

La competencia desleal en el transporte de pasajeros en Colombia:
análisis de la situación legal de las plataformas virtuales de transporte de pasajeros en Colombia

Una tesis presentada para obtener el título de
Abogado
Universidad EAFIT, Medellín

Laura María Gaviria Arroyo y Ricardo Zuluaga Mejía

Enero de 2020

Tabla de contenidos

Introducción	4
Capítulo 1 - Competencia desleal: definición y normatividad relevante y economía colaborativa	9
1.1 Competencia desleal	9
1.2 Economía colaborativa.....	20
Capítulo 2 - Normatividad del transporte individual de pasajeros en Colombia	25
2.1 Normatividad del transporte individual de pasajeros en Colombia.....	25
Capítulo 3 - Interpretación de los casos relevantes para el presente trabajo	29
3.1 Interpretación del caso Uber.....	29
3.2 Interpretación del caso Didi	38
3.3 Interpretación del caso Cabify.....	42
3.4 Interpretación posición gremio de taxistas.....	47
3.5 Reflexión de la situación actual de Colombia respecto a la regulación del transporte individual de pasajeros	52
4 Conclusión	60
5 Bibliografía	62

Lista de figuras

<i>Figura 1.</i> PIB servicios de transporte	6
<i>Figura 2.</i> Tasas impositivas al sistema de transporte	7
<i>Figura 3.</i> Tarifas de transporte público individual tipo taxi	46
<i>Figura 4.</i> Cifras de Cabify.....	46

Introducción

Una rama del derecho comercial es el derecho de la competencia en el mercado; esta es importante, dado que busca mantener la competencia libre en los mercados y, a su vez, proteger el interés público. Esta disciplina del derecho se encarga de regular y agrupar todo lo atinente al mercado, como “el control y vigilancia de las actividades de producción, mercadeo y distribución de bienes y servicios” (Caicedo, 2000, p. 4).

La presente investigación versa sobre si existe o no competencia desleal en el transporte individual de pasajeros en Colombia, el cual ha aumentado en los últimos años, incrementando los agentes económicos que realizan esta actividad. Un agente económico, según el Diccionario Económico Financiero es “el sujeto que interviene en la actividad económica, bien como agentes de producción o agentes de consumo” (Escobar y Cuartas, 2006, p. 21); por ello, se entienden como agentes económicos, para efectos prácticos de este trabajo, los siguientes sujetos:

- 1. Gobierno de Colombia:** entendido como el ente regulador de la actividad económica, tiene como objetivo el máximo bienestar de la sociedad. Entre sus funciones también se encuentra la creación de infraestructura como carreteras, señalización, alumbrado, entre otros. Las principales entidades gubernamentales en este tema son: el Congreso de la República, la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC), la Superintendencia de Puertos y Transporte, el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Tecnologías, Información y Comunicaciones.
- 2. Gremio de taxistas:** productores y oferentes del servicio público intermunicipal y extramunicipal de transporte individual de pasajeros.

- 3. Transportation Network Companies (TNC):** sujetos que regulan las aplicaciones digitales que permiten a los conductores prestar un servicio de transporte público.
- 4. Usuarios del transporte individual de pasajeros:** consumidores del servicio que prestan el gremio de taxistas y TNC.

La función principal de este tipo de mercado se basa en una actividad comercial permitida y reglamentada en Colombia en diferentes normas. Dicha actividad ha vivido cambios drásticos debido a los avances tecnológicos que se han dado en el mundo; cambios como la llegada de los teléfonos inteligentes y sus aplicaciones móviles, los cuales han transformado la competencia al traer consigo elementos como las plataformas tecnológicas Uber, Didi y Cabify.

La problemática que enfrenta Colombia en cuanto al transporte individual de pasajeros radica en la definición de este, entendido de la siguiente manera:

Aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes. (Decreto 172 de 2001, artículo 6)

Dicha descripción es sumamente anticuada (fue incluida hace 19 años), por lo que le corresponde una actualización que considere las nuevas realidades que vive el país y, más aún, el mundo. Esta interpretación deja por fuera a empresas que brindan tal servicio, como Uber, Didi y Cabify.

Si bien las anteriores empresas están debidamente constituidas, no son entidades habilitadas para brindar esta modalidad de transporte según sus estatutos. Este hecho ha generado malestar

entre el gremio de taxistas, cuyos miembros deben regirse por cierta normatividad –expresa en el decreto en cuestión– que las anteriores organizaciones no cumplen; esto se debe a que las TNC afirmaron no ser una empresa de transporte, sino proveedores de un servicio digital. Todo lo anterior ocasiona una inquietud: ¿puede considerarse esto como competencia desleal?

La investigación alrededor de esta problemática se realizó por el interés de conocer más sobre estos nuevos modelos económicos que están prosperando e innovando en Colombia, pues, según indicadores del Ministerio de Transporte, este sector representó el 38 167 del PIB en el año 2018, donde el transporte terrestre representó el 87.04 %. Lo anterior se puede evidenciar en la siguiente figura:

AÑO	PIB NACIONAL		PIB SERVICIOS DE TRANSPORTE						
	TOTAL	VARIACIÓN (%)	TRANSPORTE TERRESTRE	PARTICIPACIÓN (%)	TRANSPORTE AÉREO	PARTICIPACIÓN (%)	TRANSPORTE ACUÁTICO	PARTICIPACIÓN (%)	
2017 P	920.194	35.905	1,48%	31.415	87,49%	4.181	11,64%	309	0,86%
2018 Pr	976.056	38.167	6,30%	33.219	87,04%	4.624	12,12%	324	0,85%

Figura 1. PIB servicios de transporte

Fuente: (Ministerio de Transporte, 2018)

Lo anterior demuestra la importancia de este sector económico; reflejo de ello es la recaudación del IVA, empresas como Uber aportaron el 9 % de este impuesto, recaudado por concepto de servicios prestados por empresas del exterior en el año 2019, correspondiente a unos 17 500 millones de pesos aproximadamente (Periódico El Tiempo, 2020). Por otro lado, se pueden evidenciar las diferentes tasas impositivas del transporte individual de pasajeros en la siguiente tabla; dicha información fue obtenida del periódico La República:

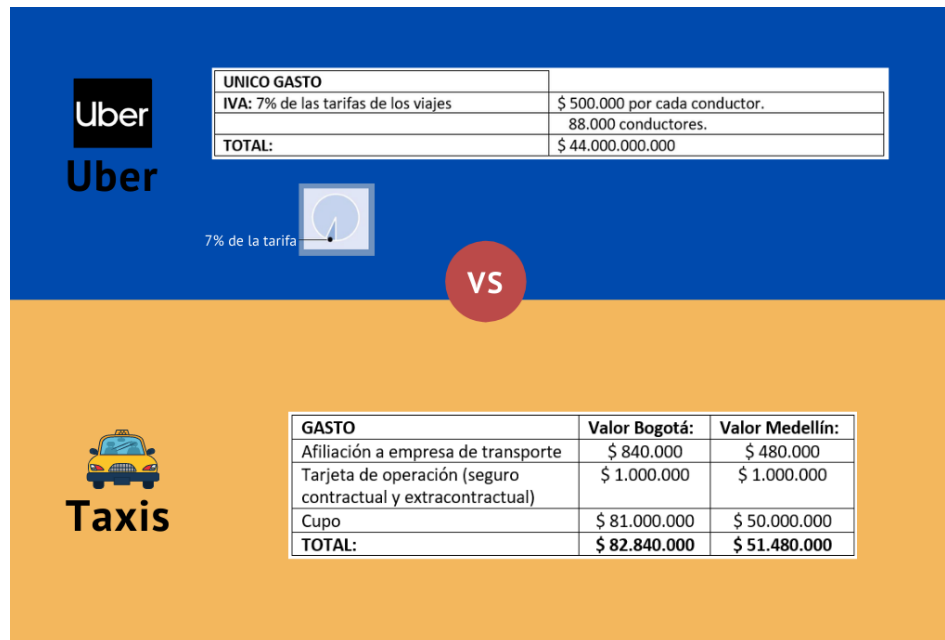


Figura 2. Tasas impositivas al sistema de transporte

Fuente: (La República, 2018)

Finalmente, uno de los más importantes aportes a la economía colombiana es la generación de empleos, teniendo en cuenta los 52 480 de taxis y 53 000 vehículos particulares inscritos a Uber X en el año 2017 en Bogotá D. C. (Revista Dinero, 2017).

Esta investigación tuvo como objetivo evaluar si la economía colaborativa dentro del mercado del transporte individual de pasajeros en Colombia implica una competencia desleal. Para lograrlo, se relató sobre la competencia desleal y la economía colaborativa en Colombia – teniendo en cuenta la normatividad vigente–, los agentes económicos descritos y la relevancia de este mercado en la economía colombiana, a fin de determinar si existe o no competencia desleal por parte de las empresas que utilizan la economía colaborativa digital para prestar el servicio de transporte individual de pasajeros.

El presente trabajo está compuesto por tres capítulos: en el Capítulo 1 se define la competencia desleal y su normatividad relevante y, adicionalmente, se explica qué se entiende por economía colaborativa; el Capítulo 2 presenta la normatividad relevante del transporte individual de pasajeros en Colombia, esto con el fin de que se conozca la reglamentación de este sector económico y se sienten las bases necesarias para analizar el aprieto que vive el país actualmente con las TNC; finalmente, el Capítulo 3 se encarga de interpretar los casos de Uber, Didi y Cabify para determinar si son verdaderas formas de competencia desleal.

Capítulo 1 - Competencia desleal: definición, normatividad relevante y economía colaborativa

1.1 Competencia desleal

En primer lugar, es necesario definir qué se entiende por competencia desleal en Colombia, ello con el propósito de analizar si Uber, Cabify y Didi caben dentro de esta descripción. Una primera definición de qué constituye esta conducta se puede encontrar en el artículo 10, numeral 2, del Convenio de París, aprobado en Colombia mediante la Ley 178 de 1994. Tal artículo estableció:

Se considera que constituye competencia desleal todo acto o hecho que se realice en el mercado con fines concurrenciales, cuando resulte contrario a las sanas costumbres mercantiles, al principio de la buena fe comercial, a los usos honestos en materia industrial o comercial, o bien cuando esté encaminado a afectar o afecte la libertad de decisión del comprador o consumidor, o el funcionamiento concurrencial del mercado.
(Ley 178 de 1994, artículo 10)

Del mismo modo, Colombia expidió una regulación de este comportamiento en la Ley 256 de 1996 que trajo consigo una prohibición general a cualquier forma de competencia desleal en el artículo 7, al afirmar lo siguiente:

Quedan prohibidos los actos de competencia desleal. Los participantes en el mercado deben respetar en todas sus actuaciones el principio de la buena fe comercial.

En concordancia con lo establecido por el numeral 2 del artículo 10 bis del Convenio de París, aprobado mediante Ley 178 de 1994, se considera que constituye competencia

desleal todo acto o hecho que se realice en el mercado con fines concurrenciales, cuando resulte contrario a las sanas costumbres mercantiles, al principio de la buena fe comercial, a los usos honestos en materia industrial o comercial, o bien cuando esté encaminado a afectar o afecte la libertad de decisión del comprador o consumidor, o el funcionamiento concurrencial del mercado.

La abogada de la Universidad de los Andes, Alejandra Jaramillo Londoño, en su escrito para la Revista de Derecho Privado N.º 49 del 2013, analizó el tema de la competencia desleal en Colombia, centrándose en la Ley 256 de 1996. En este texto, la autora afirmó que el citado artículo 7 de dicha ley es una prohibición general de los actos de competencia desleal.

Según esta autora, de la lectura de este artículo se puede concluir que todo acto o hecho que se realice en el mercado colombiano con fines concurrenciales y que, adicionalmente, sea contrario a las sanas costumbres mercantiles y la buena fe comercial, o que afecte la libertad de decisión de los consumidores, constituye una forma de competencia desleal en Colombia (Jaramillo, 2013).

Concluyendo lo expuesto, el artículo 7 está encaminado a imponer principios generales y protegerlos. Tal regulación se considera práctica por parte de la autora, quien argumentó que esta es una regulación versátil para un concepto difícil de definir debido a sus características, pues la competencia desleal es una conducta supremamente dinámica que está en un estado constante de evolución, a causa de los agentes económicos del mercado global, quienes pueden llegar a incurrir en actos de competencia desleal con o sin intención, gracias a nuevos modelos de negocio y cambios en la tecnología. Debido a lo anterior, la escritora dio a entender a sus

lectores que esta prohibición general le permite estar a la vanguardia al ordenamiento jurídico colombiano, puesto que, de entrada, regula cualquier conducta innovadora que pueda crearse y catalogarse como una forma de competencia desleal, basándose en el principio de la buena fe mercantil.

Cabe aclarar que la postura expuesta no es la única que existe; es necesario considerar que esa prohibición genera ambigüedad y posibles arbitrariedades. Como se trata de un asunto dinámico y en constante evolución, cerrar o abrir la interpretación según cada coyuntura puede engendrar mucha incertidumbre y abusos, dado que esta norma faculta a la autoridad competente a ser quien decida qué es competencia desleal o no, pues la estructura de la norma establece un margen de interpretación muy amplio.

Esta última postura se puede deducir de las ideas que planteó Mantilla (2009) en el texto *“Interpretar”: ¿aplicar o crear derecho? Análisis desde la perspectiva del derecho privado*, donde recalcó la importancia de diferenciar entre la actividad de crear y aplicar el derecho, pues son el legislador y los jueces quienes tienen tales funciones, respectivamente. Esta diferencia se puede ver vulnerada cuando se crean normas abiertas o generales que dan la posibilidad al juez de crear, a partir de esa norma general, normas individuales para cada caso; por ello, el autor hizo énfasis en la importancia de esta diferencia y en la forma de actuar del órgano judicial (Mantilla, 2009).

El artículo 2 de la Ley 256 de 1996 establece que se consideran actos de competencia desleal todos los comportamientos previstos en tal ley. Entre estos se encuentran conductas como las siguientes:

- i) Actos de desviación de la clientela (artículo 8):
 - a) Se considera desleal toda conducta que tenga como objeto o como efecto desviar la clientela de la actividad, prestaciones mercantiles o establecimientos ajenos, siempre que sea contraria a las sanas costumbres mercantiles o a los usos honestos en materia industrial o comercial.
- ii) Actos de desorganización (artículo 9):
 - a) Se considera desleal toda conducta que tenga por objeto o como efecto desorganizar internamente la empresa, las prestaciones mercantiles o el establecimiento ajenos.
- iii. Actos de confusión (artículo 10):
 - a) Se considera desleal toda conducta que tenga por objeto o como efecto crear confusión con la actividad, las prestaciones mercantiles o el establecimiento ajenos.
- iv. Actos de engaño (artículo 11):
 - a) Se considera desleal toda conducta que tenga por objeto o como efecto inducir al público a error sobre la actividad, las prestaciones mercantiles o el establecimiento ajenos. Se presume desleal la utilización o difusión de indicaciones o aseveraciones incorrectas o falsas, la omisión de las verdaderas y cualquier otro tipo de práctica que, por las circunstancias en que tenga lugar, sea susceptible de inducir a error a las personas a las que se dirige o alcanza sobre la actividad, las prestaciones mercantiles o el establecimiento ajenos, así como sobre

la naturaleza, el modo de fabricación, las características, la aptitud en el empleo o la cantidad de los productos.

v. Actos de descrédito (artículo 12):

- a) Se considera desleal la utilización o difusión de indicaciones o aseveraciones incorrectas o falsas, la omisión de las verdaderas y cualquier otro tipo de práctica que tenga por objeto o como efecto desacreditar la actividad, las prestaciones, el establecimiento o las relaciones mercantiles de un tercero, a no ser que sean exactas, verdaderas y pertinentes.

vi. Actos de comparación (artículo 13):

- a) Se considera desleal la comparación pública de la actividad, las prestaciones mercantiles o el establecimiento propios o ajenos con los de un tercero, cuando dicha comparación utilice indicaciones o aseveraciones incorrectas o falsas, u omita las verdaderas. Asimismo, se considera desleal toda comparación que se refiera a extremos que no sean análogos, ni comprobables.

vii. Actos de imitación (artículo 14):

- a) La imitación de prestaciones mercantiles e iniciativas empresariales ajenas es libre, salvo que estén amparadas por la ley. No obstante, la imitación exacta y minuciosa de las prestaciones de un tercero se considerará desleal cuando genere confusión acerca de la procedencia empresarial de la prestación o comporte un aprovechamiento indebido de la reputación ajena. La inevitable existencia de los indicados riesgos de confusión o de aprovechamiento de la reputación ajena

excluye la deslealtad de la práctica. También se considerará desleal la imitación sistemática de las prestaciones e iniciativas empresariales de un competidor cuando dicha estrategia se halle encaminada a impedir u obstaculice su afirmación en el mercado y exceda de lo que, según las circunstancias, pueda reputarse como una respuesta natural del mercado.

viii. Explotación de la reputación ajena (artículo 15):

- a) Se considera desleal el aprovechamiento en beneficio propio o ajeno de las ventajas de la reputación industrial, comercial o profesional adquirida por otro en el mercado. Sin perjuicio de lo dispuesto en el Código Penal y en los tratados internacionales, se considerará desleal el empleo no autorizado de signos distintivos ajenos o de denominaciones de origen falsas o engañosas, aunque estén acompañadas de la indicación acerca de la verdadera procedencia del producto o de expresiones tales como “modelo”, “sistema”, “tipo”, “clase”, “género”, “manera”, “imitación” y “similares”.

ix. Violación de secretos (artículo 16):

- a) Se considera desleal la divulgación o explotación, sin autorización de su titular, de secretos industriales o de cualquiera otra clase de secretos empresariales a los que se haya tenido acceso legítimamente pero con deber de reserva, o ilegítimamente, a consecuencia de algunas de las conductas previstas en el inciso siguiente o en el artículo 18 de esta ley. Tendrá, asimismo, la consideración de desleal, la

adquisición de secretos por medio de espionaje o procedimientos análogos, sin perjuicio de las sanciones que otras normas establezcan.

- x. Inducción a la ruptura contractual (artículo 17):
 - a) Se considera desleal la inducción a trabajadores, proveedores, clientes y demás obligados a infringir los deberes contractuales básicos que han contraído con los competidores. La inducción a la terminación regular de un contrato o el aprovechamiento en beneficio propio o ajeno de una infracción contractual ajena solo se califica desleal cuando, siendo conocida, tenga por objeto la expansión de un sector industrial o empresarial o vaya acompañada de circunstancias tales como el engaño, la intención de eliminar a un competidor del mercado u otros análogos.
- xi. Violación de normas (artículo 18):
 - a) Se considera desleal la efectiva realización en el mercado de una ventaja competitiva adquirida frente a los competidores mediante la infracción de una norma jurídica. La ventaja ha de ser significativa.
- xii. Pactos desleales de exclusividad (artículo 19):
 - a) Se considera desleal pactar en los contratos de suministro cláusulas de exclusividad, cuando dichas cláusulas tengan por objeto o como efecto restringir el acceso de los competidores al mercado o monopolizar la distribución de productos o servicios, excepto las industrias licoreras mientras estas sean de propiedad de los entes territoriales.

Igualmente, es importante referirse al artículo 21 de la ya mencionada ley, el cual establece lo siguiente:

Cualquier persona que participe o demuestre su intención para participar en el mercado, cuyos intereses económicos resulten perjudicados o amenazados por los actos de competencia desleal, está legitimada para el ejercicio de las acciones previstas en el artículo 20 de esta ley.

Es decir, la competencia desleal rige tanto para competidores como para competidores potenciales, quienes pueden estar legitimados para acudir ante las autoridades e iniciar su debida investigación.

La SIC, en el año 2004, mediante la Resolución 15591, concluyó que el hecho de ofrecer precios más bajos y un mejor servicio no constituye un acto de competencia desleal. Además, se aclaró que en el supuesto de que un cliente modifique su elección por una nueva oferta de un bien o servicio es un acto completamente leal y ayuda a dinamizar la economía.

Esta misma entidad, en el año 2007, mediante la Sentencia No. 11, realizó una nueva interpretación donde afirmó que el artículo 7 de la Ley 256 de 1996 no puede invocarse para actuaciones que se regulen en las prohibiciones específicas de esta ley, las cuales se encuentran a partir del artículo 8 hasta el 19. Por esta razón, la prohibición general del artículo 7 debe fundamentarse en circunstancias independientes y que sean dañinas para el mercado. Esto era diferente antes del año 2007, puesto que las personas podían invocar el artículo 7 basándose en los mismos hechos que justificaran la violación de las conductas reguladas específicamente.

Adicionalmente, la SIC, mediante concepto emitido en 2018 tras una consulta realizada a esta entidad, afirmó que se debe crear una distinción entre la libertad de empresa y el derecho a libre competencia, donde se reconoce que esa libertad de empresa es la capacidad de todo interviniente en el mercado colombiano para ejercer la profesión de su agrado. En cambio, el derecho a la libre competencia se basa en la búsqueda de medios por parte de cada empresario para obtener mejores resultados económicos y, al mismo tiempo, fortalecer su compañía por medio de la atracción y conservación de los clientes. No obstante, la SIC recalcó que este derecho a libre competencia se encuentra limitado por las normas que el legislador señale con el fin de proteger la leal competencia y a los consumidores (Superintendencia de Industria y Comercio, Concepto 18209776, 2018).

En dicho concepto la SIC aseguró que la buena fe comercial debe ser entendida bajo el margen de la honestidad, confianza, honorabilidad, lealtad y sinceridad, rigiendo todas las actuaciones de los comerciantes; asimismo, las sanas costumbres mercantiles hacen referencia a esos principios morales y éticos que todo oferente del mercado debe apropiarse en su práctica. Sin embargo, es importante resaltar que la SIC hizo hincapié en que la competencia desleal no sanciona la intención de obtener mayores ingresos e incidir en las decisiones de los consumidores; lo que sí es sancionable es utilizar medios indebidos cuyo fin sea distorsionar el mercado (Superintendencia de Industria y Comercio, Concepto 18209776, 2018). Finalmente, la Corte Constitucional, en la Sentencia C-032/2017, reconoció que la normatividad aplicable en materia de competencia desleal se encuentra regulada en la Ley 256 de 1996.

Si bien se abarcó parte de la normatividad relevante, la anterior información solo tuvo como propósito definir el concepto. Por ello es necesario profundizar en cuestiones de normatividad y contexto histórico, y analizar aspectos como quién es el órgano competente para conocer sobre estos asuntos.

La normatividad sobre la competencia desleal ha sido variada y dinámica en Colombia; se formula su inicio en 1959 con la Ley 155, “por la cual se dictan algunas disposiciones sobre prácticas comerciales restrictivas”; esta es la primera protección integral del derecho a la libre competencia, y se puede encontrar una regulación en los artículos 7, 9, 10 y 11. En esta ley se establece por primera vez una serie de prohibiciones generales y especiales.

Con respecto a las de carácter general, se encuentra información en los artículos 7 y 10. En el primero se determina que “quedan prohibidos los actos de competencia desleal. Los participantes en el mercado deben respetar en todas sus actuaciones el principio de la buena fe comercial”; y en el segundo se señala que “constituye competencia desleal todo acto o hecho contrario a la buena fe comercial al honrado y normal desenvolvimiento de las actividades industriales, mercantiles, artesanales o agrícolas”.

Por otra parte, las prohibiciones especiales se encuentran en el artículo 11 de la ley, donde se especifican los actos de desviación de la clientela, de desorganización, de confusión, de engaño, de descrédito, de comparación, de imitación, de explotación de la reputación ajena, la violación de secretos, la inducción a la ruptura contractual, la violación de normas y la constitución de pactos desleales de exclusividad. Además, se halla el artículo 9, el cual resalta una prohibición referente a la fijación de precios:

Cuando las empresas industriales fijen precios de venta al público, ni la misma empresa, directamente, o por medio de filiales o distribuidores, ni los comerciantes independientes, podrán venderlos a precios diferentes de los fijados por el productor, so pena de incurrir en las sanciones previstas para los casos de competencia desleal. (Ley 155 de 1959, artículo 9)

Después de la Ley 155 de 1959, el gobierno expidió el Decreto 2153 de 1992, donde se especifica, en el artículo 1, que la SIC goza de autonomía administrativa, financiera y presupuestal. A su vez, el artículo 2 le atribuye a este ente de control la función de velar por la protección de la competencia e imponer sanciones a las empresas que atenten contra los principios de la libre competencia. El artículo 3 afirma que dentro de la estructura de la SIC debe existir el despacho del superintendente delegado para la promoción de la competencia, y el artículo 44 del Decreto 2153 de 1992 establece:

[Que] la Superintendencia de Industria y Comercio continuará ejerciendo las funciones relacionadas con el cumplimiento de las normas sobre promoción de la competencia y prácticas comerciales restrictivas consagradas en la Ley 155 de 1959 y disposiciones complementarias, para lo cual podrá imponer las medidas correspondientes cuando se produzcan actos o acuerdos contrarios a la libre competencia o que constituyan abuso de la posición dominante.

Posterior a esta regulación, se expidió en Colombia la Ley 256 de 1996; esta vuelve a traer una prohibición general a cualquier forma de competencia desleal en el artículo 7 y varias prohibiciones especiales frente a ciertas conductas que se presumen como competencia desleal

en Colombia. Estas últimas están consagradas en el artículo 2, y ya fueron explicadas en el capítulo anterior.

La Ley 1340 del 2009 tiene por objetivo actualizar la normatividad con respecto al derecho de la competencia en las nuevas dinámicas del mercado, y establece que siguen rigiendo en Colombia la Ley 155 de 1959 y el Decreto 2153 de 1992. Asimismo, se afirma que la autoridad nacional encargada de la protección de competencia en Colombia es la SIC; esto último según el artículo 6 del capítulo 3 de la ley en cuestión. En todo caso, no sobra informar al lector que, si bien el derecho de competencia se relaciona con la competencia desleal, estos dos conceptos no son lo mismo, pues el derecho de competencia es más amplio.

Posteriormente, se encuentran el Decreto 3523 del 2009 y el Decreto 1687 del 2010, estos determinan que la autoridad competente para conocer sobre asuntos de competencia y competencia desleal es la SIC, según los artículos 1 y 6 del Decreto 3523 del 2009, donde se hace referencia a que una de las funciones de la SIC es velar por la protección de la competencia en los mercados nacionales.

1.2 Economía colaborativa

La economía colaborativa hace referencia a una amplia gama de términos, tal como lo estableció Cheng (2016), quien descubrió en su revisión de las publicaciones realizadas sobre economía colaborativa que existen múltiples definiciones sobre el tema, pero todas comparten ciertos elementos en común. Si bien el origen de este modelo económico se asocia con iniciativas no lucrativas –por ejemplo, el *couchsurfing*, que es un sistema para alojarse en cualquier parte del mundo de forma gratuita–, según Cheng (2016), la economía colaborativa ha evolucionado

hasta ser un gran modelo de negocios que comparte mercado con otras actividades empresariales, como ocurre con los casos de Uber, Didi y Cabify en el sector del transporte y movilidad. Estas formas de intercambio pueden asemejarse más a un tipo de cooperación en donde se comparten bienes entre proveedores y consumidores o a una forma de intercambio económico en donde hay un componente monetario de por medio, pero siempre se parte de la existencia de una plataforma tecnológica intermediadora (Bulchand y Melián, 2018).

Por otro lado, Botsam y Rogers (2010) y Stokes et al. (2014) propusieron una serie de manifestaciones de la economía colaborativa, las cuales se explican a continuación:

- 1. Consumo colaborativo:** intercambio de bienes y servicios entre personas. Actividad que puede caracterizarse por una venta, trueque, alquiler o préstamo, la cual puede ser de carácter gratuito u oneroso, según lo que se haya pactado entre las partes.
- 2. Producción colaborativa:** es un conjunto de personas que comparten conocimientos y herramientas con el fin de generar de una manera más ágil prototipos y una producción descentralizada.
- 3. Aprendizaje colaborativo:** es una forma de difundir el conocimiento a través de la web y las tecnologías digitales.
- 4. Finanzas colaborativas:** son formas de negocio que se financian a través de *crowdfunding* o financiación colectiva, que son el endeudamiento o la propiedad. Entre estas se destacan los préstamos entre particulares o los sistemas alternativos de moneda.

5. Gobierno colaborativo: conjunto de herramientas que ayudan a gestionar de manera descentralizada una comunidad. Es un sistema que permite una gestión participativa de la comunidad.

Por su parte, Bulchand y Melián (2018) definieron la economía colaborativa de la siguiente manera:

Es la venta, intercambio o cesión de productos o servicios, principalmente por parte de individuos, mediante plataformas tecnológicas en línea que permiten la conexión y gestión de la relación entre los proveedores y los consumidores, usando los proveedores medios propios, disponiendo de autonomía para organizarse y sin alcanzar el tamaño de una pyme. (p. 20)

Esta definición sirve para distinguir lo que engloba la economía colaborativa frente a otros modelos económicos existentes; esto es, que las personas actúan como proveedores. Es decir, anterior a este modelo económico, la mayoría de los fabricantes de productos y prestadores de servicios habían sido empresas, mientras que en la economía colaborativa son las personas las protagonistas del proceso. Sin embargo, como se mencionaba, hay múltiples definiciones para este concepto –que sigue evolucionado en la actualidad–, pues el desarrollo de la economía colaborativa ha evidenciado que algunas empresas se han incorporado a las plataformas de intermediación, por lo que también pueden llegar a aprovecharlas para vender sus productos o servicios.

Debido a la dificultad de definir este concepto, dada su amplia gama de definiciones, se prefiere manejar y definir este modelo a través de ciertas características. Es complejo afirmar que

una plataforma actúa o no dentro del ámbito de la economía colaborativa, pues dentro de estas plataformas pueden existir diferentes tipos de prestaciones de servicios; algunos cumplen con las características para ser considerados como un intercambio colaborativo, mientras que otros servicios no. Esto hace que catalogar una plataforma o conjunto de actividades como una forma de la economía colaborativa sea una tarea difícil; por ello, es necesario un análisis detallado para entender en qué medida las actividades que se desarrollan pueden ser consideradas como parte de este movimiento.

El presente trabajo se centró en características que enmarcan la economía colaborativa. Una de estas es la búsqueda del acercamiento de las partes; es decir, la economía colaborativa pretende eliminar intermediarios entre el productor y el consumidor. En la actualidad, esto se logra principalmente por medio de la tecnología, dado que es una característica fundamental del contexto global. Otra característica que enmarca la economía colaborativa es la creación de un negocio que busca generar mayores beneficios con menos costos de operación.

Por otro lado, dentro de la economía colaborativa se encuentran dos tipos de tecnologías: *peer to peer* (P2P) y *business to peer* (B2P). La P2P se define como la tecnología que permite un acercamiento al consumidor y al productor a través de empresas tecnológicas, sin que su fin principal sea el intercambio monetario, tal como se menciona a continuación: “tecnología *peer-to-peer* (P2P), y referido más al acceso y uso de recursos y activos físicos y humanos antes que el hecho de que no haya intercambio monetario” (Díaz, Marcuello y Monreal, 2016, p. 28).

En cambio, la tecnología B2P es la que facilita que ofertantes y demandantes de un servicio se encuentren mediante una plataforma tecnológica, la cual cobra una comisión por dicho

acercamiento (Díaz et al., 2016). En este tipo de tecnología se podrían enmarcar los casos de Uber, Didi y Cabify, pues estas plataformas se encargan de conectar al ofertante (conductor) con el demandante (usuario), y se cobra un porcentaje de la ganancia de sus conductores. Es evidente que las TNC coinciden con la definición B2P y se alejan de la definición P2P.

Cabe resaltar que la economía colaborativa no se debe tomar como sinónimo de una economía con sentido social, debido a que estas dos nociones son diferentes; esta última es un concepto que históricamente se ha ido vinculando con los grupos minoritarios de la sociedad, donde se espera que la economía tenga un fin más altruista y se creen mayores beneficios para estos grupos más vulnerables. Además, la actividad económica se basa en principios y valores de la sociedad, en cambio, la economía colaborativa, si bien puede tener matices de la economía con sentido social, no es exactamente igual; aquello se debe a que dentro de sus propósitos se encuentra otorgar el beneficio económico de prestar una atención más eficaz, satisfaciendo las necesidades de un mundo globalizado, pero sin que su mayor enfoque sean ciertos grupos sociales.

Por último, conviene recordar que este trabajo se basó en las características que enmarcan la economía colaborativa debido a la amplitud de este concepto. Tal aspecto dificulta una definición absoluta, pues podría, en cierto punto, no tener validez en la medida en que dicho concepto sigue evolucionando de manera constante.

Capítulo 2 - Normatividad del transporte individual de pasajeros en Colombia

2.1 Normatividad del transporte individual de pasajeros en Colombia

La Ley 105 de 1993 dice específicamente en el artículo 3 que el transporte público debe ser una industria que garantice la movilización de los ciudadanos por medio de vehículos apropiados, y que se rija por principios como la libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, con una contraprestación de carácter económico.

Otra normativa que se puede destacar es la Ley 336 de 1996, esta define, en el artículo 10, al operador o empresa de transporte como una persona natural o jurídica que debe tener como objetivo la explotación económica permanente con equipos, instalaciones y todos sus órganos de administración que ayuden a cumplir de manera adecuada el traslado de pasajeros o artículos físicos. Sumado a ello, el artículo 34 les impone a estas empresas la función de vigilar a sus conductores, específicamente en temas como el mantenimiento apropiado de la documentación para la prestación del servicio (licencia de conducción) y para la afiliación al sistema de seguridad social, según las normas existentes.

De esta misma ley se puede destacar el artículo 21, donde se determina que la prestación del servicio público de transporte se debe hacer mediante contratos de concesión adjudicados en licitación pública, rigiéndose a partir de las normas de la administración pública; en esta se especifica que para dar apertura a una nueva licitación se debe presentar una demanda insatisfecha. Por otro lado, si es el gobierno quien quiere implementar un nuevo sistema de transporte masivo, o por iniciativa de un particular, proponiendo un aumento en la infraestructura del transporte público y la prestación del servicio, dicha licitación estará en manos del Ministerio

de Transporte, y su principal función es evitar la creación de monopolios con el fin de garantizar la competencia en este sector económico (Ley 336, 1996).

La misma ley, en su artículo 26, especifica que todo vehículo destinado a prestar el servicio de transporte público debe, en todo momento, estar al día con los documentos exigidos, tales como pólizas, tarjeta de circulación, entre otros.

Asimismo, el Decreto 172 de 2001 es la normatividad encargada de reglamentar el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi. Este, en el capítulo 3, artículo 8, reconoce que las autoridades de transporte son el Ministerio de Transporte en jurisdicción nacional, los alcaldes municipales o distritales en la jurisdicción distrital y municipal y, finalmente, la jurisdicción de Área Metropolitana –o el alcalde– es la autoridad única de transporte metropolitano.

En el artículo 11 del Decreto 172 de 2001 también se especifica que las empresas nuevas no pueden entrar a prestar servicios hasta que la autoridad correspondiente los habilite; y si llegan a prestar este servicio sin dicha autorización, la entidad correspondiente podría negar la autorización y no se podría presentar nuevamente antes de 12 meses.

De igual manera, en el artículo 14 se dictamina que una persona natural que es propietaria o tenedora de un vehículo puede tener hasta cinco vehículos funcionando a su nombre; para ello, debe cumplir con ocho requisitos: solicitud ante la autoridad de transporte competente; registro como comerciante; indicación del domicilio principal; acreditación de la propiedad de los vehículos o su arriendo; certificación sobre la revisión y mantenimiento preventivo de los vehículos y su respectiva descripción; copia de las pólizas exigidas y vigentes; y, finalmente,

presentación de los distintivos que portara cada vehículo, entre ellos debe estar “persona natural”. No obstante, en caso de que la persona natural sobrepase los cinco vehículos, se debe realizar una nueva solicitud.

En el capítulo 4 se menciona la exigencia de las tarjetas de operación y de control; la primera habilita al vehículo para la prestación del servicio, solo tiene vigencia por un año y debe contener los datos de la empresa y el vehículo y la fecha de vencimiento de la tarjeta, su número consecutivo y la autoridad que lo expide. La tarjeta de control la expide la empresa a la que el vehículo se encuentra afiliado, tiene una vigencia de dos meses y es gratuita. En esta última ha de constar: la licencia de tránsito, el seguro obligatorio de accidentes de tránsito, la revisión técnico-mecánica y la tarjeta de operación; todo ello teniendo en cuenta la vigencia y el cumplimiento de las obligaciones del contrato celebrado con la empresa transportadora a la que se encuentre afiliado el taxista. El contenido de esta tarjeta se basa en los datos personales del conductor y su fotografía, y los datos de la empresa y el vehículo. Ambas tarjetas se deben portar obligatoriamente (Decreto 172 de 2001, artículos 48-52).

Uno de los artículos llamativos sobre este decreto es el 54, donde se habla de la obligatoriedad que tienen los transportadores de adquirir los seguros correspondientes para poder realizar su actividad económica. Las pólizas que se deben adquirir están especificadas en el artículo 18, estas son: póliza de responsabilidad civil contractual cubriendo riesgos como muerte, incapacidad permanente y temporal y los gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios, y una póliza de responsabilidad civil extracontractual que cubran muerte, lesiones y daños a terceros.

Por otra parte, el Decreto 1079 de 2015, al ser el Decreto Único Reglamentario del Sector del Transporte, se encarga de una compilación de reglamentaciones existentes sobre el transporte público de pasajeros hasta el año de su expedición. En la segunda parte –artículo 2.2.1.1.– se muestran diferentes definiciones para el transporte terrestre, donde se especifica que existen dos tipos de demanda: la primera se refiere a la demanda total existente de transporte que corresponde al número de pasajeros que solicitan el servicio. En segundo lugar, la demanda insatisfecha de transporte, relacionada con el número de pasajeros que no ven satisfechas sus necesidades respecto a la movilización en transporte terrestre automotor. Es decir, es una relación entre la demanda total y la oferta que existe.

El capítulo 3 de la segunda parte de este decreto –en el artículo 2.2.1.3.1.– señala los principios que rigen el transporte individual de pasajeros, donde se enuncia que este ha de ser un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, privilegiando la libre competencia y la iniciativa privada.

Además, el mismo decreto –en el artículo 2.2.1.3.3.– establece la diferencia entre el nivel básico y de lujo respecto al servicio que se presta, donde se enfatiza que el servicio básico corresponde a una cobertura adecuada y una oferta asequible a los usuarios; este se puede ofrecer por medios tecnológicos o tradicionales. El servicio de lujo, en cambio, es aquel que ofrece comodidad, accesibilidad y operación superior al nivel básico; su característica principal es ofrecer el servicio por medio de plataformas digitales, con el propósito de que sea oportuno y eficiente. Este servicio se presta mediante automóviles sedán o camionetas.

Capítulo 3 - Interpretación de los casos relevantes para el presente trabajo

3.1 Interpretación del caso Uber

Como punto de partida se tiene a Uber para determinar si, efectivamente, las TNC son verdaderas formas de competencia desleal o no frente al gremio de taxis. En primer lugar, Uber hace parte de una economía colaborativa al cumplir con las características de este modelo económico, estas son:

1. Acercar a las partes interesadas a utilizar el transporte individual de pasajeros en Colombia a través de una plataforma digital; esta es una aplicación móvil llamada Uber.
2. Es un negocio que, a diferencia de sus competidores, tiene menos costos de operación y mayores beneficios para el dueño del vehículo y el conductor, gracias a que su modelo económico no requiere de inversión significativa en acopios de taxis, en líneas telefónicas para solicitar el servicio de transporte o en múltiples sedes de operación que requieren los taxis.
3. Lograr un mayor beneficio económico –en comparación con los competidores–, tanto para el productor como para el consumidor; esto al tener tarifas más competitivas, en términos generales, y un servicio más cómodo.
4. Es una clásica forma de B2P al ser Uber ofertante de un servicio que se encuentra mediante una plataforma tecnológica, la cual cobra una comisión por acercar al ofertante y al consumidor del servicio de transporte individual de pasajeros.

De acuerdo con lo anterior, es preciso hacer un análisis de Uber frente a la competencia desleal. Para este punto ya se han sentado las bases necesarias para determinar si estas formas de competencia son verdaderamente competencia desleal o no, según la normatividad colombiana que regula esta conducta. Resulta necesario, además, señalar cómo está constituido Uber en Colombia y cuáles son sus actividades en el mercado colombiano. Uber opera en Colombia a través de tres sociedades: Uber B.V., Uber Colombia y Uber Technologies Inc. (Uber Tech), las cuales tienen las siguientes actividades comerciales:

1. **Uber B.V.:** pone a disposición de usuarios y conductores en Colombia una aplicación tecnológica denominada Uber. Esta permite conectar a conductores de vehículos con los usuarios del servicio, quienes son personas con una necesidad de desplazamiento. La selección del conductor la hace directamente la aplicación con ayuda del algoritmo, este tiene en cuenta al conductor más cercano disponible. Los conductores deben pagar un precio por el uso de la aplicación, el cual también es determinado por un algoritmo que tiene en cuenta el precio base de la oferta y la demanda de los servicios, correspondiendo al 25 % del servicio prestado.
2. **Uber Colombia:** ofrece varios servicios que sirven de apoyo para la operación de Uber B.V. en Colombia. Estos consisten en las labores de promoción, revisión del mercado y medición de niveles de satisfacción de usuarios.
3. **Uber Colombia:** ofrece varios servicios que sirven de apoyo para la operación de Uber B.V. en Colombia. Estos consisten en las labores de promoción, revisión del mercado y medición de niveles de satisfacción de usuarios.

4. **Uber Technology Inc. (Uber Tech):** es la sociedad encargada de desarrollar la aplicación Uber, la cual aloja la plataforma; de igual forma, se encarga de diligenciarla para el mercado colombiano. Esta sociedad le licencia a Uber B.V. la aplicación Uber para poder utilizarla en el mercado colombiano. Además, lleva a cabo servicios administrativos que benefician a Uber B.V. y realiza compensaciones patrimoniales o de participación de los empleados de Uber B.V. (Superintendencia de Industria y Comercio, Acta 2383, 2019).

Tal como lo expresó la SIC, se puede ver que las tres sociedades mencionadas se dedican a diferentes actividades económicas; no obstante, todas estas se desarrollan de manera encadenada: Uber B.V. pone a disposición la aplicación Uber en el mercado colombiano, Uber Tech se encarga de desarrollar dicha aplicación y diligenciarla para el mercado colombiano y, por último, Uber Colombia promueve la actividad económica relacionada con las ofertas, la revisión del mercado y la satisfacción de los usuarios (Superintendencia de Industria y Comercio, Acta 2383, 2019).

Como se puede apreciar, ninguna de estas actividades evidencia el transporte individual de pasajeros, lo cual funciona como resguardo para que Uber manifieste a las autoridades colombianas que, al no ser partícipes en el mercado, no pueden regirse bajo las normas en cuestión; es decir, la compañía funciona como una simple prestadora de servicios tecnológicos (Superintendencia de Industria y Comercio, Acta 2383, 2019).

Pese a lo anterior, la Superintendencia de Puertos y Transporte, en marzo de 2016, confirmó la sanción hacia Uber Colombia S. A. S. equivalente a 700 SMLMV (salario mínimo legal

mensual vigente); dicho monto correspondía a \$451 045 000 colombianos para dicho año. Esto se debió a que en el año 2015, bajo la Resolución 18417 (resolución de primera instancia), se afirmó que Uber Colombia S. A. S. prestaba sus servicios sin autorización previa por las entidades competentes; además, facilitaba la prestación de su servicio bajo condiciones irregulares por medio de su plataforma tecnológica, facilitando, incentivando o provocando la infracción de normas del servicio público de transporte individual de pasajeros (Superintendencia de Puertos y Transporte, Resolución 07838, 2016).

Aun así, el gremio de taxistas incentivó una demanda contra Uber ante la SIC; esta fue presentada por Cotech S.A., argumentando que las tres sociedades de Uber estaban incurriendo en una forma de competencia desleal al vulnerar los artículos 8 y 18 de la Ley 256 de 1996. Cotech S. A., en la demanda con radicado 2016 – 102106, aseguró que Uber incurría en los actos de competencia desleal de desviación de clientela y competencia desleal de violación de normas. De la misma manera, se invocó la Ley 366 de 1996, específicamente sus artículos 9 y 11, donde se hace referencia a los requisitos necesarios para poder prestar el servicio de transporte público en Colombia. Finalmente, se recurrió al Decreto 172 de 2001 con sus artículos 6 y 10: el primero habla sobre las características que tiene el servicio público de transporte individual de pasajeros; el segundo, sobre la habilitación para operar en este mercado.

La SIC es una autoridad administrativa y, a su vez, un juez de la república que cumple funciones jurisdiccionales según el artículo 116 de la Constitución, el artículo 24 del Código General del Proceso y la Ley 446 de 1998; por consiguiente, la SIC era competente para evaluar esta demanda, dado que versa sobre temas de competencia desleal. Esto último es de relevancia

para el presente trabajo, puesto que la SIC, al actuar como juez de la república, emite una sentencia y no un acto administrativo; ello significa que los efectos de la decisión de la SIC son *inter-partes* y no *erga omnes*.

La SIC determinó que existe una legitimación por activa por parte de Cotech S. A., dado que es un participante del mercado público de transporte individual de pasajeros; y, si bien afirmaron las tres sociedades de Uber no pertenecer a este mercado, la SIC consideró que sí existe legitimación por pasiva, pues procede este tipo de demandas contra cualquier persona jurídica o natural que haya contribuido con los actos de competencia desleal.

En esta sentencia emitida el 20 de diciembre de 2019, la SIC manifestó que Uber definitivamente incurrió en actos de competencia desleal por violación de normas y desviación de clientela, debido a los siguientes hechos: primero, Uber B.V. no se encuentra constituida legalmente en Colombia, puesto que es una sociedad domiciliada en Ámsterdam (Países Bajos); segundo, no cuenta con la habilitación para prestar el servicio público de transporte individual de pasajeros en Colombia. Con estos dos hechos se demuestra la competencia desleal por violación de una norma, pues, efectivamente, se vulnera el artículo 10 del Decreto 172 de 2001, donde se habla específicamente de la habilitación que deben tener las personas jurídicas que vayan a prestar este servicio; y los artículos 9 y 11 de la Ley 366 de 1996, donde se estipula que para prestar el servicio de transporte individual de pasajeros en Colombia se debe constituir legalmente la persona jurídica y esta debe tener su respectiva habilitación. Por todo esto, se afirma que se cumple con el primer requisito, esto es, la violación de una norma, tipificado en el

artículo 18 de la Ley 256 de 1996; y, derivado de lo anterior, también se puede evidenciar que Uber B.V. logró obtener una ventaja debido al incumplimiento de las normas citadas.

Adicionalmente, la SIC mencionó que las empresas legalmente constituidas y habilitadas para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros deben cumplir con una serie de requisitos, como los que nombra el artículo 13 del Decreto 172 de 2001, relacionados con la información de la persona jurídica que presta el servicio; el artículo 15, que establece que la autorización de la habilitación depende de la autoridad de transporte, la cual bien puede negar dicha solicitud, por lo que no basta esta, sino que se requiere el permiso autorizado para prestar el servicio; el artículo 18, el cual establece la obligación de tomar pólizas de seguros de responsabilidad contractual y extracontractual con compañías de seguros autorizadas para operar en Colombia; el artículo 22, que impone que los vehículos dedicados a esta actividad deben ser destinados por al menos cinco años, sin posibilidad de solicitar un cambio de servicio; y el artículo 23, donde se especifica que cada vehículo que presta este servicio tiene una limitación geográfica para operar dentro de una jurisdicción, distrito, municipio o área metropolitana.

Por otra parte, también se designan el artículo 35, donde se explica la restricción de ingreso de vehículos al parque automotor (importante restricción a la cual no se encuentra sometida Uber B.V., quien, al no cumplir con dicha restricción, tiene la potestad de determinar el número de vehículos que llevan a cabo la prestación del servicio, aspecto que le representa una ventaja competitiva); y el artículo 16 del Decreto 1047 de 2014, en el que se habla sobre la fijación de tarifas, pues se establece que el Ministerio de Transporte actualiza cada año los costes de este servicio.

A partir de lo anterior se evidencia una clara ventaja competitiva que disfruta Uber B.V., pues al no someterse a estas tarifas, pólizas de seguros, limitación geográfica y trámites administrativos, la compañía actúa en condiciones más favorables que aquellos competidores que sí se rigen bajo la ley. Del mismo modo, Uber Tech fue sancionada por facilitar la competencia desleal de Uber B.V., pues esta no sería capaz de prestar el servicio sin la primera, dado que no sería posible el uso de la tecnología requerida.

Por su parte, Uber Colombia S. A. S. fue sancionado por competencia desleal de desviación de clientela, regulado en el artículo 8 de la Ley 256 de 1996, al ofrecer un servicio que va en contra de los principios de buena fe exigibles a los comerciantes. En consecuencia, la SIC resolvió que las tres compañías debían cesar sus actividades de manera inmediata en el territorio colombiano, razón por la cual hicieron uso del recurso de apelación ante la Sala Civil del Tribunal Superior del Distrito Judicial.

El tribunal conoció dicho recurso el día 18 de junio de 2020 en el proceso No. 110013199001201602106 03; en ese sentido, este dictó sentencia anticipada en los términos del numeral 3 del artículo 278 del Código General del Proceso en la Sala Civil. Este órgano colegial falló al considerar acreditado el fenómeno de la prescripción extintiva consagrada en el artículo 23 de la Ley 256 de 1996; este menciona que los actos de competencia desleal normalmente prescriben a los dos años, y el punto de partida para contar este término es el momento en el que la persona tiene conocimiento sobre el acto de competencia desleal. Además, existe un término de prescripción de tres años, el cual se debe contar a partir del momento en que se realizó el acto.

Si bien esta norma parece clara, tiene un vacío normativo, tal como lo expresó la SIC en su sentencia, pues, en el sentir de este juez, esta norma deja por fuera los actos de competencia desleal que tienen carácter continuado; es decir, que se prolongan de forma permanente en el tiempo, como se evidencia en el caso Uber, donde las sociedades no han dejado de realizar esta actividad desde su llegada a Colombia. Por lo anterior, la SIC afirmó que el artículo 23 de la Ley 256 de 1996 hace referencia a dos tipos de prescripción. La primera es la ordinaria, que es la de dos años, y su término empieza desde el momento en que se tiene conocimiento de la conducta desleal, dado que es el momento en el que la persona afectada cuenta con la posibilidad de ejercer una acción legal en contra de este acto desleal. Sin embargo, para el caso Uber se debe tener en cuenta la segunda prescripción, la extraordinaria, donde se habla de un término de tres años, plazo que se cuenta desde que se da la conducta considerada desleal, pues desde ese momento se puede presentar una acción legal en contra de esta.

No obstante, la SIC decidió apartarse de la anterior tesis debido a las facultades otorgadas por el artículo 7 del Código General del Proceso. Lo anterior se debe a que, según la SIC, por el hecho de tratarse de actividades continuadas en el tiempo, la prescripción no debería computarse desde el momento en que se empezó la conducta desleal, dado que esta no ha cesado y no se produce en un solo momento. Por ello, se considera que estas conductas continuadas no se ven afectadas por la prescripción, pues al seguir viva la conducta desleal también debería seguir viva la acción que tiene como función detenerla.

A pesar de ello, el Tribunal Superior del Distrito en su Sala Civil no comparte la tesis de la SIC, al considerar que esta se apartó del literal de la norma; esto basándose en el artículo 27 del

Código Civil, donde se reconoce que la autoridad judicial no puede agregar elementos a la norma, pues le está vedado colmar el silencio del legislador. El tribunal acoge esta postura teniendo en cuenta que la Corte Constitucional en el año 2018, mediante la Sentencia C-091 de 2018, expresó que la regulación de los plazos de la prescripción y su cómputo son materia del legislador. Sobre ello, el tribunal aclaró que existen dos tipos de prescripciones: una subjetiva, de dos años; y una objetiva, de tres años, a partir de la realización del acto constitutivo de competencia desleal, mas no de su finalización, lo que omite la posibilidad de crear una nueva forma de prescripción, tal como lo estimó la SIC.

Consecuentemente, el tribunal pasó a realizar el cómputo del plazo de la prescripción para determinar si el interesado había interpuesto la acción legal dentro del término permitido por la ley; en este sentido, el tribunal encontró que este no era el caso, puesto que en la demanda de Cotech contra las tres sociedades de Uber afirmó conocer la actuación de estas sociedades desde el año 2012, momento desde el que empieza a transcurrir el termino prescriptivo. De ahí que el tribunal dictara la prescripción solicitada por las tres compañías demandadas, en tanto que del 2012 al 2016 (momento en que se presenta la demanda) ha transcurrido el término necesario para el fenómeno de la prescripción.

Por lo anterior, si bien Uber vuelve a ser legal en Colombia por el fallo del tribunal que revocó el de la SIC y puede volver a actuar en el país, sus actuaciones pueden encajar en la forma de competencia desleal de desviación de cliente y vulneración de normas, al no cumplir con las mencionadas y obtener una ventaja significativa sobre sus competidores que sí cumplen dichas disposiciones del mercado de transporte público individual de pasajeros.

Actualmente en Colombia se rumora sobre un proyecto de ley dirigido por Jorge Enrique Robledo que tiene como objetivo parar la presencia ilegal de empresas transnacionales que operan en el país sin habilitación, por parte de las autoridades competentes en el transporte público individual de pasajeros. A su vez, el 23 de julio de 2020, Rodrigo Lara y Álvaro Uribe presentaron ante el Senado de la República un proyecto que busca regular la contratación de personas vinculadas con las plataformas digitales como Uber y Rappi y esclarecer cómo deben realizar sus aportes a la seguridad social, proyecto que se centra más en el aspecto laboral que frente a la posible competencia desleal (Congreso de la República de Colombia, 2020).

3.2 Interpretación del caso Didi

Siguiendo el análisis del caso Didi para determinar si efectivamente las TNC son verdaderas formas de competencia desleal o no, hay que decir que esta plataforma se muestra como una economía colaborativa al cumplir con las características de este modelo económico. Esta plataforma utiliza una aplicación móvil para la prestación de sus servicios; asimismo, tiene un modelo económico con menos costos de operación y mayores beneficios para sus socios y la compañía como tal. Finalmente, se observa que es una clásica forma de B2P, al ser una compañía ofertante de un servicio que se presenta mediante una plataforma tecnológica, la cual cobra una comisión por acercar al oferente del servicio con el consumidor.

Si bien Didi y Uber son formas de economía colaborativa, hay que pasar al análisis de la primera frente a la competencia desleal. Esta es una multinacional china, con operaciones en Colombia desde julio de 2019, respaldada por los dos gigantes de internet Chino Tencent y Alibaba. Didi fue valorada en el 2016 como una compañía de USD 26 000 millones. Didi

Chuxing es una compañía de tecnología que conecta a usuarios con socios conductores; la aplicación ofrece 15 servicios diferentes, tales como el transporte individual de pasajeros en taxis, carros particulares, buses, bicicletas, domicilios, conductores elegidos, etc. (Revista Empresarial, 2019). Según esta compañía, en estos 12 meses en Colombia lograron conseguir 1.5 millones de usuarios que utilizan la aplicación, y alrededor de 100 000 socios de carros particulares y taxis que utilizan la plataforma que brinda esta compañía para generar sus ingresos.

Adicionalmente, aseguraron que han invertido a la fecha 30 millones de dólares, lo que se puede traducir en la generación de más de 200 empleos indirectos, en cargos de oficinas privadas para socios y centros de soporte en Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla y Bucaramanga. Por otro lado, esta compañía genera una de las tasas de servicio más bajas en el mercado de intermediación de movilidad, puesto que sus socios conductores de carros particulares reciben el 90 % de los ingresos del viaje y los socios taxis reciben el 100 % de los ingresos del viaje (Periódico El Tiempo, 2020).

La empresa explicó que para poder ser parte de la plataforma se exigen unos requisitos: tener 18 años (mínimo), contar con identificación nacional –la cédula de ciudadanía– y tener una licencia de conducción colombiana con categoría B3-B1 o C1-C3. También existen requisitos para el automóvil con el que se prestará el servicio: vehículo de cuatro puertas, sin daños estéticos, con capacidad para cuatro usuarios y con fecha de fabricación del 2007 en adelante; debe tener el SOAT vigente y estar en una lista de aprobación de la plataforma.

La directora de asuntos gubernamentales de Didi Colombia, Paula Bernal, habló con la revista Dinero tras el fallo donde se condenaba a Uber a cesar sus actividades en el país. Ella argumentó que Didi es una compañía responsable, puesto que paga los impuestos que la ley colombiana impone por la prestación de servicios de conectividad de transporte; asimismo, aseguró que su actuar es totalmente legal y que cumplen su marco regulatorio. Bernal aseveró que el objetivo de Didi en Colombia es ser la primera opción en tecnología para la movilidad dentro del país, lo que demuestra que la sociedad extranjera trata de consolidarse en el mercado colombiano como una empresa prestadora de tecnología y no como una empresa prestadora del servicio individual de pasajeros como Uber.

Frente al fallo dado por la SIC para el caso Uber, Bernal dijo que es una oportunidad para crear una regulación balanceada, pues se evidencia el interés que tiene el gobierno colombiano en dejar un panorama claro de actuación. A su vez, manifestó que esta regulación debe ir encaminada a incrementar la inversión en desarrollos tecnológicos y dar solución a las inquietudes de los conductores particulares y taxistas, pero que lo más importante es dar un marco estable a todas las empresas que prestan los servicios de tecnología en el transporte. Para ello, se debe unificar una normatividad que reconozca este tipo de economías colaborativas; incluso aseguró que la tarifa dinámica es un factor importante, dado que incentiva a un mejor servicio y mejores ingresos para los taxistas o conductores particulares que son socios, por lo que la tarifa dinámica también debería aplicar para los primeros. Con esto se lograría una normatividad actualizada.

Ahora Didi, al igual que Uber, incumple las normas colombianas que regulan el transporte público individual de pasajeros al no respetar las normas de adquisición de seguros. No obstante, los taxis socios de esta plataforma sí cumplen con este requisito legal, debido a su condición primera de taxistas; este es un aspecto obligatorio e independiente de si prestan su servicio en una plataforma tecnológica o no. Esto último no se puede predicar de otros socios conductores de carros particulares, pues no existe la exigencia de este requisito por parte de la empresa, lo cual se debe a la condición privada de los vehículos, para los cuales solo se exige un SOAT vigente. Didi también desconoce la norma que impone las tarifas que deben cobrar los prestadores del servicio público de transporte individual de pasajeros, en ocasiones se implementan tarifas diferentes a las que declaran las autoridades nacionales. Esta multinacional sustentó que el tema de las tarifas dinámicas no debe ser visto como algo malo, sino al contrario, como se evidencia en el párrafo anterior.

Existen otros factores que se han enunciado a lo largo de este trabajo, como no respetar el número de vehículos permitidos en el parque automotor y no tener en cuenta las restricciones geográficas del servicio. Es precisamente debido a esta violación de normas que se está incurriendo en una forma de competencia desleal.

El abogado encargado de representar a Cotech en contra de Uber en el proceso de la SIC, Nicolás Alviar, mencionó que pronto podría venir una demanda por competencia desleal para la aplicación Didi. Este próximo proceso se basa en el mismo escenario jurídico que llevó a la demanda de Uber.

3.3 Interpretación del caso Cabify

Para continuar con el caso Cabify, cabe mencionar que esta plataforma también cumple con las características mencionadas en los dos casos anteriores, lo que la hace ver como una forma de economía colaborativa. Se analizan a continuación los cuatro aspectos que se han venido tratando a lo largo de este trabajo: primero, es una realidad que Cabify presta sus servicios por medio de una aplicación móvil denominada de la misma manera; segundo, tiene un modelo económico con menores costos de operación y mayores beneficios que sus competidores tradicionales; tercero, Cabify logra un mayor beneficio económico tanto para el oferente como para el consumidor; y, finalmente, es una muestra clara de la forma B2P de la economía colaborativa, dado que es un modelo de negocio que ofrece sus servicios por medio de una plataforma tecnológica y cobra una comisión por el acercamiento del oferente con el consumidor. Por todo lo anterior, se puede evidenciar que Cabify sí es una forma de economía colaborativa; así, se pasa al análisis de si esta compañía está incurriendo en alguna forma de competencia desleal.

Cabify es una multinacional española que fue creada en el 2011 en Madrid y que inició operaciones en Colombia en el año 2016 (Revista Semana, 2016). Esta sociedad cuenta con más de 50 000 empresas que movilizan a sus trabajadores a través de la aplicación en las ciudades de Barranquilla, Bogotá, Bucaramanga, Cali, Cartagena y Medellín.

La operación de Cabify en su fase inicial en el país busca adquirir al sector empresarial como usuario y así remplazar el modelo de vales que muchas compañías aún utilizan. Esta plataforma es conocida por prestar un servicio de transporte de lujo que conecta empresas y servicios

turísticos con empresas de transporte establecidas; es decir, Cabify actúa como un intermediario entre las sociedades que requieren transportar a sus empleados o turistas y las compañías de transporte que puedan prestar dicho servicio. En resumen, Cabify ofrece el servicio para empresas o usuarios autónomos, sea carro particular o conductor de taxi, a diferencia de Uber. Adicionalmente, Cabify ofrece un servicio para las empresas que tienen la necesidad de movilizar a sus empleados; a fin de mes, Cabify genera una factura unificada con todo el historial de los viajes para dichas empresas (Cabify, 2019).

El director comercial de Cabify, Óscar Zapata, afirmó para el diario Portafolio que ellos cuentan con servicios que sí están regulados en el país, como su alianza con el gremio de taxistas y el servicio conocido como Cabify empresas. Con ello concluyó que los conductores particulares comprenden menos del 40 % de los viajes que se realizan por la aplicación; es decir, que el 60 % de los conductores de la aplicación son taxistas o corporativos, de ahí que tengan más de 5000 conductores de vehículos de placa blanca.

Cabify es una compañía que está legalmente constituida ante el Ministerio de Transporte y cumple con toda su regulación. Este servicio está disponible en seis ciudades de Colombia, donde al mes se movilizan 300 000 usuarios en 400 000 viajes, según Zapata. Según este autor, Cabify está totalmente regulada y su prioridad ha sido el gremio de taxistas, y al haberse unido con empresas como Easy Taxi demuestran estar comprometidos con su legalidad, pues esta era una empresa de transporte legalmente constituida y, por ende, Cabify también lo es. Sin embargo, aceptó que sus socios conductores particulares están en una zona gris, pues no existe

una regulación que encaje con la realidad de estas plataformas, pero que, por lo pronto, seguirán ofreciendo este servicio de conductores particulares (Revista Portafolio, 2020).

Es importante mencionar que esta plataforma brinda tres servicios para los socios que quieran ganar dinero con el modelo económico de la compañía:

1. Inscripción de vehículo y socio conductor.
2. Inscripción de socio conductor que no tiene vehículo, pero quiere trabajar en la compañía.
3. Inscripción de vehículo de socios que no quieren y/o no pueden conducirlo.

Tanto los socios como los usuarios saben de antemano el costo del servicio, pues Cabify determina la tarifa utilizando un algoritmo para calcular el cobro del recorrido. Esta es diferente para los socios, teniendo en cuenta si son conductores de carros particulares o de taxis, pues la tarifa del viaje para estos últimos se determina con el taxímetro. Por otro lado, para los conductores particulares se usa un algoritmo que tiene en cuenta los siguientes componentes a la hora de determinar la tarifa:

1. Precio por kilómetro.
2. Precio por minuto.
3. Tasa de servicio, seguridad y sostenibilidad.
4. Costes adicionales: se pueden añadir por alta demanda y por los peajes que estén incluidos en la ruta. Al final del viaje puede haber costos adicionales por concepto de paradas intermediadas, tiempos de espera, peajes no previstos o sillas para niños que no estén incluidas en el precio (Cabify, 2017).

Los requisitos para ser un socio conductor en Cabify son: un vehículo (taxi, vehículo particular o con placas blancas), una foto del conductor, una foto de la cédula de ciudadanía y una foto de la licencia de conducción.

Si bien Cabify cumple con la mayoría de las normas que regulan el transporte público individual de pasajeros, también incurre en una forma de competencia desleal de violación de normas al no cumplir con la fijación de tarifa, violar la restricción geográfica para operar dentro de un municipio, no tener los seguros de responsabilidad civil contractual y extra contractual y exceder el límite de vehículos permitidos en el parque automotor de la ciudad. Esto de acuerdo con el servicio que brinda la compañía a través de sus socios conductores particulares, pues sus socios taxistas sí cumplen con la respectiva normatividad. Se pasa entonces a profundizar cada ítem mencionado.

Primero, se tiene la violación de la norma de fijación de tarifa, pues este no es un factor del servicio que pueda ser determinado por el mercado, sino por la regulación de la ley colombiana. Esto se puede evidenciar en las leyes ya mencionadas y en la página web de la Secretaría de Movilidad de Medellín, donde se especifican los precios que deben aplicar los taxistas a sus usuarios, como se demuestra en la siguiente imagen:

Mediante Resolución número 201950103953 del 29 de octubre de 2019 la Secretaría de Movilidad de Medellín, como autoridad de transporte competente en esta modalidad, fijó las **tarifas** para el transporte público terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi de nivel básico, de la siguiente manera:

- **Arranque o banderazo:** Pesos (\$3.600)
- **Valor caída por cada 78 metros:** Pesos (\$110)
- **Carrera mínima:** Pesos (\$5.600)
- **Valor de espera (60 segundos):** Pesos (\$200)
- **Valor hora contratada:** Pesos (\$25.200)
- **Valor Aeropuerto José María Córdova:** Ochenta mil pesos (\$80.000), incluido el pago del peaje.

Figura 3. Tarifas de transporte público individual tipo taxi

Fuente: (Secretaría de Movilidad de Medellín, 2020)

No obstante, si se analiza la página web de Cabify, se puede comprobar que dicha compañía no respeta las tarifas expuestas, pues el algoritmo de Cabify tiene en cuenta las siguientes cifras a la hora de cobrar a sus usuarios por el servicio:

PRECIO POR KM	
Precio por km	\$ 365
Precio por km L-J de 09:00 a 12:59 h y V de 09:00 a 11:59	\$ 329
PRECIO POR MINUTO	
Precio por minuto	\$ 163
Precio por min L-J de 09:00 a 12:59 h y V de 09:00 a 11:59	\$ 147
TARIFA MÍNIMA	
Instantáneo	\$ 5.300
Reserva	\$ 12.000
CARGOS ADICIONALES	
Tarifa base	\$ 2.377
Tarifa base L-J de 09:00 a 12:59 h y V de 09:00 a 11:59	\$ 2.139

Figura 4. Cifras de Cabify

Fuente: (Cabify, s.f.)

Lo anterior evidencia una violación de la norma que impone las tarifas de servicios en el sector de transporte individual de pasajeros.

Segundo, la violación de la norma que regula la restricción geográfica del servicio dentro los municipios autorizados para brindar el servicio público individual de pasajeros. Dicha restricción no existe a la hora de solicitar el servicio en la plataforma de Cabify, por lo que los puntos de inicio y destino del viaje podrían estar en dos municipios diferentes, aunque estos no hicieran parte del área metropolitana.

Tercero, se encuentra la incurrencia en competencia desleal por violación de normas por no tener los seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual. La compañía no los exige por tratarse de vehículos particulares (a pesar de que estos también están prestando el servicio de transporte público individual de pasajeros), justificándose en que la ley no pide dicha documentación a este tipo de vehículos, a diferencia de los taxis, quienes sí deben cumplir con este requisito legal.

Por último, Cabify viola la limitación de vehículos permitidos para prestar el servicio de transporte público individual de pasajeros. Ello se debe a que la empresa acepta a todo socio y vehículo que quiera ser parte de la sociedad, lo que deja en una clara desventaja al gremio de los taxistas, pues hay menos de estos últimos que socios particulares, debido a que las autoridades limitan el número de taxis y no el número de vehículos particulares en circulación.

3.4 Interpretación posición gremio de taxistas

El gremio de taxistas ve a las TNC de una manera negativa al considerar que ellos son “la matonería” de las transnacionales, pues según este sector son precisamente estas corporaciones la

causa de la conducta reiterativa y acumulada de violación de normas de transporte en el país, conducta que agrava la movilidad de las metrópolis. Es precisamente la falta de regulación por parte de las autoridades nacionales lo que ha generado que más de 20 000 taxistas participen en protestas en Bogotá, Medellín, Cali, Bucaramanga y Barranquilla, debido a varios factores. Uno de los principales es la desventaja de los taxistas frente a estas aplicaciones.

En Colombia se mantiene una posición rotunda en lo que respecta a la competencia desleal por parte de las nuevas plataformas que prestan el servicio público de transporte individual de pasajeros, pues estas tienen menores barreras de entrada y prestan su servicio con vehículos que no tienen permiso para dicha acción. Además, los carros particulares que prestan este servicio en Colombia lo hacen de manera clandestina, sin tener una aplicación, hecho que empeora la situación.

Los taxistas han expresado que ellos incurren en más costos de operación que los conductores de las diferentes TNC, pues deben adquirir un cupo para poder manejar un taxi. Este aspecto puede considerarse como una barrera de entrada para la participación en el sector, pues el costo del cupo varía entre 70 y 85 millones de pesos en Bogotá, el cual implica una inversión significativa para una persona. Por otro lado, los taxistas argumentaron que están en desventaja frente a las TNC, en razón de que los conductores de plataformas digitales no deben adquirir los seguros de responsabilidad contractual y extracontractual para poder operar; más aún, estos deben pagarse antes de poder hablar de ganancias.

Por su parte, los taxistas también alegan que las TNC cobran comisiones muy inferiores a las que pagan los taxistas a las compañías de taxis, pues en un sondeo realizado por el periódico de

La República se encontró que los conductores de las TNC pueden ganar en un día entre \$180.000 a \$400 000, mientras que los taxistas obtienen en promedio una ganancia diaria de tan solo \$60 000 (Neira, 2019).

En este punto es importante resaltar que muchas veces el conductor de Uber, Didi o Cabify, al igual el taxista, no es dueño del vehículo utilizado para prestar el servicio; por eso, dentro de los gastos en los que debe incurrir el conductor está el pago diario para el propietario, este varía dependiendo de si el vehículo es particular o un taxi. Por el contrario, es un beneficio económico en ambos casos si el propietario es el mismo conductor.

Por ejemplo, el señor Camilo Rodríguez, conductor de Uber, en una entrevista para el Tiempo, dijo que al propietario del vehículo le corresponden diariamente \$45 000; en cambio, el señor Mauricio Jiménez, conductor de un taxi alquilado, paga al propietario \$80 000. Con esto se concluye que, a pesar de que debería ser igualitario para ambos casos, pues es el mismo tipo de gasto, es mucho más costoso para el taxista (Cerón, 2019).

Otra desventaja que se presenta para los taxistas es que algunas administradoras no permiten que estos escojan en qué horario pueden trabajar, pues dichas empresas controlan, a través de unos GPS que están dentro de los vehículos, cuándo los taxis pueden trabajar. Esto se debe a que cancelan la recepción de llamadas de alerta para servicios en el horario externo al que manejan de manera fija; es decir, fuera del comprendido entre las 5 a. m. y las 11 p. m. (Neira, 2019).

Asimismo, Fredy Castro, actual conductor de Uber, quien fue taxista por más de 10 años, relató que decidió cambiarse a Uber porque ya no era rentable ser taxista. Fredy explicó que las comisiones de las administradoras de los taxis son muy altas y ponen condiciones de trabajo

poco cómodas. Otra razón por la cual tomó esta decisión se basa en las ayudas que dan las TNC a sus conductores, como recibir un bono de dos millones de pesos por cumplir las metas de viaje. De igual manera, otro conductor de Uber explicó que, si se cumplen 300 viajes en un mes en esta aplicación, la compañía le ofrece al conductor una remuneración de cinco millones (Neira, 2019).

El señor Hugo Ospina, líder del gremio de taxistas, afirmó que la solución no es crear nuevas normas donde se regulen a las plataformas digitales, sino que estas se acojan a la normatividad ya existente, pues esta permite prestar el servicio público de transporte individual de pasajeros por medio de plataformas tecnológicas; de hecho, muchas empresas de taxis lo han hecho, siempre siguiendo la normatividad vigente. No obstante, reconoció que estas empresas lo que desean es que el Congreso de la República desarrolle una ley a su medida, sin entender que pueden –y deben– acogerse a las leyes existentes (Revista Semana, 2020).

El señor Eduardo Hernández, presidente de Fenaltax, aclaró que un nuevo proyecto de ley debería acoger las nuevas necesidades del gremio de taxistas, mas no una regulación netamente estricta para las nuevas plataformas, pues, según su pensar, lo que se debe pedir al gobierno es el retiro de estas plataformas del país. En efecto, un nuevo proyecto con exclusividad para las plataformas digitales y su nueva manera de prestar el servicio público de transporte individual de pasajeros ocasionaría un desorden total en este ámbito, puesto que habría dos sectores que prestaran un mismo servicio con controles legales diferentes; por ejemplo, en rutas, horarios, tarifas, obligaciones financieras con el Estado, seguridad para los pasajeros y calidad del servicio. Respecto al famoso cupo, el gremio de taxistas ha dicho que se debería volver a esta

figura (o crear algo similar), pues, por más que se quiera su eliminación a fin de disminuir barreras de entrada al servicio, se necesita una manera de evitar la congestión vial y la sobreoferta del servicio (Revista Semana, 2020).

Asimismo, el gremio de taxistas afirmó que toda actuación por parte de Uber, Didi y Cabify configura una competencia desleal, dado que no cumplen con las mismas reglas de juego para prestar un mismo servicio. Como se ha mencionado, cada aplicación ofrece el servicio público de transporte individual de pasajeros sin cumplir a cabalidad las normas existentes en Colombia. Dentro de los factores que más disgustan al gremio de taxistas se encuentran los gastos en los cuales debe incurrir un taxista para prestar el servicio y cómo estas aplicaciones omiten dichos gastos y, por ende, generan mayores beneficios. Por ello, muchos conductores de taxis han optado por manejar un carro particular para prestar el servicio público de transporte individual de pasajeros usando estas aplicaciones, pues sus costos son inferiores y sus ganancias superiores, y, al estar en una zona gris respecto a su regulación, es mucho más flexible y rentable que prestar el mismo servicio bajo un marco normativo totalmente regulado como en el caso de los taxis.

Cabe resaltar que, según el docente Édder Velandia, el principal problema que pone en desventaja a los taxistas es que su mercado se encuentra estrictamente regulado; en cambio, las TNC cuentan con la posibilidad de regirse netamente por el libre mercado y su competencia, teniendo en cuenta la oferta y demanda. Por ejemplo, el caso de la tarifa dinámica, la cual es favorecedora para estas aplicaciones y depende directamente de la demanda del servicio; esto es debido a que no cuentan con un marco normativo y, por ello, tienen un amplio margen de actuación (Cerón, 2019).

Finalmente, es claro que la posición del gremio de taxistas no defiende la creación de una nueva regulación para las TNC, sino que se centra en que toda aplicación digital encargada de prestar el servicio público de transporte individual de pasajeros se acople a la normatividad existente, pues se trata de un mismo servicio. De no ser así, se seguirá incurriendo en competencia desleal como sucede hasta el momento.

3.5 Reflexión de la situación actual de Colombia respecto a la regulación del transporte individual de pasajeros.

A juicio de esta investigación, lo importante de la controversia frente a las TNC está en descubrir si estas formas de innovación son nocivas o beneficiosas para el país; es decir, lo esencial es definir si estos proyectos han ayudado a Colombia a progresar en materia económica y social; más que nada, a través de la generación de trabajo en un país donde las cifras de desempleo llegaron al 19.8 % para junio de 2020 (Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas [DANE], 2020). Es imposible negar, a pesar de los contradictores de las TNC, que estos nuevos modelos económicos han sobrepuesto las fallas que tenía el sector de transporte público individual de pasajeros, pues es evidente que este servicio debe ser mejorado. Lo más importante es definir cómo hacerlo; no se puede olvidar que este servicio es de carácter público y, debido a su relevancia, se encuentra altamente regulado en el ordenamiento jurídico colombiano.

Tampoco hay que demeritar esta discusión, pues el problema de la movilidad en las ciudades es un problema relevante en la actualidad y solo crecerá con el transcurso del tiempo, al igual

que el número de personas y de vehículos; esto debido a que no hay una transformación de las vías en conformidad con el crecimiento de la sociedad.

Es importante que el Estado esté involucrado en este asunto, pues se discute sobre un servicio público que debe ser apto para todos los colombianos; pero también es clave delimitar hasta dónde debe entrar a regular el mercado. Si bien el pasajero no necesita debatir estas cuestiones, pues su único interés se centra en la seguridad, rapidez y comodidad del servicio, sí es importante que entienda las recientes discusiones del derecho colombiano, las cuales se han generado en consecuencia de las nuevas formas de tecnología. Esto sucede porque, a pesar de que el derecho es dinámico, este no alcanza a transformarse tan rápido ante el exponencial desarrollo de la sociedad.

Según Jorge Robledo se deben tener en cuenta tres criterios para una solución pronta: primero, que el servicio de taxis mejore de manera obligatoria, sin ninguna excepción, porque el consumidor así lo pide; segundo, que todos los oferentes del servicio estén dentro de la legalidad, sean taxistas o conductores particulares; y tercero, que toda decisión cuyo fin sea regular este servicio se consulte con sus intervinientes, es decir, el gremio de taxistas y los conductores de Uber, Didi y Cabify. Respecto a estos tres puntos, se está de acuerdo en que se tengan en cuenta para conseguir una normatividad actualizada (Robledo, 2015).

Sin embargo, un proyecto de ley como el que quiere plantear Jorge Robledo no es la mejor salida, dado que no se trata de disuadir la creación de emprendimientos basados en una economía colaborativa B2P, sino de actualizar este nuevo tipo de negocio. Con respecto a esto, se ha evidenciado que no solo es un punto positivo para el consumidor, sino que la economía

colombiana se ve beneficiada desde la llegada de estos modelos de negocio. De la misma manera, estos generan un impacto positivo como fuente de empleo de los colombianos, creando nuevas maneras de ingresos económicos.

Por lo anterior, es evidente que el Gobierno colombiano necesita expedir una normatividad que incorpore estos nuevos modelos económicos en la sociedad y equipare dichas normas con la regulación bajo la cual se rigen los taxistas, con el propósito de conseguir una sana competencia en este mercado, donde se involucren ambos agentes económicos.

Dicha regulación debe ser limitada y no tan exhaustiva como la que funciona actualmente; si bien era pertinente anteriormente, hoy día ha perdido sentido a consecuencia de los avances tecnológicos de los últimos años. Después de haber hecho un análisis detallado del ordenamiento jurídico colombiano frente a la regulación del transporte público individual de pasajeros, se encontró que existen múltiples barreras de entrada para poder ingresar a competir en este importante sector del PIB colombiano.

Este último podría verse beneficiado de la competencia entre los diferentes agentes económicos, situación que no tenía lugar antes de la llegada de las TNC, pues la regulación por parte del gobierno no permitía que la oferta o el precio del servicio fueran determinados por el mercado. Ahora, según la presente investigación, lo que debe regular el Estado frente a este mercado, tanto para las TNC como para el gremio de los taxis, es:

1. Exigir la afiliación al sistema de seguridad social colombiano de los trabajadores de este sector económico.

2. Exigir que las TNC, al igual que los taxis, monten a un sistema nacional de búsqueda las placas e identificaciones de sus socios conductores y vehículos afiliados, con el fin de que el gobierno pueda garantizar la seguridad de los pasajeros en caso de inconvenientes.
3. Exigir a las TNC y a los taxistas que soliciten autorización por parte del gobierno para registrar un nuevo conductor en su sociedad, garantizando que la respuesta a dicha solicitud no tarde más de cinco días hábiles y en la que se explique, en caso de ser negativa, por qué se rechaza. De esta manera, al existir una autorización expresa por parte del gobierno para los proveedores de este servicio, se aseguraría el bienestar de los pasajeros. Por otro lado, podría realizarse una inspección de antecedentes judiciales de las personas interesadas en participar en este mercado.
4. Exigir, tanto a los taxistas como a las TNC, que cuando acepten un servicio hagan una comprobación biométrica de reconocimiento facial o dactilar en su celular. Esto con el fin de garantizar que la persona que esté conduciendo el vehículo sea, efectivamente, el conductor inscrito en la sociedad.

Se considera que el resto de los componentes del sector no deben ser regulados por el Estado, a fin de posibilitar una sana competencia en este sector económico que se traduzca en un mayor beneficio para los consumidores del servicio, es decir, los pasajeros.

Por otra parte, no hay que olvidar que Uber dejó de invertir 40 millones de dólares en Colombia el 31 de octubre de 2019, pues esta multinacional consideró que “existe una falta de estabilidad regulatoria y apoyo institucional a la innovación” (Periódico El Tiempo, 2019, párr.

1). Al respecto, debe buscarse una solución por parte del gobierno; situaciones como esta podrían convertir a Colombia en un lugar menos atractivo para los inversionistas extranjeros, quienes no verían al país como un mercado competitivo en el que valga la pena invertir. Esta no es una posición favorable para el país, teniendo en cuenta la situación general de este después de enfrentar la pandemia del COVID-19. En resumen, se requiere dinamizar la economía para poder bajar el desempleo.

Al ser partidarios de la legalización de las TNC en Colombia, renuentes a rechazar estas innovaciones en un mundo globalizado, es válido aclarar que la regulación de las TNC trae más beneficios que desventajas. La alcaldesa de Bogotá, Claudia López, pidió legalizar las plataformas tipo Uber en Bogotá para suplir la demanda de transporte en la ciudad, mostrando una vez más la relevancia de estas compañías en Colombia (Revista Dinero, 2020). De igual manera, cabe apoyar al gobierno para que regule dicho servicio, situación a la cual están dispuestos Didi, Uber y Cabify, como se evidencia a continuación:

Alejandro Arbeláez, gerente de operaciones de Beat Colombia, afirmó que “en el sector de movilidad urbana urge la creación de un ambiente de convivencia y coexistencia entre las aplicaciones y los modelos tradicionales de transporte”, y agregó que “Beat es una compañía abierta y dispuesta al diálogo, creyendo en esta como la mejor vía para encontrar acuerdos, con situaciones como la vivida ayer, los más afectados son los pasajeros a quienes se les está limitando la oferta de transporte”. (Neira, 2019, párr. 13)

Uber también dijo que su idea era proporcionar un servicio que sirviera como “complemento de la oferta de transporte público existente, con un uso más eficiente de

los vehículos privados” y que “la reglamentación del servicio privado de transporte intermediado por plataformas y consecuente desregulación del transporte público individual tipo taxi, entendiendo sus diferencias, es un paso acertado en ese anhelo de coexistencia. Los avances tecnológicos van más rápido que los marcos regulatorios, es tiempo de que Colombia avance, como lo han hecho más de 135 jurisdicciones en el mundo”, concluyó. (Neira, 2019, párr. 16)

A pesar de lo expuesto, se recalca que esta es la reflexión de los autores de la investigación, criterio que, se sabe, no es muy compartido por ciertos sectores. Como lo dijo Juan Pablo Bocarejo, secretario de movilidad de Bogotá, en una entrevista hecha con el diario La República:

“Compartimos algunos de los intereses de la marcha, luchamos contra la ilegalidad y hemos logrado suspender más de 6000 licencias de personas que usan estas aplicaciones”. Asimismo, se recalca el comentario de Ángela María Orozco, ministra de transporte, frente la salida de Uber: “Colombia es un país que promueve la innovación y la inversión extranjera bajo las perspectivas de cumplimiento de la normatividad vigente, la legalidad y el cumplimiento de la Ley”. (Neira, 2019, párr. 12)

Esto también refleja la opinión de la ministra, quien consideró que Uber, como las otras TNC, tiene serios problemas legales; cosa que, según Orozco, solo cambiaría a través de reformas legislativas, tal como se evidencia en la siguiente cita: “Se deben realizar reformas en el Congreso de la República para prever estos fenómenos nuevos de economía colaborativa, lo que permita nivelar las reglas del juego para todos los actores y así determinar nuevas condiciones de habilitación” (Orozco, 2020, párr. 11).

Es cierto que las aplicaciones Uber, Didi y Cabify tienen un espacio mucho más amplio para actuar, pues su marco normativo es muy leve, incluso escaso. Se debe pensar en preceptos que ayuden tanto a los taxistas como a estos nuevos oferentes del servicio público de transporte individual de pasajeros, creando normas equitativas para ambos casos, debido a que se presta el mismo servicio, pero con condiciones diferentes; y es exactamente esto lo que se debe cambiar.

Resulta importante resaltar la dificultad normativa por la que estas aplicaciones atraviesan en este momento; sin embargo, la actualización de la normatividad de acuerdo con los nuevos oferentes es algo que no se puede seguir aplazando. De ser así, continuarán los enfrentamientos entre los oferentes de este servicio y se seguirá incurriendo en causales de competencia desleal.

Para demostrar la relevancia de esta problemática, se muestra el resultado expuesto en el artículo *Ridesourcing and travel demand: potential effects of transportation network companies in Bogotá* de Oviedo, Granada y Pérez (2020):

Results suggest that approximately one third of public transportation trips are potentially transferred to TNCs. Moreover, potential taxi and private vehicle-transferred trips account for almost 30 % of the new TNC demand. Additionally, approximately half of the trips that are reallocated from public transport demand can be considered as complementary, while the remaining share can be considered as potential replacing trips of public transportation. (p. 1)

Esta cita se puede traducir en que aproximadamente 1/3 del transporte público en Bogotá puede ser transferido a las TNC que operan en dicha ciudad. Se debe aclarar que, para los

autores, los taxis también harían parte de las TNC. Recalca dicha cita que las TNC deben ser consideradas como un sistema complementario para el transporte público en Bogotá.

Adicionalmente, hay que mencionar que el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MinTIC) en el 2017 salió a defender la continuidad de Uber, como se evidencia en un artículo publicado por el periódico Portafolio (Periódico El Tiempo, 2017).

Daniel Quintero, exministro del MinTIC y actual alcalde de Medellín, mencionó en el citado artículo que no se debe prohibir o bloquear a Uber en Colombia, pues considera que esto iría en contra del derecho de la libre empresa y crearía un efecto internacional negativo para el país.

Además, invitó a los colombianos a abrir el debate de decidir si quieren o no servicios de lujo individual (Periódico Portafolio, 2017).

Finalmente, se destaca que, al ser un servicio público para todos los ciudadanos, debe ser un servicio que se encuentre regulado, a fin de que su prestación sea beneficiosa para todos, que se tenga acceso a este cuando se requiera y que se controlen ciertos aspectos de este que puedan crear perjuicios en la sociedad.

Conclusión

Tras analizar los diferentes matices que engloba actualmente el transporte individual de pasajeros en Colombia, se puede afirmar que existe una regulación arcaica frente a las TNC con respecto al transporte individual de pasajeros; este ha sido el problema principal que ha llevado al gremio de taxistas a mostrarse inconformes.

De acuerdo con ello, se pide abogar por una normatividad actualizada que involucre la nueva realidad producto de los diferentes avances tecnológicos, pues la que intenta aplicarse actualmente es aquella que rige de manera estricta el servicio prestado por taxistas, sin que se tengan en consideración ambos sectores (taxistas y conductores particulares). Esta actualización llevaría a una mejora para ambos.

Como se sabe, desde la aparición de Uber, Didi y Cabify se ha originado una controversia acerca de la necesidad de este servicio y si en realidad pueden prestarlo. Es evidente que los consumidores consideran que el servicio prestado por las TNC es esencial para su transporte, incluso sin importar la tarifa dinámica que se maneja, la cual muchas veces supera el valor de una tarifa de un taxi. Por otro lado, al consumidor no le interesan los debates sobre legitimidad que circundan al servicio, sino su seguridad y comodidad al momento de tomarlo. Por ende, es claro que la demanda por parte de los consumidores es real y debe ser escuchada.

A modo de conclusión, si bien las TNC son formas de economía colaborativa que están incurriendo en competencia desleal en Colombia, se hace necesario velar por su legalización, al igual que motivar este tipo de innovaciones. El objetivo de ello es ayudar al desarrollo de la

economía colombiana para que se mantenga competitiva a nivel mundial, y mejorar la calidad de los trabajos a los que tienen acceso los colombianos.

Esta es una época de cambios para la humanidad, pues, con la cuarta revolución industrial, están transformándose los sectores económicos de Colombia y del mundo. Por ello, es necesario adaptarse a estos eventos; en caso contrario, vale enfrentar las consecuencias por cerrarse a estos. El gobierno, por su parte, debe permitir que el mercado crezca y evitar regular tanto estos sectores.

Colombia necesita abrirse a una realidad económica que ya hace parte del presente; por consiguiente, debe mostrarse atractivo para la inversión extranjera y, de la misma manera, para todos los nuevos emprendedores colombianos, a fin de que estos no teman a desarrollar proyectos que incluyan tanto la tecnología como la economía.

Es importante resaltar que la normatividad actual respecto al transporte público individual de pasajeros no está actualizada a las necesidades de un mercado que ha evolucionado y cambiado drásticamente en los últimos años. Por ello, la solución está en regular estas nuevas formas de negocios con el propósito de crear un ambiente laboral para ambos extremos del mercado – taxistas y conductores particulares–, estimulando una competencia leal y sana para que el servicio mejore y se eviten monopolios en el mercado del servicio público de transporte individual de pasajeros.

Bibliografía

- Botsman, R., & Rogers, R. (2010). *What's mine is yours: the rise of collaborative consumption*. London: Harper.
- Bulchand, J., & Melián, S. (2018). *La revolución de la Economía Colaborativa*. Gran Canaria: LID Editorial.
- Cabify. (2017). *¿Cómo se calcula el precio de un viaje?* Obtenido de <https://help.cabify.com/hc/es/articles/360000932905--C%C3%B3mo-se-calcula-el-precio-de-un-viaje->
- Cabify. (2019). *Tu seguridad es nuestra prioridad. Compromiso Cabify*. Obtenido de <https://cabify.com/es-ES/safety>
- Cabify. (s.f.). *Descubre nuestras tarifas en todas las ciudades donde operamos*. Obtenido de <https://cabify.com/es/colombia/medellin#tariffs>
- Caicedo, M. (2000). *Prácticas comerciales restrictivas en el sector automotor*. Obtenido de Pontificia Universidad Javeriana: <https://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/derecho/dere1/Tesis29.pdf>
- Cerón, J. (2019). *Así son las cuentas de un conductor de Uber y uno de taxi*. Obtenido de Periódico El Tiempo: <https://www.eltiempo.com/bogota/asi-son-las-cuentas-de-un-conductor-de-uber-y-uno-de-taxi-389772>
- Cheng, M. (2016). Sharing economy: A review and agenda for future research. *International Journal of Hospitality Management*, 57, 60-70.

Congreso de la República de Colombia. (1959). Ley 155 de 4 de diciembre de 1959. Bogotá, Colombia.

Congreso de la República de Colombia. (1993). Ley 105 de 30 de diciembre de 1993. Diario Oficial No. 41.158. Bogotá, Colombia.

Congreso de la República de Colombia. (1994). Ley 178 de 28 de diciembre de 1994. Diario Oficial No. 41.656. Bogotá, Colombia.

Congreso de la República de Colombia. (1996). Ley 256 de 15 de enero de 1996. Diario Oficial No. 42.692. Bogotá, Colombia.

Congreso de la República de Colombia. (1996). Ley 336 de 20 de diciembre 1996. Diario Oficial No. 42.948. Bogotá, Colombia.

Congreso de la República de Colombia. (2009). Ley 1340 de 21 de julio de 2009. Bogotá, Colombia.

Congreso de la República de Colombia. (2020). *Proyecto de ley busca regular contratación de personas para plataformas digitales*. Obtenido de <https://senado.gov.co/index.php/component/content/article/13-senadores/1529-proyecto-de-ley-busca-regular-contratacion-de-personas-para-plataformas-digitales>

Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas [DANE]. (2020). *Gran encuesta integrada de hogares (GEIH) Mercado laboral*. Obtenido de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo>

- Díaz, M., Marcuello, C., & Monreal, M. (2016). Economía Social y Economía Colaborativa: Encaje y Pontencialidades. *Economía industrial*, 402, 27-35.
- Escobar, H., & Cuartas, V. (2006). *Diccionario Económico Financiero*. Medellín: Sello Editorial Universidad de Medellín.
- Jaramillo, A. (2013). Desarrollo jurisprudencial de la cláusula general de prohibición de actos de competencia desleal. *Revista de Derecho Privado*, 49 , 4-25.
- La República (2018). Conductores de taxi pagan hasta tres veces más impuestos que los de Uber. Obtenido de La República: <https://www.larepublica.co/empresas/conductores-de-taxi-pagan-hasta-tres-veces-mas-impuestos-que-los-de-uber-2807496>.
- Mantilla, F. (2009). "Interpretar": ¿aplicar o crear derecho? análisis desde la perspectiva del derecho privado. *Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso*, pp. 537 - 597.
- Ministerio de Transporte. (2018). *Transporte en Cifras Estadísticas 2018*. Bogotá: Min de Transporte.
- Neira, L. (2019). *Las cuentas que deben hacer los taxistas y los socios conductores de Uber*. Obtenido de La República: <https://www.larepublica.co/empresas/cuentas-que-deben-hacer-los-taxistas-y-socios-conductores-de-uber-2883405>
- Orozco, Á. (2020). *Mintransporte se manifiesta tras decisión de Uber de salir del país*. Obtenido de Periódico El Tiempo: <https://www.eltiempo.com/economia/sectores/respuesta-del-ministerio-de-transporte-ante-la-salida-de-uber-450758>

Oviedo, D., Granada, I., & Pérez, D. (2020). *Ridesourcing and Travel Demand: Potential Effects of Transportation Network Companies in Bogotá*. Washington DC: MDPI.

Periódico El Tiempo. (2017). *'No vamos a bloquear a Uber': viceministro TI*. Obtenido de <https://www.eltiempo.com/tecnosfera/novedades-tecnologia/entrevista-al-mintic-sobre-uber-71164>

Periódico El Tiempo. (2019). *Uber dejará de invertir 40 millones de dólares en Colombia*.

Obtenido de [https://www.eltiempo.com/tecnosfera/apps/uber-dejara-de-invertir-40-millones-de-dolares-en-colombia-](https://www.eltiempo.com/tecnosfera/apps/uber-dejara-de-invertir-40-millones-de-dolares-en-colombia-429342#:~:text=31%20de%20octubre%202019%20%2C%2005,seg%C3%BAAn%20informaron%20en%20un%20comunicado)

[429342#:~:text=31%20de%20octubre%202019%20%2C%2005,seg%C3%BAAn%20informaron%20en%20un%20comunicado](https://www.eltiempo.com/tecnosfera/apps/uber-dejara-de-invertir-40-millones-de-dolares-en-colombia-429342#:~:text=31%20de%20octubre%202019%20%2C%2005,seg%C3%BAAn%20informaron%20en%20un%20comunicado).

Periódico El Tiempo. (2020). *¿Cómo le fue a DiDi en su primer año en Colombia?* Obtenido de

<https://www.eltiempo.com/tecnosfera/apps/como-le-fue-a-didi-en-su-primer-ano-en-colombia-511304>

Periódico El Tiempo. (2020). *¿Cuál será el impacto económico que traería al país la salida de*

Uber? Obtenido de <https://www.eltiempo.com/economia/finanzas-personales/este-es-el-impacto-economico-para-el-pais-por-salida-de-uber-450680>

Periódico Portafolio. (2017). *'No podemos solucionar los problemas del Mintransporte':*

viceministro de TI. Obtenido de <https://www.portafolio.co/economia/gobierno/mintic-se-pronuncia-sobre-demanda-contra-uber-504379>

Presidencia de la República de Colombia. (1992). Decreto 2153 de 30 de diciembre de 1992.

Diario Oficial No. 40.704 . Bogotá, Colombia.

Presidencia de la República de Colombia. (2001). Decreto Número 172 de 5 de febrero de 2001.

Bogotá, Colombia.

Revista Dinero. (2020). *Claudia López pide que plataformas tipo Uber funcionen en Bogotá.*

Obtenido de [https://www.dinero.com/pais/articulo/claudia-lopez-pide-que-plataformas-](https://www.dinero.com/pais/articulo/claudia-lopez-pide-que-plataformas-tipo-uber-funcionen-en-bogota/284562#:~:text=52%3A00%20PM-)

[tipo-uber-funcionen-en-bogota/284562#:~:text=52%3A00%20PM-](https://www.dinero.com/pais/articulo/claudia-lopez-pide-que-plataformas-tipo-uber-funcionen-en-bogota/284562#:~:text=52%3A00%20PM-)

[,Claudia%20L%C3%B3pez%20pide%20que%20plataformas%20tipo%20Uber%20funci-](https://www.dinero.com/pais/articulo/claudia-lopez-pide-que-plataformas-tipo-uber-funcionen-en-bogota/284562#:~:text=52%3A00%20PM-)

[onen%20en%20Bogot%C3%A1,los%20sistemas%20de%20transport](https://www.dinero.com/pais/articulo/claudia-lopez-pide-que-plataformas-tipo-uber-funcionen-en-bogota/284562#:~:text=52%3A00%20PM-)

Revista Dinero. (2017). *Este viernes a las 9 a. m. pasa Al Tablero en Dinero el sector de los*

taxis. Obtenido de [https://www.dinero.com/empresas/articulo/analisis-sobre-el-sector-de-](https://www.dinero.com/empresas/articulo/analisis-sobre-el-sector-de-los-taxis-en-colombia/249983)

[los-taxis-en-colombia/249983](https://www.dinero.com/empresas/articulo/analisis-sobre-el-sector-de-los-taxis-en-colombia/249983)

Revista Empresarial. (2019). *Didi en Colombia.* Obtenido de

<https://revistaempresarial.com/empresas/didi-en-colombia/>

Revista Portafolio. (2020). *'Cabify seguirá operando normalmente con todos los servicios'.*

Obtenido de [https://www.portafolio.co/negocios/empresas/cabify-seguira-operando-](https://www.portafolio.co/negocios/empresas/cabify-seguira-operando-normalmente-con-todos-los-servicios-537531)

[normalmente-con-todos-los-servicios-537531](https://www.portafolio.co/negocios/empresas/cabify-seguira-operando-normalmente-con-todos-los-servicios-537531)

Revista Semana. (2016). *¿Qué es Cabify, el nuevo competidor de Uber y los taxistas?* Obtenido

de [https://www.semana.com/tecnologia/articulo/cabify-plataforma-de-movilidad-llego-a-](https://www.semana.com/tecnologia/articulo/cabify-plataforma-de-movilidad-llego-a-colombia/460278/)

[colombia/460278/](https://www.semana.com/tecnologia/articulo/cabify-plataforma-de-movilidad-llego-a-colombia/460278/)

Revista Semana. (2020). *Taxis vs Uber: Carrera sin destino.* Obtenido de

<https://www.semana.com/nacion/articulo/taxis-vs-uber-carrera-sin-destino/648549/>

Robledo, J. (2015). *Para entender el conflicto entre taxis y Uber*. Obtenido de <https://jorgerobledo.com/para-entender-el-conflicto-entre-taxis-y-uber/>

Secretaría de Movilidad de Medellín. (2020). *Taxis*. Obtenido de <https://www.medellin.gov.co/movilidad/transito-transporte/taxis>

Stokes, K., Clarence, E., Anderson, L., & Rinne, A. (2014). Making Sense of the UK Collaborative Economy. *Nesta*, 49.

Superintendencia de Industria y Comercio. (2018). *Concepto 18209776*. Bogotá: Superintendencia de Industria y Comercio.

Superintendencia de Industria y Comercio. (2019). *Acta 2383 de 2019*. Obtenido de <https://www.sic.gov.co/sites/default/files/files/pdf/Acta%20Setencia%20UBER-.pdf>

Superintendencia de Puertos y Transporte. (2016). *Resolución 07838 de 2 de marzo de 2016*. Obtenido de https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2016/Marzo/Comunicaciones_07_N/comunicado%20final.pdf

Tribunal Superior del Distrito Judicial. (2020). Proceso No. 110013199001201602106 03 de 18 de junio de 2020. Bogotá, Colombia.