde la aplicación Uber comenzó a ser pionera en operación bajo este modelo de negocio. El 21 de mayo de 2020 cumplieron 6 años de operación como tal, claro que con algunas interrupciones temporales que se mencionan más adelante.

En el 2015 y con la bendición de la Asociación de Consumidores Libres, la plataforma Cabify comenzó a ofrecer también su servicio, más que todo enfocado al sector empresarial en la ciudad de Bogotá. En el 2016 inició su expansión llegando a Cali, Medellín y Barranquilla.

Beat se sumó a la competencia en experiencia de transporte a precios más asequibles en mayo de 2018, con la posibilidad para que más socios conductores aplicaran ya que expandió el radio en modelos de carros permitidos, aceptando una antigüedad desde 1999.

En el mismo año se sumó la compañía de origen Ruso inDriver, que inició operaciones en Cúcuta, y luego en 2019 abriendo sus fronteras a más de 10 ciudades en el país, siendo la ciudad de Barranquilla donde se presenta su mayor demanda..

Pensando en integrar más opciones de transporte y brindar al usuario experiencias inclusive más económicas, Picap, 100% colombiana, nace comenzando 2019 con la posibilidad de pedir servicio de mensajería y transporte de personas en motos, con un increíble cobro de 15% de comisión para incentivar su uso.

El sector a lo largo de los años de competencia ha sido golpeado no sólo por los gremios de taxistas y de transporte público estrictamente regulado, sino también por los mismos socios conductores, quienes han abanderado protestas en contra de las plataformas por el incremento de la comisión con la que participan en el desarrollo de la labor, precarias condiciones laborales, falta de garantías y atropello contractual. De esta forma nace por ejemplo Fory, fundada por conductores desertores de Uber quienes en 2018 prefieren unirse y emprender a continuar sus peticiones en contra de la compañía que no estaba escuchando (Bejarano, 2019).

Mario Restrepo, quien representa la iniciativa comercial, explicó en entrevista aquello que los motivó a crear Fory, señalando que *"... no fue desarrollada como una startup tradicional sino que fue el resultados de un grupo de conductores de Uber que, según ellos, se cansaron de protestar contra esa app por las comisiones de más de 30% que tenían que darle a la plataforma por viaje."* y con respecto a los porcentajes Restrepo realizó un breve análisis:

Nació del corazón de los conductores que nos cansábamos de pelear en las oficinas de Uber. Al final nuestras ganancias como Drivers son mínimas. Uber nos descuenta por cada viaje entre 35% y 37%, luego viene Beat con 25% y finalmente Cabify 24%.

Concretamente con Uber buscamos hablar con ellos, reunirnos y hasta apagones de la



aplicación, es decir que ningún conductor se conectara, pero nada de eso sirvió, entonces vimos que los trabajadores estaban buscando mejores comisiones y eso hicimos. (Bejarano, 2019)

El 2019 es el año de la intensificación en el sector, ya que es cuando no sólo comienzan a aparecer más opciones para los usuarios colombianos que son bien demandantes, sino que también es arena del movimiento jurídico y de la toma de estrictas decisiones por parte de los diferentes entes de control.

Bogotá como capital es la ciudad centro de atención para los operadores, siendo también la tercera capital en América Latina donde la aplicación DiDi, nacida en Asia, expande sus operaciones; Con respecto al porcentaje de comisión compite con un 10%, y sólo al segundo día de haber permitido la descarga y suscripción de conductores, ya tenía 12.000 nuevos socios habilitados para ofrecer su portafolio (Puentes, 2013).

Como se ha observado en la experiencia, el transporte público en Colombia tuvo un giro radical e inesperado desde 2013. Se crearon sociedades privadas por acciones simplificadas y anónimas, y luego, de la mano de abogados expertos en prestación del servicio y uso de tecnologías dentro del derecho, se tomaron las principales tiendas de aplicaciones como la App Store de Apple y la Play Store de Google para enganchar a todos los colombianos, y sobretodo, utilizando la excusa del mal servicio público actual que prestan los amarillos y convenciendo a todos los colombianos de que con ellos era más seguro, cómodo y personalizado.

La lucha jurídica que también han encabezado los gremios de taxistas de todo el país ha provocado una oleada de conceptos de expertos e instituciones públicas, y es que todos los

poderes públicos han tenido la oportunidad de sentarse a evaluar el asunto y han tomado decisiones trascendentales, que han enviado señales no sólo al sector transporte sino a también al tecnológico, siendo enfáticos en que de ninguna manera pueden obviarse disposiciones legales y constitucionales con el uso de estas plataformas. Sin embargo es esa la justificación de este material, que recopila todo el historial legal actualizado que tiene al día de hoy la nueva faceta de movilidad de nuestras ciudades.

Por otro lado la revista Dinero, que hace un exhaustivo seguimiento a todas las compañías en diferentes industrias, se refirió a la guerra de aplicaciones que se formó entre 2018 y 2019, en la que destaca la participación de otras opciones como Easy Taxi, Smart Taxi y Taxibeat, que contra todo pronóstico encontraron la manera de integrar a los taxistas a la nueva revolución tecnológica, y ponerlos a competir con los socios conductores de carros particulares y las grandes plataformas que los soportan.

En el artículo se incorpora una entrevista realizada a Nikos Drandakis, presidente de Taxibeat (Beat), quien reconoció que desde su fundación en Atenas, Grecia, la compañía ha estado en una constante búsqueda de “el mejor servicio de taxis disponible de forma rápida y económica.”, y que ese mismo objetivo movilizó su expansión a Latinoamérica desde 2017 (Dinero, 2018).

Los competidores en general se han encontrado siempre dispuestos a afrontar los retos del mercado, y de los exigentes consumidores colombianos que en realidad se vieron tentados con las nuevas ofertas de comodidad en el servicio, y del doble reto que se propone desde las garantías y estabilidad laboral para una población que siempre se ha sometido a tratos desiguales e insuficientes. Así queda demostrado con las declaraciones hechas en 2018 por el gerente de Uber en Colombia Nicolás Pardo:

Sabemos que están entrando competidores, quizás con propuestas que tocan el bolsillo de las personas. Lo que hemos visto y lo que es nuestra vocación es entender cómo Uber además de ser una oportunidad de movilización a costos razonables, con muchos productos que atienden la capacidad adquisitiva y las necesidades de distintas personas, que no solamente pueden girar al precio. (Dinero, 2018)

Y de acuerdo a Cabify, la variedad en el mercado le da diferentes opciones a los ciudadanos, lo cual es positivo pues, para la plataforma, *“ya será cuestión de hacer ‘match’ con la plataforma que más se acomoda a las necesidades de cada quien”* (Dinero, 2018).

Nuestra concepción capitalista como Estado de apertura en el mercado nos ha llevado a un sinnúmero de reflexiones, entorno al emprendimiento y la generación de oferta para una demanda tan peculiar: colombianos.

Desde el ámbito laboral, contractual, de servicio público, comercial, competencia leal o desleal, las nuevas tecnologías nos han demostrado que el derecho como disciplina, ciencia, profesión o teoría, se queda realmente corto y tardío para el desarrollo actual de las sociedades y su conexión con dispositivos móviles.

Como individuos al parecer estamos dispuestos a conectarnos rápidamente con nuevas opciones, así suponga un esfuerzo personal por comprender y utilizar esos nuevos objetos que nos pone a disposición la apertura económica. Pero, ¿está realmente conectado el andamiaje normativo?, o mejor aún, ¿se nos está prestando verdaderamente un servicio seguro y con todas las garantías de transporte público de personas?

## **Capítulo 2**

### **El Poder Ejecutivo: Los Entes de Control Comienzan a Investigar los Pasos de las Plataformas.**

#### **Superintendencia de Puertos y Transporte**

Las aplicaciones fueron registradas a partir de 2012 en las diferentes Cámaras de Comercio del país como sociedades, pero en sí comenzaron a funcionar entre 2014 y 2015, cogiendo fuerza en ese último año, donde su nivel de descarga en las tiendas virtuales aumentó aceleradamente por parte de los consumidores colombianos en las ciudades principales.

Por sus actividades mercantiles descritas en el RUT estas aplicaciones son vigiladas no sólo por la Superintendencia de Sociedades, por su composición privada, sino especialmente por la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Superintendencia de Industria y Comercio, y el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.

La que comenzó a realizar control una vez entraron en funcionamiento las diferentes aplicaciones digitales fue la Superintendencia de Puertos y Transporte, que luego de sus investigaciones preliminares y la actuación administrativa comenzada en noviembre de 2014 con el objetivo de resolver el cuestionamiento jurídico de sí por parte de la plataforma Uber se había facilitado, incentivado o provocado la infracción de las normas de servicio público de transporte terrestre de pasajeros en vehículos privados, llegó a la conclusión mediante la Resolución 18417 de 2015 en primera instancia que:

(i) El servicio prestado por los socios y conductores adscritos a la plataforma de que se aprovecha UBER COLOMBIA S.A.S. es, efectivamente, no autorizado.

(ii) UBER COLOMBIA S.A.S. facilita su prestación en esas condiciones irregulares, mediante la plataforma tecnológica de que se aprovecha, por tolerancia de acuerdo con las firmas extranjeras UBER TECHNOLOGIES INC y UBER B.V. (Supertransporte, 2016)

Derivado de los resultados de investigación de la Superintendencia de Transporte, y al considerar ésta que las conductas desplegadas por las sociedades accionadas podrían estar implicadas en serias violaciones a la normatividad sobre competencia dentro del derecho mercantil, anuncia formalmente que presenta una denuncia administrativa ante la Superintendencia de Industria y Comercio, para que acompañe la respuesta legal ante la oleada de nuevas plataformas tecnológicas.

En el documento no sólo deja claro su posición frente a la actividad comercial de las sociedades en conflicto, y cómo será la relación con la entidad a partir de su concepto inicial, sino también realiza una invitación a todos los consumidores a transportarse con servicios públicos previamente verificados y avalados por el Ministerio de Transporte.

Por medio de la Resolución 07838 del 2 de marzo de 2016, el ente de control confirmó la sanción a la sociedad UBER COLOMBIA S.A.S., equivalente a \$451'045.000, castigo que había impuesto en 2015 por hallarse suficientemente probado el incumplimiento a la normatividad vigente (Supertransporte, 2016).

No siendo suficiente para la Superintendencia de Transporte encontrar fundamento en la ejecución de actividades comerciales a todas luces para ella ilegales, el 31 de agosto del mismo año de la confirmación de la sanción, es decir, 2016, mediante el comunicado

número CP52, y según la institución derivado “...de las reiteradas quejas de algunos ciudadanos e instituciones, con respecto a la prestación ilegal de servicios de transporte ofrecidos a través de la plataforma UBER, y sobre la base de la sanción impuesta recientemente a Uber Colombia S.A.S. por facilitar la prestación de un servicio ilegal...”, le ordena, por medio de su Delegatura de Tránsito y Transporte, suspender la “*facilitación y promoción de la prestación de servicios de transporte no autorizados.*”, orden que quedó por sentada en la Resolución 40313 del 19 de agosto de 2016 (Supertransporte, 2019).

Lo anterior obligó incluso a que la Superintendencia le solicitara personalmente tanto al concesionario Aerocali S.A., sociedad administradora del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón de Cali, y a Fast Colombia S.A.S., compañía dueña de Viva Colombia, que desmontaran cualquier tipo de valla y deshicieran alianzas comerciales con empresas de prestación ilegal de servicios de transporte público, haciendo énfasis en su relación con Uber, y que por el contrario rechazaran y denunciaran las modalidades de transporte ilegal (Portafolio, 2016).

Luego de esas y otras infracciones detectadas por la Supertransporte, el 19 de diciembre de 2016, no dejando culminar el año, mediante la Delegatura de Tránsito y Transporte se le impone otra multa, ésta vez por el valor de \$344'727.000, por “*incumplir la orden de cesar la facilitación y promoción de la prestación de servicios de transporte no autorizados en Colombia* (LA F.M, 2016).

Según el ente, la plataforma continuó desarrollando fuertemente un andamiaje de publicidad a través de vehículos particulares y de servicio público habilitados. Fue Lina María Huari, superintendente delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor, quien advirtió y dio un ultimátum a la empresa: “*Si Uber Colombia insiste en incumplir la*

*orden de abstenerse de promocionar el uso de la referida plataforma, la Supertransporte – con apoyo en lo previsto expresamente en la Ley– podrá imponer multas sucesivas por el mismo valor, mientras la empresa incurra en esta conducta”*, lo cual quedó claro mediante el comunicado CP72 de la institución (Supertransporte, 2016).

Pero la Superintendencia no sólo ha tenido a Uber en la mira, pues Cabify, Easy Taxi, Smart Taxi, Go Special Car y Udrive (Intelligent Business Colombia) no se han salvado de ser sancionadas.

Mediante el comunicado CP92 del 9 de mayo de 2017 se dio a conocer que la Supertransporte sancionó, en sede de primera instancia, a Cabify Colombia S.A.S., con una multa de \$516.401.900, luego de determinar que:

...a través de la plataforma tecnológica propiedad de Cabify Colombia S.A.S., se viene facilitando la trasgresión de las normas de transporte dispuestas por el Gobierno de Colombia, al permitir que se preste servicio individual de pasajeros en vehículos de transporte especial no autorizados por el Ministerio de Transporte para esta modalidad de servicio. (Supertransporte, 2017).

y aprovechó Javier Jaramillo, superintendente al momento, para enviar un mensaje a los desarrolladores y sector privado en general: *“El Gobierno Nacional apoya el desarrollo de nuevas tecnologías, pero no puede permitir que su uso vaya en contra de la normatividad vigente”*, la Resolución fue expedida el 4 de mayo de ese año (Supertransporte, 2017).

La anterior quedó en firme mediante la comunicación número CP102 del 17 de agosto de 2017, mediante la cual se indica que quedaron desvirtuados los argumentos aducidos por

la plataforma tecnológica de ser una simple intermediaria y no una prestadora del servicio como tal de transporte (Supertransporte, 2017).

La investigación realizada ésta vez no sólo tuvo como resultado la detección de la ilegalidad en la actividad mercantil promocionada y ejecutada, sino que también puso en conocimiento y comprobó que los vehículos afiliados no cumplen realmente con las condiciones mínimas exigidas para la prestación del servicio público de transporte en el territorio nacional, en el intento por descubrir por parte del ente si existía mérito en detener su persecución.

Frente a las acusaciones, se fijaron ciertos criterios de decisión que permitieron establecer la influencia que tiene la empresa frente a la prestación como tal del servicio: el hecho de que la plataforma determine las condiciones del servicio prestado, indica y establece el precio al usuario, instaura condiciones de acceso y selecciona el tipo de vehículo.

Desde la orden expedida aquel 19 de agosto de 2016 mediante la Resolución 40313, con el fin de “...cesar la *facilitación y promoción de prestación de servicios de transporte no autorizados, a través de voceros o terceros, o de medios publicitarios o de difusión de cualquier índole (individual o masiva).*”, la Superintendencia de Transporte ha solicitado explicaciones por parte de Uber Colombia S.A.S. por presuntos incumplimientos (Supertransporte, 2016).

La sociedad ha desatendido de manera directa los requerimientos y ha optado por dejar que la entidad realice sus procedimientos y multe como le corresponde. (Superintendencia de puertos y transporte , 2019) Nuevamente se da inicio el 6 de diciembre de 2019 a un proceso administrativo en contra de Uber y el mismo mes en su día 18 es sancionada la



plataforma por su renuencia al cumplimiento de la orden impartida, multa que corresponde a \$414'058.000 (Supertransporte, 2019).

En Sala de Prensa la Supertransporte el 2 de abril de 2018 presenta un informe que relata cuál fue el control que se realizó entre enero y diciembre de 2017 por parte de la institución de las plataformas tecnológicas de transporte no autorizado en Colombia, y presenta los siguientes resultados:

- Se realizaron un total de 1.600 operativos de control directo.
- En total fueron inspeccionados 78.000 vehículos particulares.
- Se impusieron 9.850 infracciones por incentivar y utilizar el uso de estas modalidades de transporte individual.
- Seis de todas las plataformas existentes fueron efectivamente sancionadas: Uber, Cabify, Easy Taxi, Smart Taxi, Go Special Car y Udrive.
- Un total de siete multas impuestas por parte del organismo.
- Y una expectativa de recaudo por sanciones de \$3.337'000.000, por prestar servicio de transporte no autorizado por el Ministerio de Transporte

En el mismo informe el superintendente Javier Jaramillo expresó:

Las sentencias recientemente emitidas por la Corte Constitucional, la Cámara de Apelaciones de Buenos Aires y el Tribunal de Justicia de la Unión Europea nos dan la razón: las empresas de tecnología que faciliten la prestación del servicio de transporte público deben regirse bajo las normas vigentes que regulan este sector en el país que decidan operar. El Gobierno expidió en 2015 una

reglamentación que no han querido acatar, razón por la cual es nuestra obligación investigar y sancionar a las empresas que presten servicios de transporte por fuera de la Ley. (Supertransporte, 2018),

Lo anterior refiriéndose específicamente al Decreto 1079 de 2015, por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, la Ley 336 de 1996, Estatuto General de Transporte, y la jurisprudencia nacional e internacional vigente a la fecha.

Diciembre de 2019 fue un mes bastante movido para la Supertransporte, pues no terminó sus actuaciones administrativas de fin de año sólo amonestando a Uber, sino que también tomó decisiones trascendentales como someter a control y convocar a liquidación a la sociedad CAP Technologies, casa matriz de la plataforma Picap, con lo cual se convocó a la Superintendencia de Sociedades para iniciar el proceso de liquidación judicial correspondiente (Supertransporte, 2019).

La decisión, arguye la Superintendencia, *“se adoptó debido a la situación crítica en materia jurídica, financiera y contable evidenciada y, sobre todo, para brindar una solución a la seguridad de los usuarios del sector transporte y a la legalidad mediante la debida prestación del servicio público de transporte.”*, y ya que en nuestro ordenamiento jurídico vigente se prohíbe de plano el uso de motos para el transporte público, al ser aún más inseguro y falto de garantías para los usuarios (Supertransporte, 2019).

En el transcurso de la investigación también se encontró inconsistencias con respecto a declaraciones hechas por el representante legal de la sociedad sometida a control, en tanto presuntamente cometió delitos de falsedad y faltar a la gravedad del juramento por ocultar

su real actividad comercial y su situación frente a la representación de otras sociedades involucradas en la prestación del servicio por medio de la plataforma Picap, por lo cual también se decide compulsar copias del proceso a la Fiscalía General de la Nación para que dé inicio a las etapas que correspondan (Supertransporte, 2019).

### **Superintendencia de Industria y Comercio**

A cada institución pública le corresponde vigilar el desarrollo de actividades comerciales del Estado y de particulares desde diferentes ópticas. Si bien es la Supertransporte la encargada de vigilar que se esté cumpliendo el conjunto de normas expedidas en el marco de la prestación del servicio de transporte exclusivamente, es la Superintendencia de Industria y Comercio quien debe velar por la protección del consumidor final de ese servicio, desde esa visión puramente mercantil que tiene en cuenta la relación de transferencia de datos y activos financieros, y los medios a través de los cuales se está realizando esta actividad, valga la redundancia.

Es así como comienza a manifestarse desde el 17 de junio de 2019, mediante la Resolución 21478, (Superindustria, 2019), en la que dando trámite a investigaciones por el procesamiento y utilización de datos personales de los usuarios, se da una orden preventiva para que la plataforma mejore las medidas de seguridad para la protección de los mismos (Superindustria, 2019).

Lo anterior se da en el marco y con ocasión a un incidente de seguridad que en el 2016 comprometió a nivel mundial a la plataforma Uber debido a un ataque de terceros hackers, quienes descargaron el almacenaje de aproximadamente 57 millones de cuentas de consumidores en un sinnúmero de países, accediendo a toda la información personal

registrada como tarjetas vinculadas y números de identificación personal, de los cuales alrededor de 267.000 personas eran residentes colombianos (Superindustria, 2019).

Es así entonces como el Director de Investigación de Protección de Datos Personales de la Superintendencia de Industria y Comercio (Superindustria, 2019), haciendo uso de las facultades legales conferidas en la Ley 1581 de 2012 y el Decreto 4886 de 2011, resuelve ordenar tanto a Uber Colombia S.A.S., como a Uber Technologies, INC y Uber B.V, implementar medidas y procedimientos adecuados para que las operaciones realizadas dentro del territorio nacional cumplan con los estándares específicos dictados por la Ley 1581, con respecto a:

1. Mejorar el protocolo de seguridad evitando el acceso, uso y/o consulta no autorizado o fraudulento de terceros, así como cualquier tipo de adulteración o pérdida de los datos suministrados por los usuarios.
2. Desarrollar, implementar y mantener efectivamente un protocolo de seguridad de la información que en todo momento garantice la seguridad, confidencialidad e integridad de los datos personales.
3. Entre otras, poner en marcha un sistema de monitoreo permanente que sirva para verificar en todo momento si las medidas de seguridad realmente son suficientes y se encuentran en correcto funcionamiento.

Uber no ha sido la única plataforma que ha sido objeto de investigación por parte de la Superintendencia de Industria y Comercio con respecto al uso de datos personales, sólo en 2019 se iniciaron trámites bajo el principio de seguridad contra Facebook, Gas Natural, Bancolombia, Banco Falabella, Rappi, Travel Link, Contacto Solutions, DirectTV, Central

Motor America, Socialatom Colombia, Galvis Arquitectos y el Centro Educativo Superior Interamericano, según el portal de la Superindustria (Superindustria, 2019).

Tal es el monitoreo realizado por los diferentes organismos de control, que en las diferentes etapas de la investigación se realizan visitas administrativas, mediante las cuales, y haciendo el símil con una diligencia judicial, se pretende recolectar información y material suficiente con el cual tomar decisiones en procesos sancionatorios.

El 13 de octubre de 2017 la Superintendencia de Industria y Comercio llegó a las instalaciones de la sociedad Uber Colombia S.A.S. en la ciudad de Bogotá, a realizar la visita administrativa a través de los funcionarios de la Delegatura de Protección de la Competencia de la Super, quienes se encontraron con conductas desplegadas por empleados de la compañía, los que se refirieron a que dentro de sus funciones no se encontraba el poder descubrir documentos e información privada incluso a los funcionarios del ente de control (Superindustria, 2017).

A través de la Resolución 34942, la institución sancionó tanto a la sociedad como a tres personas naturales, al quedar demostrado dentro del proceso que la conducta desplegada por los colaboradores en la visita obstruye de manera directa el trámite administrativo, incumpliendo además órdenes e instrucciones dadas por la autoridad competente (Superindustria, 2019).

La sanción fue bien importante, de \$2.128'258.120 para la plataforma, y de \$14'906.088, \$24'843.480 y \$4'968.696 respectivamente para los tres asesores legales de Uber que recibieron los funcionarios públicos en la visita, y los cuales gracias a la política empresarial interna de la plataforma en general presentaron “...una actitud displicente y

*obstructiva frente a diferentes requerimientos de información por parte de los funcionarios de la Delegatura de Protección de la Competencia”* (Superindustria, 2019).

Tanto para Uber como para todas las plataformas en general ha sido bastante complejo sobrevivir en un río de probabilidades legales, en el cual ha nadado sin flotador fijo desde su entrada en operaciones, pero sobre todo para la sociedad Uber Colombia S.A.S., que se ha visto como demandada en varios procesos.

Mediante auto admisorio del 27 de mayo de 2016 la Superintendencia de Industria y Comercio, en ejercicio de sus funciones jurisdiccionales sobre la materia, acepta una demanda incoada por Cotech S.A. (Taxis Libres), en la que se le notifica a Uber que es demandada en un proceso de competencia desleal por desviación de clientela.

La Superindustria estableció en providencia dictada presencialmente el 20 de diciembre de 2019, de la cual se encuentra el acta número 2383 de la Delegatura para Asuntos Jurisdiccionales, que las sociedades Uber Colombia S.A.S., Uber Technologies, INC, y Uber B.V., *“incurrieron en los actos de competencia desleal de desviación de clientela, contemplado en el artículo 8 de la Ley 256 de 1996 y de violación de normas contenido en el artículo 18 de la Ley 256 de 1996.”*, ordenando que de manera inmediata cesen de parte de las compañías la utilización de contenido, acceso y prestación del servicio de transporte individual de pasajeros bajo las modalidades y ofertas que venían utilizando, con los nombres de *“Uber”*, *“Uber X”*, y *“Uber VAN”*, así como desde cualquier tipo de plataforma que cumpla las mismas funciones, así contemplen otros nombres (Superindustria, 2019).

En la misma sentencia que en sólo minutos se convirtió en hito a nivel nacional, José Fernando Sandoval Gutiérrez, asesor asignado a la Delegatura, ordenó también librar oficio

a las empresas que prestan los servicios de telecomunicaciones habilitadas por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, como Claro, Movistar, ETB, entre otras, que suspendieran de manera inmediata “... *la transmisión, el alojamiento de datos, el acceso a las redes de telecomunicaciones o la prestación de cualquier otro servicio equivalente de intermediación en relación con la aplicación tecnológica “UBER” específicamente...*”, condena en costas y literalmente prende fuego a la leña que se encontraba ya medio encendida (Superindustria, 2019).

En medio del proceso litigioso las sociedades demandadas, a través de sus apoderados individuales, advirtieron la presencia del fenómeno de la prescripción extintiva con respecto a la acción de competencia desleal, situación que al parecer fue obviada de manera arbitraria en sede de primera instancia por parte de la Delegatura de Asuntos Jurisdiccionales de la Superintendencia, pues el pasado 18 de junio de 2020, el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá en su Sala Civil, dictó sentencia anticipada en segunda instancia sobre el litigio entre Cotech S.A. y las sociedades que respaldan la aplicación digital Uber en Colombia.

Los magistrados llegaron a conclusiones gracias a los elementos que finalmente lograron probar que la demandante conocía desde hace más tiempo la situación de desventaja competitiva y aquella específica que estaba alegando en el proceso, mucho antes de lo aducido, lo que correría el conteo del término de prescripción de la acción, situación que directamente lleva a la declaratoria del fenómeno y al decreto de la excepción probada.

Resuelven entonces revocar la sentencia del 20 de diciembre de 2019 proferida por la Delegatura para Asuntos Jurisdiccionales de la Superindustria, declarando probada la

excepción de prescripción extintiva, y en consecuencia, declarando terminado el proceso, además de la condena en costas ésta vez para la parte demandante (Superindustria, 2019).

Ésta fue la respuesta concreta de Uber:

Queremos compartir con ustedes la gran noticia que hemos recibido hoy: el Tribunal Superior de Bogotá falló a favor de Uber.

...

Esta decisión es una celebración del gran servicio que todos ustedes prestan día a día a través de la aplicación de Uber, para mejorar su calidad de vida y ayudar a las personas en Colombia a moverse a donde necesitan.

...

Gracias por el apoyo que nos han dado siempre y por creer en Uber. De nuestro lado, les aseguramos que seguiremos trabajando sin descanso para ofrecerles las mejores oportunidades de generación de ganancias adicionales.

...

“Equipo Uber.” (Superindustria, 2019)

En un artículo de pequeña recopilación el senador Jorge Robledo nos pone a disposición como cuatro entidades públicas son las que acusan hoy en día directamente a Uber de estar prestando un servicio a todas luces ilegal con respecto al ordenamiento jurídico colombiano. En el texto expone que no sólo la Superintendencia de Puertos y Transporte, y la Superintendencia de Industria y Comercio han comenzado trámites sancionatorios e investigativos contra las diferentes aplicaciones digitales hoy en funcionamiento, sino que también la Aeronáutica Civil y la Policía de Tránsito de Bogotá han iniciado pliego de



cargos y operativos de control sobre el desarrollo de nuevas ofertas como “UberCóptero”, y su portafolio de servicios para el evento Estéreo Picnic en la capital (Robledo, 2019).

Ahora, ¿por qué el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MinTIC), no participa abiertamente de los movimientos contra las plataformas digitales?

### **Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones**

El Plan de Desarrollo diseñado por la Ley 1450 de 2011 consigna de manera expresa las formas como Colombia debe abordar y ejecutar el principio de la neutralidad de red, reglamentado de manera amplia por la Resolución 3502 de 2011 de la Comisión de Regulación de Comunicaciones.

El Espectador tuvo la oportunidad en 2016 de entrevistar al entonces Ministro TIC David Luna, quien explicó al diario que desde el Ministerio no se tiene competencia y poder para realizar bloqueos de cualquier tipo a las diferentes plataformas de prestación de servicio de transporte público a través de carros particulares, pues en relación con el derecho fundamental e inherente de la libertad de expresión, gracias a esa neutralidad de red en Colombia no se pueden imponer barreras a la información que circula por el entorno digital, a menos de que se trate de pornografía infantil, al respecto dijo:

*“Todo el tráfico que circula por una red es tratado de forma igual, independientemente del contenido, la aplicación, el servicio, el dispositivo o la dirección del que lo envía o lo recibe”*, según la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), citado en el artículo periodístico (Medina, 2016).

El Congreso de la República, se aduce desde la cartera Ministerial, dispuso a través de la Ley 1341 de 2009, más conocida como Ley TIC, que debe ser prioridad del Gobierno

Nacional promover el uso y acceso a todas las tecnologías de la información y las comunicaciones, dónde tiene cabida la aplicación del principio de neutralidad.

Es entonces como desde el Ejecutivo se proponen varios escenarios, unos sancionatorios por presentar anomalías con respecto a la normatividad en transporte y uso de datos personales, y otros a favor por encontrarse dentro del desarrollo de nuevas tecnologías.

El mismo MinTIC a través de su sala de prensa el 14 de enero del 2020 inauguró orgullosamente el ciclo de conversaciones que construirán la hoja de ruta para la regulación de economías digitales (MinTIC, 2020).

Es el consejero Económico y de Transformación Digital, Víctor Muñoz, quien se encuentra detrás de éstos ajustes normativos, que incluyan los conceptos y participación de diferentes Ministerios y entidades del orden nacional que tengan influencia sobre la economía naranja, con el fin de plantear esos parámetros y lineamientos que de manera evolutiva irán reglamentando las plataformas tecnológicas en nuestro territorio, afirmó el funcionario que:

*“De la mano del Ministerio de Comercio, de la mano del ministerio TIC e Impulsa, en asocio con los emprendedores, con inversionistas, con diferentes sectores establecidos, trabajaremos en la hoja de ruta que tiene que ver con las condiciones en las que se debe prestar los servicios y en los que debemos hacer procesos de ajuste normativo para las diferentes industrias de economías colaborativas”, afirmó el Consejero para la Transformación Digital.”* (MinTIC, 2020)

Las anteriores gestiones de la mano de la Ministra de Transporte, Ángela María Orozco, quien anunció igualmente que para finales de marzo, justo en el inicio del periodo legislativo, se pretende fomentar el desarrollo normativo en las mesas de concertación que se han creado a lo largo de los años con los diferentes gremios y competidores del segmento, con el objetivo de plasmar dichos acuerdos en un nuevo proyecto de Ley que pueda sancionar cómodamente el Congreso, en representación de ese querer colombiano.

Por su parte la Constitución como norma superior es clara, le compete legislar al Congreso de la República, y es así cómo se desarrollan todas las políticas públicas del país, y el sector transporte no es ajeno a esa directriz, que tiene que desarrollarse con respecto al artículo 24, que establece el derecho fundamental a la libre circulación, y el mismo dispone que es por medio de las leyes que se publicarán las limitaciones al mismo.

### Capítulo 3

#### **El Poder Legislativo y Ejecutivo: ¿qué leyes y decretos soportan y reglamentan el transporte en Colombia?**

(Asamblea Nacional Constituyente, 1991) Por su parte la Constitución como norma superior es clara, le compete legislar al Congreso de la República, y es así cómo se desarrollan todas las políticas públicas del país, y el sector transporte no es ajeno a esa directriz, que tiene que desarrollarse con respecto al artículo 24, que establece el derecho fundamental a la libre circulación, y el mismo dispone que es por medio de las leyes que se publicarán las limitaciones al mismo.

Es en diciembre de 1993 donde el renovado Congreso comienza a determinar y dictar las disposiciones básicas sobre el transporte en Colombia, por medio de la Ley 105 de 1993, en la que redistribuye las competencias y recursos entre la Nación y las entidades territoriales, así como comienza a reglamentar la planeación en el sector, integrando al Sistema Nacional de Transporte para el desarrollo de las políticas al Ministerio de Transporte, la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, los organismo de Tránsito y Transporte (Congreso de Colombia, 1993).

En el numeral seis de ésta ley se establece que las empresas y formas asociativas en general que pretendan prestar servicio público de transporte, al igual que aquellas creadas en el marco de la economía solidaria, deben tener una habilitación por parte del Estado para asumir tal responsabilidad, cumpliendo con criterios como la capacidad técnica, operativa, financiera, de seguridad y explicando la procedencia del capital aportado (Congreso de Colombia, 1993).

(Congreso de Colombia, 1993) En la misma normativa en su artículo ocho se le atribuye a la Policía de Tránsito la obligación de velar por el cumplimiento de todo el régimen de tránsito y transporte, con el fin de garantizar la seguridad tanto de las personas como de las cosas en la vía pública, ninguna de las disposiciones aducidas de la Ley 105 de 1993 han sido modificadas o derogadas por norma posterior, ni siquiera por la Ley 276 de 1996, que le sigue, por medio de la cual se modifican los artículos cinco y seis de la misma (Congreso de Colombia, 1996).

Nace entonces en 1996 el Estatuto General de Transporte (Congreso de Colombia, 1996), mediante la Ley 336, que tiene por objeto el unificar los principios, criterios y bases principales que sirven de fundamento hoy en día para la regulación y reglamentación del transporte público en general: aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre, que opera en el territorio nacional, de conformidad a lo dispuesto precisamente en la Ley 105 de 1993.

La anterior ley trae orientaciones claras, a saber, la seguridad relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y el denominado Sistema Nacional de Transporte, y enviando un mensaje especial, se va a dar prioridad a la utilización de medios de transporte masivos, sin dejar a un lado lo establecido por los artículos 333 y 334 Superiores, que establecen la iniciativa privada, la libre competencia, la empresa y la prohibición del monopolio, con los límites legales.

Es también desde esos artículos Constitucionales que se da una directriz específica al Estado: la economía estará a su cargo, y por mandato de la Ley intervendrá en la prestación de los servicios públicos y privados, para *“racionalizar la economía con el fin de conseguir*

*en el plano nacional y territorial, en un marco de sostenibilidad fiscal, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano” (Asamblea Nacional Constituyente , 1991).*

Es importante conocer los principios y la naturaleza que orientan al Sistema Nacional de Transporte, toda vez que es en ellos en los que deben basarse las diferentes autoridades para tomar decisiones que afecten al sector. Uno de ellos es la especial protección estatal, que desde el artículo cuatro del Estatuto y teniendo en cuenta lo que se plantea en el Plan Nacional de Desarrollo, el servicio de transporte es público ante cualquier circunstancia y como tal:

(...) continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.”, y que “(...) implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo. (Congreso de Colombia, 1996)

Ahora, en el artículo cinco del Estatuto, en su inciso segundo, se plantea una visión que ha sido debatida por la Corte Constitucional:

El servicio privado de transporte es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas. En tal caso sus equipos propios deberán cumplir con la normatividad establecida por el Ministerio de Transporte. Cuando no se utilicen equipos

propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente habilitadas en los términos del presente Estatuto. (Congreso de Colombia, 1996)

Aquella disposición normativa que ha sido objeto de debate para la alta corporación de interpretación constitucional, a saber mediante la Sentencia C-033 de 2014, el Magistrado Ponente Dr. Nilson Pinilla Pinilla y la sala de decisión declararon exequible el apartado, ya que durante el proceso los demandantes sostenían que el apartado desconocía plenamente el régimen de los servicios públicos esenciales, la libertad de locomoción, la libertad económica o la iniciativa privada, y la protección de las garantías y derechos fundamentales como la dignidad humana, el trabajo y el debido proceso (Corte Constitucional, 2014).

La sala aduce que el Estado no sólo está facultado para reglamentar, regular y controlar el transporte en sus diferentes modalidades, sino que también sobre dicho servicio público debe garantizar que se preste bajo rigurosas condiciones de seguridad y comodidad.

Por otro lado y más recientemente la Corte se declaró inhibida mediante la Sentencia C-391 de 2019 para emitir pronunciamiento alguno sobre la constitucionalidad del apartado normativo, toda vez que para la sala de decisión el cargo no era suficiente, pues “(...) *los argumentos presentados por el demandante no planteaban una duda mínima acerca de la inconstitucionalidad de las normas demandadas*” (Corte Constitucional, 2019).

La Corte Constitucional ha sido una real garante de la forma y del fondo en el que se tramitan las diferentes normas en el Congreso y en el Ejecutivo, así es como de una ley puede provenir el llamado al Estado para que reglamente materias específicas, según su criterio y los organismos técnicos vinculados.

Pues bien, con respecto a la creación, funcionamiento y en general la prestación del servicio público por parte de las empresas, el Gobierno Nacional ha intentado realizar cambios estructurales al Estatuto General, por medio de los Decretos 266 de 2000 y el Decreto 1122 de 1999, pero ambos han sido declarados inexequibles en diferentes providencias y por diferentes salas de decisión.

Es el caso del Decreto 266 de 2000 que fue declarado inexequible en su integridad por medio de la Sentencia C-1316 de 2000, Magistrado ponente Dr. Carlos Gaviria, el mismo provino del desarrollo de una directriz dada a partir de la Ley 573 de 2000, la cual se refería a una norma inexistente, y al declarar la Corte la inexequibilidad de la norma que sirvió de fundamento para la expedición del Decreto, como consecuencia tumba también él mismo (Corte Constitucional , 2000).

Lo mismo sucede con el Decreto 1122 de 1999, que se expidió con fundamento en las facultades extraordinarias que el Congreso le otorgó al Gobierno Nacional por medio de la también declarada inexequible Ley 489 de 1998, como consecuencia lógica:

(...) si es obvio que a partir de la notificación de la sentencia C-702 de 1999, los decretos leyes expedidos con base en el artículo 120 de la Ley 489 de 1998, son inaplicables, por ser manifiestamente inconstitucionales (CP art. 4°), no tendría ningún sentido jurídico que se mantuvieran formalmente en el ordenamiento los artículos no acusados del decreto 1155 de 1999, por no haber sido expresamente acusados, cuando es obvio que, de manera protuberante, carecen de toda eficacia jurídica, por cuanto ha desaparecido del ordenamiento la norma que les servía de base. (Corte Constitucional , 1999)



El Estatuto General es claro, direcciona al Ministerio de Transporte para que decida sobre asuntos específicos, pero enmarca esas decisiones a unas bases sólidas, que no pueden desconocerse por los actores e intervinientes en el sector. Así es como menciona qué tipo de equipos son los que tienen capacidad transportadora autorizada para atender la prestación óptima de los servicios, al respecto menciona que las empresas que previamente han sido habilitadas deben desplegar su actividad mercantil mediante equipos matriculados o registrados para dicho servicio específico, previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, las entidades adscritas, vinculadas o con relación de coordinación, según la infraestructura de cada Modo de transporte, y así lo establece en el capítulo quinto (Congreso de Colombia, 1996).

No sólo desarrolla conceptos sobre la maquinaria y disposiciones varias, sino que también regula los servicios que son conexos a la prestación del servicio público de transporte, quién decide sobre las tarifas, y muy importante las condiciones de seguridad que deben tener los operadores autorizados, creando así la Dirección General de Seguridad con el objeto de apoyar a la Policía Especializada en Transporte y Tránsito. También dispone las sanciones y procedimientos según el modo, y las disposiciones sobre el transporte internacional y fronterizo, y otras especiales (Congreso de Colombia, 1996).

Dentro de esas disposiciones especiales hay normas directas que siguen vigentes, que de igual forma intentaron ser cambiadas en su fondo por medio del Decreto 266 de 2000 y 1122 de 1999, las cuales definen la competencia territorial y dispone que:

(...) cada autoridad municipal o distrital decidirá lo relacionado con la utilización de su propia infraestructura de transporte, a menos que por la naturaleza y complejidad del asunto, el Ministerio de Transporte asuma su conocimiento para garantizar los derechos del

usuario al servicio público. Cuando el servicio sea intermunicipal, será competencia del Ministerio de Transporte. (Congreso de Colombia , 1996)

Finaliza el Estatuto General con normas especiales también para los diferentes modos, a saber: transporte aéreo, marítimo, fluvial, ferroviario y masivo, que son las categorías que plantea para diferenciar los diferentes segmentos que integran ese gran Sistema Nacional de Transporte, y obviamente el régimen de transición de la norma.

Sin dejar a un lado el Estatuto, el Gobierno Nacional, y haciendo uso de las facultades constitucionales conferidas desde el artículo 189 Superior, en su numeral 11, en el año 2015 el Ministerio de Transporte expide el Decreto Único Reglamentario 1079 a nivel Nacional, con el fin de constituir una política pública gubernamental con la simplificación y compilación del sistema nacional que ha regulado durante todos los años al Sistema Nacional de Transporte (Ministerio de Transporte, 2015).

(Ministerio de Transporte, 2015) En el mismo reitera de entrada la cabeza del sector, el Ministerio de Transporte, y las entidades adscritas del sector descentralizado que acompañarán a la cabeza en la *“(...) ejecución de las políticas, estrategias, planear programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo a los lineamientos dados por (...)”* claro está, el Ministerio, los mismos son:

1. El Instituto Nacional de Vías (INVIAS): quien tiene a cargo en pocas palabras la ejecución de programas y proyectos de infraestructura de la Red Vial Nacional de todos los Modos.

2. La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI): creada para administrar y evaluar los proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privada (APP) para la infraestructura pública de transporte en todos los Modos, servicios conexos y relacionados.
3. La Aeronáutica Civil (Aerocivil): Quien tiene como objetivo la garantía del desarrollo de la aviación civil y en general de la administración del espacio aéreo con respecto a la seguridad y eficiencia.
4. La Superintendencia de Puertos y Transporte: A su cargo se encuentra ejercer las funciones de inspección, vigilancia y control, en representación del Presidente de la República como Suprema Autoridad Administrativa.
5. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV): Quien tiene la obligación de planificar, articular y gestionar la seguridad vial del país.
6. La Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT): Quienes planean el desarrollo de la infraestructura de transporte con el fin de promover la competitividad, conectividad, movilidad y desarrollo en este sentido.
7. La Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT): Diseñan y definen el marco de regulación económica de los servicios en general de transporte y su infraestructura, cuando se presentan las fallas de mercado, promoviendo así la eficiencia y la competencia de las empresas que se creen para la prestación de éste servicio público, controlando así el abuso de la posición dominante y la aparición de monopolios entre las compañías, sean públicas o privadas pues el hecho de que sean creadas por organismos estatales o tengan participación pública no quiere decir que

tengan permitido constituir un monopolio, y eso se deja claro desde el artículo 334 Superior.

Pero, ¿por qué el Ejecutivo por medio del Ministerio de Transporte expide una norma tan única, si esa actividad le correspondía naturalmente en primera medida al Congreso de la República?, pues la respuesta se encuentra justo en el encabezado de éste Decreto Único, en el cual se deja por sentada la facultad reglamentaria que incluye la posibilidad de compilar normas de la misma naturaleza, y al tratarse de eso, una compilación, no requiere consulta previa, pero sí un arduo trabajo de investigación para la recolección que incluyó entre otras acciones, el pedir información a la Relatoría y la Secretaría General del Consejo de Estado sobre la vigencia de los decretos material de ese trabajo realizado desde el Ministerio de Transporte, que sirve mucho hoy en día para tener claridad sobre asuntos concretos.

A saber, uno de los más importantes es la definición que se le da tanto al transporte público como al privado, y a la actividad transportadora en general. Ésta última y basados en la Ley 336 de 1996, antes mencionada, es el “(...) *conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro (...)*”, en la misma Ley se define el transporte privado como “(...) *aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales o jurídicas.*”, y por su lado la Ley 105 de 1993 nos trae la definición de transporte público: “(...) *es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas, por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica*” (Congreso de Colombia, 1996) .

Ampliamente la normatividad nos ha indicado que el Ministerio de Transporte es la autoridad competente y tiene jurisdicción a nivel nacional, pero ésta recopilación nos trae toda la información debidamente discriminada, a saber, tienen jurisdicción distrital y municipal los Alcaldes Municipales y/o distritales, o en los que estos deleguen tal atribución.

En la jurisdicción del Área Metropolitana constituida de conformidad con la ley, tiene competencia la autoridad única de transporte metropolitano, que es una institución que puede crearse en consenso y debido a esa alianza específica, o los alcaldes respectivos de forma conjunta y coordinada, pues no es obligación el crear una organización a parte de las ya establecidas en cada municipio para poder regular en su territorio el tema de tránsito, con los límites legales.

Lo anterior quiere decir que si hay normatividad específica para los territorios, no puede prestarse ese servicio bajo esas condiciones por fuera del radio de acción autorizado, es decir, y conforme a lo establecido en la sección dos, extraída del artículo 10 del Decreto 170 de 2001: *“Las autoridades de transporte metropolitanas, municipales y/o distritales, no podrán autorizar servicios de transporte por fuera del territorio de su jurisdicción, so pena de incurrir en causal de mala conducta”* (Ministerio de Transporte, 2001).

Las autoridades antes mencionadas no sólo tienen la potestad y competencia sobre el transporte en su territorio, sino también tienen a su cargo la inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio, ya que no sólo cae esa responsabilidad en las Superintendencias que se creen, como se podría pensar.

Ahora, ya sabemos todo con respecto a la jurisdicción y competencia, y es aún más importante conocer cuáles son los requisitos y pautas para lograr estar habilitado como

empresa legalmente constituida que tiene interés en prestar el servicio público de transporte terrestre de pasajeros, bien sea en el radio municipal, distrital o metropolitano.

Éste tipo de directrices emanan del Decreto 170 de 2001, el cual establece que ninguna empresa nueva, así cuente con Registro Mercantil de cualquier Cámara de Comercio del país, puede operar hasta tanto la autoridad competente además de otorgarle debidamente el certificado de habilitación, le asigne el radio, las rutas o la frecuencia a servir (Ministerio de Transporte, 2001).

Pero lo anterior es aplicable única y exclusivamente a aquel servicio colectivo, es decir, cuando la modalidad de prestación del servicio es prestado por medio de vehículos tipo buseta, van, bus, modalidad que también tienen plataformas digitales.

Por su parte es el Decreto 172 de 2001 el que nos habla sobre la habilitación de las empresas nuevas de transporte con respecto a la prestación del servicio de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros en los niveles básicos y de lujo (Ministerio de Transporte, 2001).

Ese servicio individual, como queda plasmado con las modificaciones realizadas al Decreto 172 por medio del Decreto 2297 de 2015, no está sujeto a rutas ni horarios, el usuario es quien fija el lugar o sitio de destino y el recorrido es establecido libremente por las partes contratantes, haciendo uso de su voluntad (Presidente de la República, 2015).

Ahora si comenzamos a entrar en aquellas disposiciones normativas que interfieren de manera directa en los servicios que más conocemos de las plataformas digitales, y que se dividen justamente en:

- 1. Servicio básico:** Garantiza una cobertura adecuada, con tarifas y condiciones asequibles. Dice el Decreto 2297: *“Se puede ofrecer a través de medios*

*tecnológicos, con plataformas para la oportuna y eficiente atención a los usuarios, o por medio de atención directa en las vías. La remuneración por la prestación del servicio puede realizarse con dinero en efectivo.”*, no limitando ni los medios de pago ni la forma cómo se pide y adquiere finalmente el servicio

- 2. Servicio de lujo:** Ofrece unas mejores condiciones de comodidad, accesibilidad y operación, que en todo son superiores al nivel básico, y para ello es que se realiza la diferenciación. Se caracteriza, puntualiza el Decreto:

(...) por ofrecer sus servicios utilizando únicamente medios tecnológicos con plataformas para la oportuna y eficiente atención a los usuarios. El paso solo se realiza por medios electrónicos y el servicio únicamente se presta en vehículos de clase automóvil sedan, campero de cuatro puertas y/o camioneta cerrada. Este servicio contará con tarifa mínima regulada, que en ningún caso será igual o inferior a la del nivel básico. (Presidente de la República, 2015)

En el artículo ocho y nueve del mencionado Decreto 172 se establecen las mismas autoridades de transporte y la competencia sobre el control y vigilancia que para el transporte terrestre automotor colectivo, el ya esgrimido en párrafos anteriores.

Este servicio no es ajeno a políticas de habilitación específicas: las empresas que deseen prestar éste servicio deberán elevar las solicitudes correspondientes a cada modalidad ante las autoridades competentes, quienes se encargarán de avalar el funcionamiento, y el Decreto 172 especifica además una información para las aplicaciones digitales en el párrafo cuarto del artículo cuatro, que modifica lo dispuesto en el artículo 2.2.1.3.2.1:

Las plataformas tecnológicas que empleen las empresas de transporte debidamente habilitadas, para la gestión y prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros, deben obtener la habilitación del Ministerio de Transporte. Para ello, demostrarán el cumplimiento de las condiciones de servicio que establezca el Ministerio de Transporte, como la posibilidad de calificar al conductor y al usuario, identificar el vehículo que prestará el servicio e individualizar el conductor. (Ministerio de Transporte, 2001)

Los requisitos establecidos en la norma para la prestación del servicio básico como de lujo son totalmente diferentes, pues van desde la certificación y garantía de aspectos como la comodidad, accesibilidad, tipo de vehículo y tarifa diferencial.

En la sección cuatro del Decreto Único se expone una prohibición, que servirá para entender si las plataformas digitales como Uber y demás se remiten realmente al cumplimiento de la normatividad sobre la materia: las empresas que estando debidamente autorizadas y habilitadas para la prestación de los servicios de transporte público individual, bien sea básico o de lujo, que no permitan en su operación la intervención de conductores que no se encuentren afiliados al Sistema de Seguridad Social, incurrirán en una infracción a las normas generales de transporte, y lo cual generará una sanción, de las establecidas en la Ley 336 de 1996, según lo dispuesto en el Decreto 1047 de 2014 en su artículo cinco (Presidente de la República, 2014).

(Presidente de la República, 2015) Si bien el Decreto 348 de 2015 nos hace la aclaración sobre la existencia y habilitación del servicio de transporte terrestre automotor especial, plataformas como Uber no entrarían dentro de ese espectro, toda vez que no se



trata de un servicio ofrecido 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 ese grupo determinable, según lo establecido por la norma en mención.

### **Normatividad con respecto al acceso a las tecnologías - Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MinTIC)**

Quedando claras las condiciones y preceptos normativos básicos que regulan la actividad de transporte en Colombia, hay una arista muy importante que tiene que evaluarse antes de lanzar conclusiones sobre la prestación del servicio de las plataformas tecnológicas como Uber, y es lo que rodea el mundo tecnológico y las posibilidades que de él se desligan para con los derechos de los consumidores digitales.

(MinTIC, 2020) El Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones tiene objetivos específicos, y desde la Ley 1341 de 2009 o Ley TIC, se le encomienda el liderazgo de las iniciativas públicas para impulsar la inversión en el sector de las tecnologías, incrementar y facilitar el acceso de todos los habitantes del territorio nacional a las herramientas de la información y las comunicaciones, y en general:

1. Diseñar, formular, adoptar y promover las políticas, planes, programas y proyectos en general, en consonancia con lo dispuesto en la Constitución Política y las leyes concordantes, en el sector tecnología, promoviendo la inversión y la disminución de la brecha digital que existe en nuestro país con respecto al acceso.

2. Promover el uso y aplicación adecuadas de las tecnologías entre los ciudadanos, las empresas, el Estado y los demás agentes tanto nacionales como internacionales que intervienen directamente en sus usos y desarrollos.
3. Promover la investigación e innovación en la búsqueda de la competitividad regional y avance tecnológico tanto a nivel nacional como internacional.
4. El objetivo más importante: definir la política pública y adelantar la inspección, vigilancia y el control del sector de tecnologías de la información y las comunicaciones, así como ejercer la asignación, gestión, planeación y administración del espectro radioeléctrico.

El Ministerio no se ha pronunciado por medio de conceptos o resoluciones sancionatorias con respecto a plataformas específicas, por el contrario ha sido siempre muy claro con su posición en medios de comunicación y para con otras autoridades administrativas al respecto, y así lo dejó claro el 23 de marzo de 2017, cuando por medio del radicado número 58486, respondió la solicitud de medidas cautelares que se pretendían hacer valer en un proceso de Acción Popular contra Uber (MinTIC, 2017).

En el comunicado de prensa aclaran que la neutralidad es característica y fundacional del internet, y es ampliamente protegido por la comunidad internacional, y que el principio propende por la protección del derecho de los ciudadanos al acceso libre y abierto a esta herramienta, así como al acceso a la información, la libertad de empresa y la libre competencia, todos derechos consagrados en la Constitución Nacional. (MinTIC, 2017)

Aclaran además que, frente a la acción Constitucional interpuesta, el Ministerio:

La misión de esta cartera es la de promover e incentivar el desarrollo de aplicativos digitales, y a la fecha seguirá con el cumplimiento y fortalecimiento de la misma. El Ministerio TIC no puede tomar, ni tomará medida alguna para cancelar aplicativos. Por último, el Ministerio TIC no está facultado para asumir las competencias de vigilancia y control que corresponden por disposiciones legales a otras autoridades públicas. (MinTIC, 2017)

Le recordó a quienes pretendían el apoyo del MinTIC que se trabaja bajo una política de Estado denominada ‘Plan Vive Digital’, el cual permitirá y ha permitido conectar al país con los ciudadanos, lograr que los colombianos se apropien de las tecnologías y llevarlos a una economía digital, por lo que continuarán desde el despacho con el fortalecimiento y defensa de la política, en articulación con lo dispuesto en la normatividad vigente y la Constitución Política.

En su escrito, MinTIC sale en defensa del principio de neutralidad de internet, o lo que se conoce en el mundo de la tecnología como neutralidad en la red, que se encuentra contemplado en nuestro ordenamiento jurídico desde la Ley 1450 de 2011 (Congreso de Colombia, 2011), por medio de la cual se expidió el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, que en su artículo 56 establece este principio, que es realmente importante poner en conocimiento para el presente, con apartados resaltados en negrilla por este investigador:

**ARTÍCULO 56. NEUTRALIDAD EN INTERNET.** Los prestadores del servicio de Internet:

1. Sin perjuicio de lo establecido en la Ley 1336 de 2006, no podrán bloquear, interferir, discriminar, ni restringir el derecho de cualquier usuario de Internet, para utilizar, enviar,

recibir u ofrecer cualquier contenido, aplicación o servicio lícito a través de Internet. En este sentido, deberán ofrecer a cada usuario un servicio de acceso a Internet o de conectividad, que no distinga arbitrariamente contenidos, aplicaciones o servicios, basados en la fuente de origen o propiedad de estos. **Los prestadores del servicio de Internet podrán hacer ofertas según las necesidades de los segmentos de mercado o de sus usuarios de acuerdo con sus perfiles de uso y consumo, lo cual no se entenderá como discriminación.**

2. No podrán limitar el derecho de un usuario a incorporar o utilizar cualquier clase de instrumentos, dispositivos o aparatos en la red, **siempre que sean legales y que los mismos no dañen o perjudiquen la red o la calidad del servicio.**

3. Ofrecerán a los usuarios servicios de controles parentales para contenidos que atenten contra la ley, dando al usuario información por adelantado de manera clara y precisa respecto del alcance de tales servicios.

4. Publicarán en un sitio web, toda la información relativa a las características del acceso a Internet ofrecido, su velocidad, calidad del servicio, diferenciando entre las conexiones nacionales e internacionales, así como la naturaleza y garantías del servicio.

5. Implementarán mecanismos para preservar la privacidad de los usuarios, contra virus y la seguridad de la red.

6. Bloquearán el acceso a determinados contenidos, aplicaciones o servicios, sólo a pedido expreso del usuario.

**PARÁGRAFO.** La **Comisión de Regulación de Comunicaciones** regulará los términos y condiciones de aplicación de lo establecido en este artículo. La regulación

inicial deberá ser expedida dentro de los seis meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley.

**PARÁGRAFO 2o.** Parágrafo adicionado por el artículo 4 del Decreto Legislativo 555 de 2020. El nuevo texto es el siguiente: La Comisión de Regulación de Comunicaciones definirá las reglas y eventos en los que los proveedores de redes y servicios de telecomunicaciones, que prestan servicios de conexión a Internet podrán, con sujeción a las necesidades que se generen por aumentos del tráfico que cursa sobre las redes y las mayores demandas del servicio, priorizar el acceso del usuario a contenidos o aplicaciones relacionados con los servicios de salud, las páginas gubernamentales y del sector público, el desarrollo de actividades laborales, de educación y el ejercicio de derechos fundamentales, únicamente durante la ocurrencia de pandemias declaradas por la Organización Mundial de la Salud.

Los proveedores de redes y servicios de telecomunicaciones, que prestan servicios de conexión a Internet deberán reportar, mínimo cada dos días, a la Comisión de Regulación de Comunicaciones el comportamiento del tráfico de sus redes a efectos de determinar oportunamente las medidas a implementar para priorizar contenidos o aplicaciones, durante la ocurrencia de pandemias declaradas por la Organización Mundial de la Salud.

Adicionalmente, deberán reportar la evidencia suficiente que justifique la priorización de las aplicaciones o contenidos antes mencionados, al menos 24 horas antes de iniciar la priorización de la que trata el presente parágrafo transitorio. Este informe deberá contener también la fecha y hora exacta de inicio y la fecha y hora exacta de finalización de la priorización, sin que pueda exceder la durante la ocurrencia de pandemias declaradas por la

Organización Mundial de la Salud. En ningún caso, la priorización implicará el bloqueo de algún tipo de aplicación o contenido, salvo aquellos prohibidos expresamente por la Ley.

Durante la ocurrencia de pandemias declaradas por la Organización Mundial de la Salud, los servicios de reproducción de video bajo demanda sobre Internet priorizarán la transmisión de sus contenidos en formato de definición estándar, es decir, que no sea de alta definición ni superior (Congreso de Colombia, 2011).

A este principio es que se refiere MinTIC en su respuesta al Tribunal Administrativo de Cundinamarca en su proceso constitucional, que en consonancia con la Constitución Política tiene unos límites, y son los que contraríen los objetivos del Estado con respecto a la lucha contra las drogas, el tráfico de personas, la protección de los derechos fundamentales de los menores con respecto a la pornografía infantil, y aquellos propósitos de juegos y apuestas que no se encuentren reguladas expresamente, puesto que son mercados que el Gobierno se reserva el derecho de aprobar o no a ciertos agentes económicos, de resto, e interpretando de la manera más amplia el principio de la neutralidad en internet, es legal toda iniciativa privada o pública que conlleve a la prestación de servicios legales en el territorio colombiano.

La norma también es clara en asignar a la Comisión de Regulación de Comunicaciones las funciones de definir las reglas de los servicios de conexión a internet, y así desarrollar a profundidad el principio

Para lo anterior, por medio de la Resolución número 3502 de 2011, la Comisión establece las condiciones regulatorias relativas a la neutralidad en la red, dando cumplimiento a las directrices establecidas en el artículo 56 de la Ley 1450 de 2011, ya puesta en conocimiento, y garantizando la libre y leal competencia, en consonancia con la

protección de los derechos e intereses de los usuarios conforme a lo establecido en la Constitución Política, en artículos como el 356 que establecen la adecuada prestación y acceso a los servicios públicos (Comisión de Regulación de las Comunicaciones, 2011).

Adicionalmente, ya por medio de la Resolución 3067 de 2011, en su artículo 2.2, la Comisión había definido los indicadores de calidad para los servicios de telecomunicaciones, estableciendo así que los proveedores en general que presten el servicio de acceso a internet no pueden bajo ninguna circunstancia bloquear el acceso a páginas web o el uso de aplicaciones digitales sin contar con el consentimiento expreso del usuario mismo, y obviamente, en los casos que por disposición legal o reglamentaria sobre la materia se prohíba su acceso y utilización (Comisión de Regulación de las Comunicaciones, 2011).

En la misma Resolución 3067 en su artículo 2.3 establece una obligación de protección por parte de los proveedores del servicio, en el sentido de ofrecer los servicios con la garantía de seguridad de la red y la integridad del mismo, así como implementar modelos de seguridad acordes con las características de la red, que eviten a toda costa el acceso no autorizado, la interrupción, el repudio o la interferencia deliberada de la comunicación (Comisión de Regulación de las Comunicaciones, 2011).

Luego en la Resolución 3066 de 2011, por medio de la cual se establece el Régimen Integral de Protección de los Derechos de los usuarios de los servicios de telecomunicaciones, dispone en el artículo 97 que los mismos tienen derecho a utilizar, enviar, recibir y ofrecer cualquier tipo de contenido, aplicación o servicio que se encuentre habilitado y legalmente protegido a través de los servicios de internet, salvo, claro está,

aquellos servicios y productos que estén prohibidos expresamente por la Ley (Comisión de Regulación de las Comunicaciones , 2011).

De la misma manera, y construyendo la base para acatar lo dispuesto en el Plan Nacional de Desarrollo, recuerda que por medio de la Resolución 3101 de 2011, en su artículo 4 numeral 4.9 ya había establecido el principio de “no restricción” con respecto a las relaciones de acceso e interconexión entre proveedores, por medio del cual los proveedores de redes y servicios de telecomunicaciones se abstendrán de imponer restricciones para el acceso a cualquier servicio, aplicación o contenido de otros proveedores, salvo, siempre realizando la excepción, de aquellos que por mandato legal o normativo en general se encuentre prohibido, restringido o por fuera del comercio (Comisión de Regulación de las Comunicaciones, 2011).

Basado en los antecedentes no sólo institucionales sino también realizando la respectiva consulta externa a diferentes instituciones, empresas y representantes de experiencias internacionales sobre la neutralidad de la red o del internet, resuelve por medio de la Resolución 3502 (Comisión de Regulación de las Comunicaciones, 2011) que para los proveedores de redes y servicios de telecomunicaciones que prestan el servicio de acceso a internet, y aquellos que intervengan en el uso del consumidor digital, le aplicarán los siguientes principios:

### **ARTÍCULO 3. PRINCIPIOS.**

**3.1 LIBRE ELECCIÓN.** El usuario podrá libremente utilizar, enviar, recibir u ofrecer cualquier contenido, aplicación o servicio a través de Internet, salvo en los casos en que por disposición legal u orden judicial estén prohibidos o su uso se encuentre restringido.



Adicionalmente, el usuario podrá libremente utilizar cualquier clase de instrumentos, dispositivos o aparatos en la red, siempre que sean legales y que los mismos no dañen o perjudiquen la seguridad de la red o la calidad del servicio.

**3.2 NO DISCRIMINACIÓN.** En todo momento, los proveedores de redes y servicios de telecomunicaciones que prestan el servicio de acceso a Internet brindarán un trato igualitario a los contenidos, aplicaciones y servicios, sin ningún tipo de discriminación arbitraria, en especial en razón al origen o propiedad de los mismos (...)"

Y deja por sentada una vez más, en su artículo quinto, la máxima prohibición que cobija la neutralidad en el uso del internet:

**“ARTÍCULO 5. BLOQUEO DE CONTENIDOS.** Los proveedores de redes y servicios de telecomunicaciones que prestan el servicio de acceso a Internet no podrán bloquear, interferir, discriminar, ni restringir el derecho del usuario para utilizar, enviar, recibir u ofrecer cualquier contenido, aplicación o servicio a través de Internet, sin el consentimiento expreso del usuario (...) (Comisión de Regulación de las Comunicaciones, 2011)

Es el libre acceso de los usuarios o consumidores digitales a todos los servicios, contenidos y aplicaciones móviles lo que comprende de manera general la misión y visión del principio de neutralidad en la red, basado en la nativa estructura de código abierto con la que ha sido concebida desde el nacimiento del internet. El bloqueo o limitación al acceso a estos servicios limita los beneficios que con la aparición del internet surgieron, y debido a ello que se han suscrito derechos para los usuarios, los mismos que pueden verse vulnerados si las compañías públicas o privadas que proveen el acceso a los servidores y a

la red en general accionan mecanismos con los cuales bloquean de manera unilateral el contenido, o siquiera la velocidad con la que correría normalmente una aplicación o sitio web, porque también esto se constituye como bloqueo.

(Comisión de Regulación de las Comunicaciones, 2011) El tema y debate sobre la neutralidad, según lo expone la misma Comisión de Regulación de Comunicaciones en su documento de consulta pública sobre la neutralidad en la red, comenzó en septiembre de 2005 cuando la FCC (Federal Communications Commission) de Estados Unidos, estableció una declaración en cuanto a la neutralidad en internet, incluyendo cuatro libertades básicas que tienen los usuarios de internet en el país norteamericano:

1. Libertad de acceder a los contenidos completamente legales.
2. Libertad en la usabilidad de aplicaciones móviles.
3. Libertad de conectarse por medio de los dispositivos móviles personales que no sean peligrosos para la red en general, con el fin de proteger a toda la comunidad digital.
4. Derecho a obtener completa información sobre el plan de servicios que el usuario contrate, con la libertad de que este elija a cuál acceder.

Lo anterior quedó consignado en el oficio FCC 05-151 del 23 de septiembre de 2005 de esa autoridad estadounidense (FCC 05-151, 2005).

Por su parte sorprende que sobre la materia haya sido Chile, un país latinoamericano, sea el primero en legislar propiamente sobre la neutralidad en internet, pues lo conceptualizado por la FCC en Estados Unidos era la antesala de lo que después se debatiría en el Congreso del

país angloparlante, pero Chile fue el primero en convertir los debates en una ley propiamente hablando.

De esa forma en agosto de 2010, expone el documento de la Comisión de Regulación de Comunicaciones: “(...) dispone que ni los operadores de telecomunicaciones ni los que presten servicios comerciales de conexión a Internet podrán arbitrariamente bloquear, interferir, discriminar, entorpecer ni restringir el derecho de cualquier usuario de Internet para utilizar, enviar, recibir u ofrecer cualquier contenido, aplicación o servicio legal a través de Internet, así como cualquier otro tipo de actividad o uso legal realizado a través de la red”. (Comisión de Regulación de las Comunicaciones, 2011)

El Organismo de Reguladores Europeos de Comunicaciones Electrónicas (BEREC, 2016) de la Unión Europea, ofrece una definición a modo de descripción del principio de neutralidad en la red: “*Todo el tráfico que circula por una red es tratado de forma igual, independientemente del contenido, la aplicación, el servicio, el dispositivo o la dirección del que lo envía o recibe*”.

Nicholas Economides, profesor de economía de la New York University Stern School of Business en Estados Unidos, define a la neutralidad en la red como “*un esquema en el que no se discrimina en el precio (o de alguna otra forma) entre paquetes (o bits), ni en la identidad del generador de contenidos o del usuario*” (Márquez, 2018).

Teniendo entonces muy presente este principio es que el Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones ha tenido siempre una visión neutral frente a la prestación de servicios de transporte y otros como hoteleros y de domicilios, por parte de plataformas digitales, toda vez que no tiene otro camino más que respetar la neutralidad en internet y apartarse de debates que persiguen legalmente el funcionamiento de las mismas.

El 2020 el movimiento legislativo y judicial al respecto está impregnado de ciertas directrices impartidas desde el Plan Nacional de Desarrollo, y desde la Consejería para la Transformación Digital; Hay decisiones que se tienen que tomar tarde que temprano, por eso es que mediante un comunicado de prensa que data del 14 enero de 2020, el Gobierno Nacional, partiendo de la situación jurídica de Uber en el conflicto dirimido por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, inicia una hoja de ruta con los diferentes ministerios e instituciones que intervienen en la llamada economía naranja para establecer precisamente los nuevos parámetros y lineamientos normativos para la reglamentación total de las plataformas y aplicaciones digitales (MinTIC, 2020).

Víctor Muñoz, consejero Económico y de Transformación Digital para la fecha, aseguró que de la mano del Ministerio de Comercio, MinTIC, Impulsa, empresarios e inversionistas de las compañías tecnológicas que brindan sus servicios por medio de aplicaciones móviles, atendiendo a la velocidad con la que llegan los cambios tecnológicos al país y a la región, se buscará planear el futuro de estas nuevas herramientas tecnológicas (MinTIC, 2020).

A su vez, Ángela María Orozco, Ministra de Transporte y quien ha llevado los procesos más importantes contra la plataforma número uno en Colombia, es decir, Uber, mencionó que trabajará de manera consensuada en las mesas de concertación, sin olvidar por supuesto los gremios de taxistas y a los usuarios, para la construcción de los parámetros que servirán de proyecto de Ley para que el Congreso sea quien tome la última palabra sobre el asunto concreto (MinTIC, 2020).

El 5 de febrero de 2020, por medio de otro comunicado de prensa, el MinTIC (MinTIC, 2020) anunció el inicio de las mesas y reuniones con los sectores intervinientes, sobretodo, para cumplir con la directriz establecida desde el artículo 205 del nuevo Plan Nacional de

Desarrollo, Ley 1955 de 2019, que le pone un plazo de un año como máximo al Gobierno Nacional para que presente el proyecto de Ley que permitirá establecer las condiciones para el funcionamiento de las plataformas digitales en el territorio Nacional, con énfasis en la protección de los derechos laborales y los trabajadores de las mismas (Congreso de Colombia, 2019).

Al respecto Víctor Muñoz, quien encabeza las negociaciones, enfatizó que las reuniones no se están realizando única y exclusivamente para satisfacer las necesidades de unas pocas aplicaciones o con el objetivo de regular sólo lo concerniente al servicio de transporte por medio de las mismas, sino que por el contrario se pretende crear el marco normativo que sirva de base a todas las iniciativas digitales que se materialicen en aplicaciones o páginas web para la prestación de sus servicios o la venta de sus productos, pues al ser todas parte de la economía naranja colaborativa y estar en el marco de las empresas digitales, todas tienen que seguir las pautas allí concretadas.

Al respecto el Consejero Muñoz explicó que: *"en la reunión del día de ayer, lo que se hizo fue convocar a las diferentes plataformas digitales y los gremios; fue una reunión a la que asistieron la Andi, la Cámara de Comercio Electrónico, la CCIT (Cámara Colombiana de Informática y Telecomunicaciones), y cerca de 20 plataformas, tanto de domicilios, transporte y otro tipo de sectores, donde estamos, como Gobierno, escuchando los diferentes planteamientos y las aproximaciones que ellos tienen frente a este tema, que lo que busca es la protección en términos de seguridad social de las personas que prestan servicio a través de plataformas."* (MinTIC, 2020)

Hasta la fecha de publicación del presente trabajo de investigación el Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, ni el Ministerio de Transporte, han presentado de manera directa el proyecto de Ley que se está creando por medio de las reuniones de concertación.

Por el contrario, por parte de los Congresistas Mauricio Toro Orjuela del Partido Alianza Verde y Jennifer Kristin Arias Falla del Partido Centro Democrático, se radicó el Proyecto de Ley 212 de 2020 el pasado 13 de agosto de 2020, por medio del cual se pretende proteger el trabajo en los nuevos entornos digitales, y más objetivamente la contratación de los llamados colaboradores autónomos a través de las diferentes plataformas digitales de la economía naranja colaborativa de la que hacen parte (Arias, 2020).

En el mencionado Proyecto de Ley 212 se pretende definir ciertos asuntos que han causado revuelo a nivel Nacional, como por ejemplo la afiliación al Sistema de Seguridad Social, que desde el artículo 6 del mismo sería por parte de los colaboradores autónomos como independientes, a no ser de que devenguen más de un salario mínimo mensual, entre otras disposiciones; No se ha aprobado siquiera el debate para el proyecto.

### **Pólizas de seguros para vehículos particulares que prestan un servicio público**

El Decreto 348 de 2015 reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor y en su artículo 25 establece la obligatoriedad de contratar una póliza de seguros con una empresa que este debidamente autorizada para operar en Colombia, esta póliza debe ser tanto de responsabilidad civil contractual, para garantizar la protección y la seguridad de los pasajeros, y adicionalmente de responsabilidad civil extracontractual para proteger a un tercero que se vea afectado por un accidente de tránsito.

La anterior exigencia no le es aplicable a los particulares en general, pero entonces ¿Qué sucede con los particulares que prestan un servicio público de transporte como en el caso de Uber, Indrive, Cabify y demás empresas privadas que por medio de plataformas y aplicaciones tecnológicas prestan este tipo de servicio?; Se ha debatido al respecto ya que cuando un vehículo se destina al servicio público asume mayores riesgos que un particular, por eso las pólizas de estos normalmente son más costosas y tienen mayor cobertura.

Adicionalmente existe otro inconveniente a la hora de hablar de pólizas de seguros cuando se hace referencia a empresas como Uber, ya que estas al no estar plenamente reguladas en la normatividad Colombiana y al no contar con la habilitación y autorización exigida por la ley operan de manera ilegal y muchas aseguradoras se niegan a cubrir actividades que se consideren ilegales, tal y como lo indica Fasecolda, gremio de los aseguradores, cuando *“insisten que un principio básico de los seguros radica en no cubrir actividades ilegales, pero aclaran que cada compañía tiene un clausulado determinado y pueden dar la cobertura, siempre y cuando el propietario del vehículo particular advierta para qué lo está utilizando y le hagan los ajustes respectivos en la prima”* (Dinero , 2017).

Ha la hora de asegurar un vehículo se tiene que dar cuenta a la aseguradora con la que se pretende contratar la póliza de seguros cual será el uso real que le dará al vehículos, con el fin de determinar con precisión la cobertura del seguro, así mismo por que la aseguradora en el caso de presentarse algún tipo de daño en el vehículo indagara exhaustivamente las circunstancias de modo, tiempo y lugar en como sucedieron los hechos que dieron lugar al daño o al accidente y pondrán especial atención al uso que se le estaba dando al automotor, ya que la cobertura del seguro solo se hará efectivo si el vehículo se estaba usando para lo que fue registrado; Fasecolda se pronuncia al respecto y dice que:

“Las pólizas de vehículos no amparan ningún hecho que no esté descrito en la póliza. Así, por ejemplo, si un vehículo particular es usado para hacer acarreos o como grúa, eso implica una exclusión y no se paga. El cubrimiento del seguro solo se hace si los carros son usados para lo que fueron registrados, explica una vocera de Fasecolda y agrega que a la hora de pagar un siniestro las compañías verifican el uso que se le estaba dando para saber si van a indemnizar o a objetar” (Dinero , 2017).

Por su parte Uber según lo indica en su página oficial cuenta con una póliza de seguro con una cobertura mínima de *“1 millón en caso de lesión o de daños a terceros en un incidente cubierto; Cobertura para socios conductores sin seguro o con cobertura insuficiente, y en caso de accidentes seguidos de fuga; el auto tiene una cobertura que equivale al valor en efectivo del vehículo después de que se aplique un deducible de \$1,000”* (Uber, 2020).

En un artículo publicado por la revista La República, el 26 de mayo de 2018 se comunica que *“Uber Colombia tiene contratado un seguro de accidentes personales con la aseguradora Allianz, que cubre incapacidad, primeros auxilios, gastos médicos, auxilio exequial y fallecimiento accidental a los ocupantes del vehículo. Este funciona tanto en sus servicios tradicionales como los especializados UberAngel y UberEats”* (Loaiza, 2018).

En la siguiente tabla se pueden evidenciar algunas aplicaciones prestadoras del servicio público de transporte y domicilios, el tipo de seguro y la cobertura que tienen:



SEGUROS PARA CONDUCTORES DE APPS DE TRANSPORTE			
Compañía	Aseguradora	Tipo de seguro	Cubrimiento
	Allianz	Responsabilidad civil y daños a terceros	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Cobertura en todo momento del viaje.</li> <li>● Accidentes personales y daños a terceros.</li> </ul>
	N/E	Pólizas obligatorias servicios de transporte público	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Cobertura de riesgos contractuales y extra contractuales en todos los vehículos.</li> </ul>
	N/E	Seguro global	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Cubre a pasajeros y conductores.</li> </ul>
	Contratada por cada compañía de taxi	Obligatorio, gestionado por el conductor	<ul style="list-style-type: none"> <li>● El conductor debe contar con afiliación a seguro contratado con su compañía de taxis para poder usar la aplicación.</li> </ul>
<b>OTRAS APPS</b> 	N/E	Responsabilidad civil y daños a terceros	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Póliza de seguros de responsabilidad frente a terceros.</li> <li>● Cubrimiento ante accidentes personales, a terceros o casos como robos a sus bicicletas y/o motos.</li> </ul>

Fuente: Sondeo LR / Gráfico: LR-ERI

(Loaiza, 2018)

En conclusión, las pólizas de seguros para los vehículos privados que prestan servicio público de transporte no están reguladas y por ende muchas aseguradoras optan por no realizar contratos de seguros por estas empresas y otras tratan de ofrece alguna cobertura que por un lado se ajuste a la ley y por el otro ajustando dicho seguro a la prima, siempre poniendo de presente la importancia de indicarle a la aseguradora con la cual se contrata el uso real que se le esta dando o se le dará al vehículo.

## Capítulo 4

### El Poder Judicial resuelve.

Ya se ha explorado hasta el momento lo reglamentado por el Congreso de la República en cabeza del Poder Legislativo, con respecto al sector transporte y la digitalización en la prestación de los servicios y la oferta en general, además sobre la libre competencia, la neutralidad en internet y otros aspectos que ya se encuentran plasmados en Leyes de la República, y que vienen inspiradas por las libertades y derechos de la Constitución Política.

Luego de tener clara la normatividad a aplicar, se exploró a quién le corresponde la responsabilidad de llevar a cabo las políticas, dentro del Poder Ejecutivo, claro está, y se descubrió así que son las carteras del Ministerio de Transporte, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, y el Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, los encargados de intervenir en la habilitación y uso de aplicaciones digitales que prestan servicios de transporte, entre otras que debido a su origen digital hacen parte de la economía naranja colaborativa y de toda la revolución tecnológica que hoy vivimos como país, y el gran reto que esto representa para las diferentes funciones del Poder Público.

Entre los Ministerios y el Congreso se han rotado la pelota de quién decide, quién sanciona, quién habilita, pero ninguno ha dado un ultimátum que brinde seguridad jurídica, y toca finalmente dirimir los conflictos entre todos, por jurisdicción y competencia, al Poder Judicial claro está, que no ha sido ajeno al tema.

Desde el estudio que se realizó de las decisiones del Ejecutivo, encontramos que una de las entidades adscritas a los Ministerios, en específico al de Comercio, Industria y Turismo, la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC), tomó la decisión en medio de una demanda por competencia desleal presentada por un gremio de taxistas, de suspender la aplicación Uber, sanción que aplicó desde el 1° de febrero de 2020, y por lo cual la plataforma tuvo que dejar de prestar el servicio de transporte desde esa fecha en todo el territorio Nacional (Portafolio , 2020).

Pues en Sentencia Anticipada del 18 de junio de 2020, con radicado del proceso número 11001319900120160210603, el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá en su Sala Civil, resuelve revocar la Sentencia del 20 de diciembre de 2019 proferida por el asesor designado por la Delegatura para Asuntos Jurisdiccionales de la Superintendencia de Industria y Comercio, una vez quedó probada en el proceso la excepción de prescripción extintiva que en su momento propuso la parte demandada (TSDJ, 2020).

El principal argumento en la parte motiva de la Sala Civil fue que, contrario a lo que pensaba la parte demandante sobre que el tiempo de prescripción se cuenta desde que se cometió por última vez el acto desleal, el Tribunal reitera que ese término aplicaría si se tratara de un proceso de competencia desleal vinculado a la propiedad industrial, pero el caso concreto el cuestionamiento principal era sobre la violación de normas y desviación de clientela, para lo cual el término de los dos años previstos en la norma según el artículo 23 de la Ley 256 de 1996 que indica que *“cuentan a partir del momento en que el legitimado tuvo conocimiento de la persona que realizó el acto de competencia desleal”* (p28-29), y se afirmó y probó que para el caso concreto la parte demandante tuvo conocimiento desde el 15 de enero de 2009, por lo que para la fecha de presentación de la acción no se

interrumpió ninguna prescripción, pues ya había operado el fenómeno (Congreso de Colombia, 1996).

Con respecto al proceso el único material que se logró encontrar fue un reportaje, replicado por varios medios de comunicación, basado al parecer en afirmaciones realizadas por el abogado de la parte demandante, Nicolás Alviar, en representación de la empresa Taxis Libres, en el que se advierte de una posible tutela en contra de la decisión adoptada por el Tribunal Superior de Bogotá, con el argumento de que no se analizaron la totalidad de las pruebas con las que la Superintendencia de Industria y Comercio suspendió las actividades de Uber. Al parecer quien por competencia tiene en sus manos en estos momentos el estudio de la acción Constitucional es la Corte Suprema de Justicia, pero ni la Alta Corporación ni el Tribunal se han manifestado oficialmente con respecto a la misma (Canal 1, 2020).

(Corte Contitucional , 2010) Por su parte de la Corte Constitucional se puede destacar que, ya en la Sentencia C-403 de 2010 había definido expresamente la neutralidad tecnológica: *“La neutralidad tecnológica es la libertad que tienen los proveedores de redes y servicios de usar las tecnologías para la prestación de todos los servicios sin restricción distinta a las posibles interferencias perjudiciales y el uso eficiente de los recursos escasos”* (Congreso de Colombia, 2009). Y con respecto a los principios orientadores de las Leyes sobre tecnologías de la información y las comunicaciones, mencionando específicamente la Ley 1341 de 2009 estableció los siguientes:

1. Prioridad de acceso y uso de las TIC.
2. Libre competencia.

3. Uso eficiente de la infraestructura y de los recursos escasos.
4. Protección de los derechos de los usuarios.
5. Promoción de la inversión.
6. Neutralidad tecnológica.
7. Derecho a la comunicación.
8. Derecho a la información.
9. Derecho a la educación.
10. Derecho a los servicios básicos de las TIC.
11. Masificación del Gobierno en línea.

Por otro lado los ciudadanos Rodrigo Orozco Gómez y Álvaro Morales Guauta decidieron desde 2016 emprender una tutela contra el Ministerio de Transporte, por medio de la cual pretendían básicamente que el Juez Constitucional exhortara y pusiera un término a la cartera del Ejecutivo para que regulara la actividad de Uber en el territorio Nacional, toda vez que arguyen, sus derechos fundamentales a la vida digna, al trabajo, al mínimo vital, a la igualdad y a la libertad de escoger profesión u oficio se ven vulnerados por la falta de regulación sobre el aplicativo móvil por medio del cual trabajan y tienen su sustento diario para mantener a sus familias (Corte Constitucinal , 2017).

De esta forma se revisaron los fallos proferidos por el Tribunal Administrativo del Valle del Cauca el 28 de julio de 2019, y los de la Sección Cuarta de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado del 24 de noviembre de 2016 (T-5'972.054) y del 20 de febrero de 2017 (T-6'077.418), decisiones en las que se tomó la decisión de negar la acción constitucional por improcedente, toda vez que para los Jueces el asunto ya se

encuentra regulado a través del Decreto 2297 de 2015 con respecto al transporte público terrestre de pasajeros como ya se estudió en el presente trabajo y la Resolución 2163 de 2016, con respecto al servicio de transporte de lujo de pasajeros vía terrestre.

En el estudio de la Corte, se concluye, entre otras cuestiones de carácter procesal y probatorio, que:

“(…) del conflicto que aquí se plantea es la diferencia de postura entre las partes respecto a la regulación sobre el oficio que desempeñan. En otras palabras, los accionantes sostienen que las normas actuales sobre el servicio público de transporte no les son aplicables, mientras que el ministerio demandado afirma que la normatividad correspondiente es clara, aplica para la labor ejercida por los demandantes y que, de no cumplirse los requisitos establecidos para ello, es prohibido llevarla a cabo.” (Corte Constitucional , 2017)

La Sala se percata así de que los accionantes no allegaron suficientes argumentos para desestimar la contestación del Ministerio de Transporte, pues no supieron explicar qué vacíos o inexistencias presenta la norma como para suplicar una reglamentación sobre la materia, mientras que el Ministerio allegó la normatividad vigente aplicable a la actividad que desempeñan los accionantes (Corte Constitucional , 2017).

Entre otras, en la parte motiva recuerda los requisitos de procedibilidad de la acción de tutela, no acreditando en el proceso la ocurrencia de un perjuicio irremediable que le hubiese permitido a la Corte afirmar la necesidad de intervención del Juez de Tutela, toda vez que el accionante Orozco no tiene personas a cargo en estado de vulnerabilidad y el

señor Morales afirmó tener un grupo familiar que aporta económicamente (Corte Constitucional , 2017).

Por lo anterior, y siendo esta providencia la única que se encontró de la Corte Constitucional referente a los servicios de plataformas digitales de transporte, en este caso Uber, decide confirmar finalmente lo decidido y concluir finalmente que en el caso concreto no es procedente el amparo de los derechos fundamentales pretendidos (Corte Constitucional , 2017).

## Conclusiones

De toda la información que se logró encontrar en las diferentes bases de datos de las instituciones involucradas que deben rendir conceptos y sentar posición frente a la aparición de estas aplicaciones digitales, se logran finalmente sustraer un sinnúmero de conclusiones; Del primer capítulo se puede concluir que el desarrollo tecnológico, la necesidad de buscar otras alternativas laborales que le permitan a las personas obtener ingresos económicos y la demanda de servicios de transporte de la ciudadanía ha conllevado a que se implementen en el desarrollo económico del país diferentes plataformas como Uber, InDriver, DiDi, Picup y demás; pero es de anotar que con la llegada de estas plataformas también se fueron presentando una serie de inconvenientes jurídicos que tanto la Superintendencia de Industria y Comercio, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Superintendencia de Sociedades, el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones Y el Congreso de La Republica deben entrar a regular y dictar parámetros generales para la prestación de servicios de transporte a través de plataformas digitales.

Del segundo capítulo da lugar a varias conclusiones; como el hecho de que si bien ya llevamos siete años conviviendo con diversas aplicaciones, ya que comienzan a operar en el 2013, todavía puede decirse que es un tema nuevo, por lo menos en el sentido de la normatividad y regulación, pues a pesar de que los consumidores se encuentren ya adaptados y Colombia se posicione como un gran mercado para este tipo de iniciativas tecnológicas, corporaciones e instituciones como el Congreso, el Ministerio de Transporte y todas las empresas privadas que han participado de los encuentros con fines regulatorios, no han llegado a muchos acuerdos.



También puede decirse que la competencia por cuál es la mejor aplicación o la que más mercado equipara es relativa, pues gracias a sanciones que se han impuesto a algunas de ellas para sacarlas del mercado, y a que se encuentran en un mercado digital, la competencia y la carrera por ser los mejores cada día es más difícil, ya que nuevos competidores llegan al mercado gracias a la facilidad que tienen al existir en entornos digitales.

Los únicos competidores de estas nuevas aplicaciones no son solamente aquellos emprendimientos tecnológicos de similar estructura, el gremio de los taxistas es el que representa la mayor competencia, y quienes se han manifestado incluso de manera violenta contra la aparición de las mismas. Hoy en día la empresa Cabify les abrió las puertas y los taxistas están utilizando esta aplicación para sumarse a la ola y aprovechar el otro lado del debate y las nuevas tecnologías de la información y las comunicaciones.

Por su especial configuración mercantil, una conclusión muy importante que se emana del presente es que estas sociedades privadas que controlan las aplicaciones de transporte de personas en vehículos particulares no son solamente vigiladas por la Superintendencia de Sociedades, sino también por la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Superintendencia de Industria y Comercio, y los conceptos que rodean su funcionamiento son emanados directamente del Ministerio de Transporte, el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, y claro está, el Congreso de la República. Lo anterior para significar la importancia que representó la aparición de este tipo de innovaciones digitales y el reto tan grande que supone esa aparición para nuestro país.

En conclusión, se evidencia que desde el 2014 se vienen imponiendo reiteradas y millonarias sanciones a diferentes aplicaciones como Uber, Cabify, Easy Taxi, Smart Taxi, Go Special Car y Udrive, siendo la Superintendencia de Puertos y Transporte la institución de inspección, vigilancia y control que más ha sancionado con multas y suspensiones a estos esquemas privados.

En el debate jurídico expuesto en el tercer capítulo sobre la existencia de estas aplicaciones no se ha quedado en simples conceptos y sanciones por parte de los entes de inspección, vigilancia y control, sino que también han migrado a instancias como la sentencia proferida el 20 de diciembre de 2019 por la Delegatura para Asuntos Jurisdiccionales de la Superintendencia de Industria y Comercio, que en segunda instancia llegó a manos del Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá en la Sala Civil, corporación que dictó sentencia anticipada desestimando por completo lo aducido por el Delegado para Asuntos Jurisdiccionales en primera instancia.

De lo anterior no se puede concluir que de manera satisfactoria el concepto de la Sala Civil del Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá apoya de manera directa a estas aplicaciones digitales, ya que la sentencia anticipada se dio por aplicación de la excepción de prescripción que a todas luces se probó en el proceso, por lo que como tal un concepto judicial de parte de la Sala en respaldo a la operación de estos emprendimientos tecnológicos no existe, lo que se desarrolló en el transcurso de la providencia fue el análisis de la norma en cuanto al conteo de términos para definir si procedía o no el fenómeno de la prescripción extintiva.

La normatividad que regula el tema de transporte de pasajeros en el territorio nacional es muy clara, debe existir un permiso debidamente otorgado por las autoridades competentes para prestar el servicio, pues existen obligaciones que van más allá de recoger y dejar en un punto específico, sino también el aseguramiento del servicio, las condiciones del vehículo, los vehículos que son permitidos por su calidad e incluso modelo, la garantía de un conductor idóneo, entre otras características que hacen parte de ese contrato de transporte que se deben respetar por parte de cualquier empresa que de manera pública o privada desee transportar, sobre todo y de manera específica, personas. Para lo cual ya se había diseñado desde la Ley 336 de 1996, Estatuto General de Transporte, y el Decreto 172 de 2001, una serie de regulaciones para ese servicio en niveles básicos y de lujo que se pretenden prestar por medio de las aplicaciones digitales de transporte, entre otras normatividades aducidas que son de suma importancia.

Teniendo en cuenta todo ese marco legal, se concluye que, desde la perspectiva de la regulación del transporte de pasajeros, no tiene cabida o mucha lógica la aparición de estas aplicaciones digitales, sin embargo estos emprendimientos innovadores de las nuevas tecnologías han utilizado estratégicamente otras herramientas legales para valerse en su operación, y para justificar como desde otros modelos de contratación pueden prestar sin ningún inconveniente el servicio.

Entonces aunque el estado colombiano ha ido regulando el tema de la prestación de servicio de transporte público y en concordancia con esto ha expedido diferentes leyes y decretos, como los ya mencionados, que regulan y establecen parámetros que deben ser cumplidos a la hora de prestar el servicio de transporte con principal enfoque a los protocolos de seguridad y el cumplimiento de criterios como la capacidad técnica, operativa

y financiera, con el fin de proteger al usuario, se ha quedado corto a la hora de regular y reglamentar la prestación de servicio de transporte de empresas que utilizan medios tecnológicos como el uso de plataformas digitales que permiten un mayor acercamiento entre la personas prestadora del servicio y el usuario que lo requiere.

El Ministerio de Transporte continúa realizando sus más grandes esfuerzos para que sean los mismos gremios involucrados, taxistas y empresarios digitales, los que busquen soluciones y permitan mezclar sus ideas en una nueva regulación del sector transporte, pues como está la situación no se puede prohibir el uso de las aplicaciones, y tampoco se tiene ánimo de eliminar el cobro exagerado de los cupos para taxistas de qué habla la normatividad vigente.

Si bien la Superintendencia de Puertos y Transporte y la Superintendencia de Industria y Comercio han sido las encargadas de sancionar a estas aplicaciones digitales, el Gobierno Nacional tiene una posición neutral en la que busca, más que acabar con su funcionamiento, permitir en el marco de la Economía Naranja, el Gobierno Digital y otras iniciativas, se logre un consenso, logrando hoy que empresas como Easy Taxi y Cabify permitan el ingreso de taxistas a sus aplicativos y que los usuarios sean los que elijan proactivamente si desean ser transportados en un vehículo amarillo o en uno particular, teniendo en cuenta que con ese tipo de iniciativas se elimina la barrera de no conocer el historial y la información del conductor, que es una de las razones que más pesa para los consumidores digitales para preferir este tipo de servicios tecnológicos, que entre otras cosas da más seguridad por ese intercambio de información.

¿Por qué no se pueden eliminar o prohibir el acceso de los colombianos a estas aplicaciones?, gracias a la conclusión que, desde la perspectiva de este investigador, es la más importante: el principio de la neutralidad en la red que se encuentra estipulado en el Plan de Desarrollo Ley 1450 de 2011, que se reglamenta finalmente y de manera directa por medio de la Resolución 3502 de 2011, protege a los ciudadanos colombianos y residentes contra esos intentos o iniciativas de los entes reguladores de prohibir ciertas aplicaciones o servicios digitales, pues gracias a ese principio se nos debe garantizar el acceso a la red y a todas sus herramientas mientras no desarrollen temas de pornografía infantil, expendio de drogas, explotación de personas, y situaciones similares, según lo dispone la Constitución Política.

Por lo anterior que podamos disfrutar ampliamente y sin restricciones de toda la tienda de aplicaciones que el sistema operativo que cada persona posea en su dispositivo, y que podamos hacer uso de las mismas sin ninguna limitación, como por ejemplo Facebook, Instagram, WhatsApp, TikTok, AirBnb, YouTube, Tinder, Twitter, entre miles y miles de aplicaciones más.

Para finalizar y haciendo referencia específicamente a lo expuesto en el cuarto capítulo, se concluye diciendo que las Altas Cortes como la Corte Constitucional se han pronunciado en casos sobre las aplicaciones, pero en situaciones concretas de ciudadanos que pretenden se les tutele el derecho fundamental al trabajo y al mínimo vital, no encontrando justificación la alta corporación en los argumentos esgrimidos en sede de tutela, desestimando todas las pretensiones al respecto.

Como se puede ver en el desarrollo de este trabajo la falta de regulación y de normatividad aplicable a la creciente implementación de plataformas y aplicaciones digitales para la prestación de servicios de transporte ha ocasionado múltiples problemas jurídicos, ya que estas plataformas operan dentro de la ilegalidad, así mismo se han presentado problemas sociales, como conflictos personas entre las personas que trabajan haciendo uso de estas aplicaciones y prestan un servicio público de transporte con el gremio de los taxistas, dado que estos últimos consideran que se normalizo la competencia desleal, lo que afecta sus ingresos y su estabilidad economía.

Lo que necesita el país urgentemente es que tanto taxistas como empresarios de este tipo de entornos digitales que están inminentemente prestando sus servicios a los colombianos, lleguen a acuerdos para poder expedir una normatividad que recopile toda la información que se encuentra discriminada en la presente monografía, con el fin de que para los ciudadanos ya no exista más una sensación de vacío o inseguridad jurídica, y se pueda incluir a los taxistas en los nuevos emprendimientos de las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a los particulares en el mercado sin ningún miramiento o discriminación.

Es por esto que con el presente trabajo se quiso exponer la problemática producto de la implementación y uso de aplicaciones y plataformas digitales con el fin de hacer un llamado de atención a las diferentes entidades y superintendencias para que se materialice y sea una realidad lo propuesto por Víctor Muñoz, consejero Económico y de Transformación Digital, Ángela María Orozco, Ministra de Transporte y el MinTIC, esto es que en consenso se establezca y se regule la entrada en el mercado y el uso de estas

herramientas tecnológicas no solo respecto a la prestación de servicio de transporte si no de cualquier otra actividad económica que se promueva, facilite o se preste por estos medios.

Como conclusión final y dando respuesta a la pregunta problematizadora en la que se fundamentó el presente trabajo de investigación, la rama del poder ejecutiva y legislativa han realizado varios intentos por regular la implementación de las plataformas y aplicaciones digitales en la prestación del servicio público de transporte por particulares, ya que estas coinciden en decir que si bien la libertad de locomoción, la libertad económica o la iniciativa privada son derechos constitucionales, el ejercicio de estos no puede contrariar la normatividad vigente en el país que regula esta materia y por ende se deben cumplir unos requisitos y parámetros que han sido establecidos para que las empresas sean publicas o privadas puedan desarrollar como objeto social la prestación del servicio publico de transporte, so pena de estar incurriendo en un ejercicio de una actividad económica ilegal a todas luces.

Por otro lado, la rama Judicial no se ha pronunciado mucho al respecto, como ya se indicó solamente se ha limitado a resolver casos concretos donde se involucra de una u otra manera el uso de estas plataformas y aplicaciones por medio de las cuales se presta un servicio; centrándose principalmente en el cumplimiento de los requisitos formales para el trámite que se adelanta.

### Bibliografía

- LA F.M.* (20 de Diciembre de 2016). Obtenido de LA F.M:  
<https://www.lafm.com.co/bogota/supertransporte-uber-fue-sancionado-344-millones-monto-maximo-permite-la-ley>
- Superintendencia de puertos y transporte* . (6 de 12 de 2019). Obtenido de  
<https://www.supertransporte.gov.co/index.php/comunicaciones-2019/uber-colombia-sas/>
- MinTIC.* (14 de Enero de 2020). Obtenido de [mintic.gov.co/portal/inicio/Sala-de-Prensa/MinTIC-en-los-Medios/125618:Gobierno-inicia-construccion-de-hoja-de-ruta-para-regular-economias-digitales](http://mintic.gov.co/portal/inicio/Sala-de-Prensa/MinTIC-en-los-Medios/125618:Gobierno-inicia-construccion-de-hoja-de-ruta-para-regular-economias-digitales)
- Arias, M. T. (13 de Agosto de 2020). Protecto de Ley 212 de 2020. Colombia.
- Asamblea Nacional Constituyente. (1991). Constitución Política de Colombia. Obtenido de <https://pdba.georgetown.edu/Constitutions/Colombia/colombia91.pdf>
- Asamblea Nacional Constituyente . (1991). Constitución Política de Colombia . artículos 333 y 334.
- Bejarano, J. M. (2019). Fory, la app creada por desertores de Uber que promete acabar las Tarifas Dinámicas. *La Republica* , 3.
- BEREC. (02 de Junio de 2016). Draft BEREC Guidelines on implementation by National Regulators of European net neutrality rules. Estados Unidos .
- Canal 1. (24 de Junio de 2020). La pelea por el caso de Uber llega hasta la Corte Suprema. Colombia.
- Comisión de Regulación de las Comunicaciones. (2011). Resolución 3502 de 2011, Por la cual se establecen las condiciones regulatorias relativas a la neutralidad en Internet, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 56 de la Ley 1450 de 2011. Colombia.
- Comisión de Regulación de las Comunicaciones . (2011). Resolución 3066 de 2011, Por la cual se establece el Régimen Integral de Protección de los derechos de los usuarios de los servicios de comunicaciones. Colombia.
- Comisión de Regulación de las Comunicaciones . (2011). Resolución 3067 de 2011, Por la cual se definen los indicadores de calidad para los servicios de telecomunicaciones y se dictan otras disposiciones. Colombia.
- Comisión de Regulación de las Comunicaciones. (Septiembre de 2011). Consulta Pública Sobre la Neutralidad en Internet . Colombia .
- Comisión de Regulación de las Comunicaciones. (2011). Resolución 3101 de 2011, Por medio de la cual se expide el régimen de acceso, uso e interconexión de redes de telecomunicaciones y se dictan otras disposiciones. artículo 4, Colombia.
- Comisión de Regulación de las Comunicaciones . (2011). Resolución 3067 de 2011, Por la cual se definen los indicadores de calidad para los servicios de telecomunicaciones y se dictan otras disposiciones. 2.3, Colombia.
- Congreso de Colombia . (28 de Diciembre de 1996). Ley 336 de 1996, Estatuto General de Transporte. artículo 57.
- Congreso de Colombia. (30 de Diciembre de 1993). 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. artículo 6, Colombia.
- Congreso de Colombia. (30 de Diciembre de 1993). 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. Colombia.
- Congreso de Colombia. (1993). 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." artículo 8, Colombia.
- Congreso de Colombia. (18 de Enero de 1996). Ley 256 de 1996, Por la cual se dictan normas sobre competencia desleal. artículo 23.
- Congreso de Colombia. (15 de Abril de 1996). Ley 276 DE 1996, or la cual se modifican los artículos 5o. y 6o. de la Ley 105 de 1993. Colombia.
- Congreso de Colombia. (20 de Diciembre de 1996). Ley 336 de 1996, Estatuto General de Transporte. artículo 6.
- Congreso de Colombia. (20 de Diciembre de 1996). Ley 336 de 1996, Estatuto General de Transporte. artículo 5.
- Congreso de Colombia. (20 de Diciembre de 1996). Ley 336 de 1996, Estatuto General de Transporte. artículo 4.
- Congreso de Colombia. (28 de Diciembre de 1996). Ley 336 de 1996, Estatuto General de Transporte. Colombia.
- Congreso de Colombia. (30 de Julio de 2009). 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.
- Congreso de Colombia. (16 de Junio de 2011). Ley 1450 de 2011, Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo, 2010-2014. artículo 56.
- Congreso de Colombia. (25 de Mayo de 2019). Ley 1955 de 2019, Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022.
- Corte Constitucional . (18 de Noviembre de 1999). Sentencia C-923/99, (M.P Alvaro Tafur Galvis).
- Corte Constitucional . (26 de Septiembre de 2000). Sentencia C-1316/00, (Carlos Gaviria Diaz).
- Corte Constitucional. (29 de Enero de 2014). Sentencia C-033/14 (M.P NILSON PINILLA PINILLA). Colombia.
- Corte Constitucional. (28 de Agosto de 2019). Sentencia C-391/19, (M.P Carlos Bernal Pulido). Colombia.
- Corte Constituciuinal . (02 de Octubre de 2017). Sentencia T-599/17, (M.P Antonio José Lizardo Ocampo). Colombia .
- Corte Contitucional . (27 de Mayo de 2010). Sentencia C-403/10, (M.P María Victoria Calle Correa). Colombia.
- Dinero. (2018). Se formó la guerra de las aplicaciones de transporte en el país. *Dinero*, 5. FCC 05-151. (23 de Septiembre de 2005). Policy Statement. Chile.

- Katz, R. y. (15 de Julio de 2015). *Google*. Obtenido de Google:  
<http://www.teleadvs.com/wp-content/uploads/Katz-Callorda-2015-version-final.pdf>
- Márquez, J. J. (2018). El Principio de Neutralidad en Internet. Una aportación a la libertad de cominisión en Internet desde el pensamiento de Francisco De Vitoria. *Deusto*, 10.
- Medina, M. A. (28 de Junio de 2016). ¿Por qué el Mintic no puede bloquear Uber? *El Espectador*, págs. <https://www.elespectador.com/noticias/economia/por-que-el-mintic-no-puede-bloquear-uber/>.
- Ministerio de Transporte. (05 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. Colombia.
- Ministerio de Transporte. (05 de Febrero de 2001). Decreto 172 de 2001, Por medio del cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi. Colombia.
- Ministerio de Transporte. (26 de Mayo de 2015). Decreto 1079 de 2015, Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte. Colombia.
- MinTIC. (23 de Marzo de 2017). *Ministerio de las Tecnologías de la Informaación y las Comunicaciones* . Obtenido de <https://www.mintic.gov.co/portal/inicio/Sala-de-Prensa/Noticias/51174:El-Ministerio-de-las-Tecnologias-de-la-Informacion-y-las-Comunicaciones-responde-a-la-solicitud-de-medidas-cautelares-en-contra-de-plataforma-digital>
- MinTIC. (03 de Agosto de 2020). *Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones* . Obtenido de <https://www.mintic.gov.co/portal/inicio/Ministerio/Acerca-del-MinTIC/>
- MinTIC. (05 de Febrero de 2020). *Ministerios de tecnologías de Información y Comunicaciones*.
- Portafolio . (2020). Revocan sanción que ordenó suspender el servicio de Uber en Colombia. *Portafolio*, 2.
- Portafolio. (2016). ‘Jalón de orejas’ a Viva Colombia y al aeropuerto de Cali por hacerle publicidad a Uber. *Portafolio*, 2.
- Presidente de la República. (04 de Junio de 2014). 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. Colombia.
- Presidente de la República. (27 de Noviembre de 2015). Decreto 2297 de 2015, "Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en relación con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en los niveles básis. Colombia.
- Presidente de la República. (25 de Febrero de 2015). Decreto 348 de 2015, Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial y se adoptan otras disposiciones. Colombia.
- Puentes, N. (2013). *Timetoast*. Obtenido de Timetoast:  
<https://www.timetoast.com/timelines/aplicaciones-de-transporte-en-colombia>
- Robledo, J. (2019). *Robledo* . Obtenido de <https://jorgerobledo.com/cuatro-entidades-acusan-de-ilegal-a-uber/>

- Schumpeter, J. A. (1997). *La teoría del desenvolvimiento económico*.
- Superindustria. (13 de Octubre de 2017). *Superintendencia de industria y comercio*.  
Obtenido de <https://www.sic.gov.co/Superindustria-sanciona-a-Uber-por-obstruir-visita-administrativa>
- Superindustria. (20 de Diciembre de 2019). Obtenido de Superintendencia de industria y comercio: <https://www.sic.gov.co/slider/superindustria-ordena-cese-de-la-prestaci%C3%B3n-del-servicio-de-transporte-uber>
- Superindustria. (2019). *Superintendencia de industria y comercio*. Obtenido de <https://www.sic.gov.co/sanciones-proteccion-datos-personales-2019>
- Superindustria. (08 de Agosto de 2019). *Superintendencia de industria y comercio*. Obtenido de <https://www.sic.gov.co/sites/default/files/estados/032020/RESOLUCI%C3%93N%20No.%2034942%20-%2008%20DE%20AGOSTO%20DE%202019%20-%20IMPONE%20SANCI%C3%93N%20-%20UBER.pdf>
- Superindustria. (12 de Agosto de 2019). *Superintendencia de industria y comercio*. Obtenido de <https://www.sic.gov.co/Superindustria-sanciona-a-Uber-por-obstruir-visita-administrativa>
- Superindustria. (17 de Junio de 2019). *Superintendencia de industria y comercio*. Obtenido de Superintendencia de industria y comercio: <https://www.sic.gov.co/sites/default/files/files/Noticias/2019/ORDEN%20%20UBER.pdf>
- Superindustria. (23 de Julio de 2019). *Superintendencia de industria y comercio*. Obtenido de Superintendencia de industria y comercio: <https://www.sic.gov.co/Superindustria-exige-a-Uber-fortalecer-medidas-de-seguridad-para-proteger-datos-personales-de-colombianos>
- Supertransporte. (19 de Diciembre de 2016). *Superintendencia de puertos y transporte*.  
Obtenido de Superintendencia de puertos y transporte: <https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2016/Diciembre/Comunicaciones/CP72.pdf>
- Supertransporte. (19 de Agosto de 2016). *Superintendencia de puertos y transporte*.  
Obtenido de [https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2016/Septiembre/Notificaciones\\_06\\_R/2016550040313.pdf](https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2016/Septiembre/Notificaciones_06_R/2016550040313.pdf)
- Supertransporte. (07 de Marzo de 2016). *Superintendencia de Puertos y Transporte*.  
Obtenido de Superintendencia de Puertos y Transporte: [https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2016/Marzo/Comunicaciones\\_07\\_N/comunicado%20final.pdf](https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2016/Marzo/Comunicaciones_07_N/comunicado%20final.pdf)
- Supertransporte. (31 de Agosto de 2016). *Superintendencia de Puertos y Transporte*.  
Obtenido de Superintendencia de Puertos y Transporte: [supertransporte.gov.co/documentos/2016/Agosto/Comunicaciones/CP52-Uber.pdf](https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2016/Agosto/Comunicaciones/CP52-Uber.pdf)
- Supertransporte. (09 de Mayo de 2017). *Superintendencia de puertos y transporte*.  
Obtenido de [https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2017/Mayo/Comunicaciones/CP92-09mayo\\_Sancin\\_Cabify.pdf](https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2017/Mayo/Comunicaciones/CP92-09mayo_Sancin_Cabify.pdf)

- Supertransporte. (17 de Agosto de 2017). *Superintendencia de puertos y transporte*.  
Obtenido de [https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2017/Agosto/Comunicaciones/CP102\\_17ago\\_Confirman\\_Sancion\\_Cabify.pdf](https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2017/Agosto/Comunicaciones/CP102_17ago_Confirman_Sancion_Cabify.pdf)
- Supertransporte. (02 de Abril de 2018). *Superintendencia de puertos y transporte*. Obtenido de <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/comunicaciones/multas-de-la-supertransporte-a-plataformas-tecnologicas-de-transporte-no-autorizado-ascienden-a-3-377-millones/>
- Supertransporte. (21 de Diciembre de 2019). *Superintendencia de puertos y transporte*.  
Obtenido de <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/comunicaciones-2019/suspension-cea-2/>
- Supertransporte. (18 de Diciembre de 2019). *Superintendencia de puertos y transporte*.  
Obtenido de <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/comunicaciones-2019/sancion-uber/>
- TSDJ. (18 de Junio de 2020). Tribunal Superior Del Distrito Judicial, Sentencia anticipada, Proceso N° 110013199001201602106 03. Colombia.
- Dinero . (2017). ¿Cómo funcionan los seguros en Uber y Cabify? *Dinero*, 3.
- Loaiza, A. V. (2018). Uber y Cabify, entre las apps de transporte que aseguran a los conductores. *La República* , 2.
- Uber. (2020). *Uber*. Obtenido de <https://www.uber.com/us/es/drive/safety/>