

UBER UNA ALTERNATIVA NECESARIA PARA EL TRANSPORTE DE PASAJEROS**Marcela Alejandra Acosta López¹****Lhoren Sthepannie Espinosa Salazar²**

Fecha de recepción: 29 de mayo de 2015.

Fecha de aceptación: 4 de octubre de 2015.

Referencia: ACOSTA LÓPEZ, Marcela Alejandra. ESPINOSA SALAZAR, Lhoren Sthepannie. *Uber una alternativa necesaria para el transporte de pasajeros*. Universidad de Nariño: Revista Científica CODEX. Vol. 1. Núm. 1. Págs. 163 – 176. Disponible en: revistas.udenar.edu.co/index.php./codex.

RESUMEN

El presente trabajo se centra en la problemática generada por el uso de la plataforma tecnológica denominada Uber, aplicación que tiene por fin el ofrecimiento de intermediación para la celebración de un contrato de transporte entre el usuario y el conductor, con el cual se presta un servicio que generalmente resulta más confortable para el usuario. El epicentro de la problemática en el ámbito colombiano gira en torno al señalamiento que el Gobierno realiza frente a la plataforma al aducir que este tipo de plataformas no están habilitados para desarrollar el servicio que ofrecen, debido a que no se encuentran conformadas como una empresa legalmente habilitada, cometiéndose así una indebida interpretación del servicio brindado a través de la aplicación.

PALABRAS CLAVE: transporte, libertad de empresa, restricciones, comodidad.

ABSTRACT

This paper focuses on the problems caused by the use of the technology platform called Uber, which aims to apply the provision of intermediation for the conclusion of a contract of carriage between you and the driver, with which a service is provided which it is generally more comfortable for the wearer. The epicenter of the problem in the Colombian area revolves around the signaling that the government takes off the platform in

¹ Estudiante de pregrado. Programa de Derecho. Facultad de Derecho y Ciencias Políticas. Universidad de Nariño. marce19-4@hotmail.com

² Estudiante de pregrado. Programa de Derecho. Facultad de Derecho y Ciencias Políticas. Universidad de Nariño. lhorenespinosa@gmail.com

arguing that such platforms are not entitled to develop the service they offer, because they are not shaped like a company legally enabled and be committed an error in interpreting the service provided by the application.

KEYWORDS: transport, freedom of enterprise, restrictions, comfort.

INTRODUCCIÓN

Se pretende con este artículo tener un acercamiento al conflicto que se ha generado en torno a la plataforma tecnológica llamada Uber, así mismo se hará un análisis acerca de la regulación legislativa que ha tenido el servicio tanto a nivel nacional como a nivel internacional de esta manera se pondrá esta problemática mundial en contexto nacional, se analizará poniendo en evidencia tanto sus ventajas como desventajas y ahondando en el porqué de las diferentes prohibiciones que se le han realizado, se estudiará la libertad de empresa como derecho en Colombia y por qué la última resolución del Ministerio de Transporte prohibiendo este tipo de servicios atenta tanto contra la libertad de empresa así como al derecho al trabajo.

Se buscará adentrarse en el tema del porque el servicio Uber entro a innovar y mejorar la prestación del servicio de transporte y porque no debería el Gobierno Nacional desechar las nuevas opciones para optimizar los servicios de transporte que ofrece la tecnología.

1. ¿QUÉ ES UBER?

Uber es una plataforma tecnológica creada en el año 2009, en el Estado de California, Estados Unidos cuyos fundadores fueron Garrett Camp y Travis Kalanick, quienes diseñaron la plataforma como una aplicación para teléfonos inteligentes con servicio de datos o conexión de internet, a través de la cual se buscó acercar a los usuarios quienes necesitaban un servicio de transporte, así como a los conductores quienes por su parte necesitaban un medio de trabajo.

La aplicación se ha expandido alrededor el mundo, encontrándose disponible en más de 56 países con presencia en 276 ciudades en donde se presta el servicio de transporte de pasajeros, con mediación de la aplicación Uber.

Uber se ofrece como una solución para aquellas personas interesadas en acceder a un conductor privado disponible todo el día, en el lugar que se requiera, ofreciendo una gama de vehículos con las calidades y condiciones específicas que el usuario desee.

2. ¿CÓMO FUNCIONA EL SERVICIO?

El servicio funciona básicamente a través de la descarga gratuita de la aplicación Uber en los celulares de los usuarios quienes a su vez crean una cuenta con su correspondiente contraseña, para lo cual deberán hacer el registro de su información, correo electrónico, teléfono y los datos de su tarjeta de crédito, para así en el caso de requerir el servicio de transporte se pueda enlazar al conductor con el usuario, conductor quien también previamente realizara un registro de su información en la plataforma desarrollada por Uber.

Con lo anterior realizado el usuario quien desee el servicio de transporte, a través de la aplicación envía su solicitud la cual será recibida por Uber, quien realizará la localización del usuario contactado por el GPS de su celular, solicitando la información acerca de qué tipo de vehículo desea y a qué lugar se dirige, información con la que se contactara al proveedor del servicio (conductor) que se encuentre más cercano al usuario, siendo el proveedor quien acepta o rechaza la solicitud del usuario, si acepta, de inmediato se da la información al usuario acerca del proveedor que realizara el servicio, señalándole la estimación del tiempo que tardara en llegar el vehículo que prestara el servicio, dándole así mismo y con antelación la estimación del costo que generara el servicio, ya cuando el recorrido acaba se da el valor real del servicio cargándose a la tarjeta de crédito del usuario. Adicionalmente a esto se le pide al usuario realizar una evaluación acerca del servicio que se le ha prestado, esto con el fin de mejorar el mismo y la calidad de los proveedores.

El pago que recibe Uber por la intermediación que realiza entre los proveedores y los usuarios, es un 20% de la tarifa que se cobra por el servicio de transporte que realiza el proveedor.

3. BENEFICIOS

Entre los beneficios que se resaltan en la utilización de la aplicación Uber están

Rapidez en el acceso al servicio de transporte: La cual se da debido a la geo localización con la que cuentan los vehículos a través del GPS de los teléfonos celulares, seleccionándose al proveedor más cercano al usuario para que preste el servicio.

Pago electrónico: El cual se carga a la tarjeta de crédito del usuario, beneficiándolo en la medida de que no es necesario llevar dinero en efectivo para acceder al servicio.

Comodidad durante el servicio: Este es uno de los puntos clave para lograr la satisfacción del usuario, puesto que los vehículos utilizados siempre estarán en las mejores condiciones para prestar el servicio, se suma a esto que al ya conocer el proveedor y la ruta a la cual se dirige no se presentara con el usuario ningún tipo de

enfrentamiento o discordancia respecto del destino al que se pretende llegar. Además se suma la facilidad y rapidez que tiene el usuario de encontrar un proveedor del servicio.

Adicionalmente a lo ya mencionado el ofrecimiento al usuario de dulces y agua embotellada para que disfrute durante el recorrido del servicio, los cuales vienen incluidos dentro de la tarifa que se cobrara.

Conocimiento con antelación de la tarifa por el servicio: Cuando el usuario solicita el servicio y señala el lugar al cual se dirigirá se enviará una tarifa aproximada acerca de valor que le generara el servicio.

Seguridad: Se garantiza cuando se solicita a los conductores la licencia de conducción, su cédula de ciudadanía y antecedentes judiciales, haciéndose igualmente un estudio riguroso de seguridad antes de que inicien a operar por medio de la plataforma de Uber.

Calidad del Servicio: Esto se ve reflejado en la calificación a través de estrellas que se da al servicio, puesto que siempre se intenta que el servicio sea calificado en 5 o con un mínimo de 4.7 estrellas, promoviendo siempre un servicio de alta calidad. Así mismo el conductor del vehículo puede calificar al cliente con el fin de verificar su confiabilidad y si es factible a futuro prestar nuevamente el servicio.

Servicio de transporte

En Colombia se tiene la siguiente definición de contrato de transporte:

El transporte es un contrato por medio del cual una de las partes se obliga para con la otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y entregar éstas al destinatario.

El contrato de transporte se perfecciona por el solo acuerdo de las partes y se aprueba conforme a las reglas legales.

En el evento en que el contrato o alguna de sus cláusulas sea ineficaz y se hayan ejecutado prestaciones, se podrá solicitar la intervención del juez a fin de que impida que una parte se enriquezca a expensas de la otra (Decreto 410 de 1971. Código de Comercio, art.981).

De esta manera tenemos que bajo las condiciones que establece el código de comercio colombiano el aplicativo de Uber, no realiza efectivamente el servicio de transporte, dado que la función que cumple es la de mera intermediación a través de su plataforma electrónica, entre proveedor y usuario, para que sean ellos quienes suscriban el contrato.

Continuando con el análisis legislativo en el panorama nacional se establece que el transporte necesariamente debe estar amparado bajo un contrato de seguro consagrado esto en el artículo 12 del Decreto 01 de 1990 (1990) de la siguiente manera:

Cuando el Gobierno lo exija, el transportador deberá tomar por cuenta propia o por cuenta del pasajero o del propietario de la carga, un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte.

El transportador no podrá constituirse en asegurador de su propio riesgo o responsabilidad.

El Gobierno reglamentará los requisitos, condiciones, amparos y cuantías del seguro previsto en este artículo, el cual será otorgado por entidades aseguradoras, cooperativas de seguros y compañías de seguros, legalmente establecidas.

En Colombia la actividad de transporte es considerada como una actividad peligrosa por ello tanto para la protección de quien lleva a cabo el transporte así como del transportado. En este punto encontramos una de las diferencias marcadas respecto del contrato de transporte que se suscribe por vía del aplicativo Uber, ya que a los prestadores de este servicio no se les exige de manera obligatoria tomar los mismos seguros que debe tomar el gremio taxista y es esto lo que genera inconformidad en el mencionado gremio.

Respecto al servicio de transporte público tenemos la Ley 105 de 1993, por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte entre otras disposiciones; esta ley es uno de los pilares rectores en materia de transporte en el país ya que en ella se consagran las disposiciones del servicio y los principios rectores de esta actividad los cuales son:

- Acceso al transporte
- Carácter de servicio público del transporte
- Colaboración entre entidades
- La participación ciudadana
- La libertad de empresa
- Permisos o contratos de concesión
- Transporte intermodal
- Subsidios a determinados usuarios

Es importante destacar que dentro de estos principios en Colombia se establece la libertad de empresa y el transporte intermodal, favoreciéndose la sana competencia entre las empresas prestadoras del servicio de transporte y garantizándose un adecuado acceso a este servicio para la población.

Bajo el entendimiento y en consonancia con lo dispuesto por las reglamentaciones señaladas, se tiene que Uber es una de las alternativas a las que hace referencia la ley en su condición de intermediadora para la prestación del servicio de transporte intermodal y más aún en lo atinente a la libertad de empresa, el cual es un derecho del que gozan todos los colombianos, ya que no se le puede cerrar las puertas a estas nuevas empresas que ofrecen sus servicios a través de plataformas tecnológicas.

Continuando con el análisis que se realiza a la normatividad y la jurisprudencia encontramos que la Corte Constitucional (2002) afirmó que “El transporte público es un medio indispensable para garantizar el goce efectivo de la libertad de locomoción, en especial en las ciudades”.

Con todo lo anterior se tiene que el servicio que presta Uber está ayudando a que los usuarios satisfagan las necesidades de transporte las cuales no se ven satisfechas por las empresas de transporte en el país.

4. LIBERTAD DE EMPRESA

Respecto a este tema el artículo 333 de la Constitución Política (1991) señala:

La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley. La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades. La empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones. El Estado fortalecerá las organizaciones solidarias y estimulará el desarrollo empresarial. El Estado, por mandato de la ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional. La ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación.

Conforme a lo establecido en este artículo podemos interpretar que en Colombia se tiene la potestad y libre decisión de conformar empresa y que esta debe ser respetada por el Estado, situación que está siendo claramente vulnerada por parte del Ministerio de Transporte con la expedición del Decreto 348 de 2015 en el cual se evidencia un completo desacierto por parte del gobierno nacional en cuanto a la prohibición realizada hacia una actividad empresarial que está generando empleo y movilidad económica.

En este sentido y para continuar con el desarrollo que se le ha dado al derecho a la libertad de empresa se tiene lo señalado por Aristizabal (2000), quien manifestó que la libertad de empresa hace parte del derecho a la libertad económica y está compuesta por dos pilares básicos, así:

1. La libertad de establecerse o de instalarse, que con la sola limitación del bien común consagra el inciso primero del artículo 333 de la Constitución Política en su parte final: Para su ejercicio nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley. Existen algunas excepciones a este principio en la Constitución, como las previstas en los artículos 335 y 150 numeral 19; 189, numerales 24 y 25, atinentes a la actividad financiera, bursátil y aseguradora que, por ser de interés público, sólo pueden ser ejercidas con autorización del Estado.

2. La libertad de ejercicio o de explotación de la actividad profesional, lo que se opone al menos de manera teórica, a restringir la utilización de ciertos procedimientos o de ciertos productos, en general al establecimiento de limitaciones que se refieran tanto a la actividad ejercida propiamente dicha, como a la persona que la ejerce. Incluye desde luego, la libertad de contratar.

De esta manera se tiene que en Colombia debido al modelo económico establecido, la empresa debe contar con una mayor protección por lo tanto no es acorde a los fines sociales del Estado obstaculizar una actividad económica, la cual por el contrario debería ser regulada.

En el mismo sentido Aristizabal (2000) señaló que:

Cuando varias personas compiten en una misma actividad, tienen derecho a hacerlo sin obstáculos por parte del Estado. La libre competencia, en realidad, es un aspecto de la libre empresa, pero sin considerar la actividad de los particulares en sí misma, sino en su relación con otros, se trate bien de particulares o bien del Estado mismo. La Constitución contiene ciertas limitaciones a la libre competencia: por ejemplo, en materia de precios, con fundamento en el artículo 334 es posible intervenir para regular ciertos productos. Otra limitación del derecho a la competencia tiene su consagración constitucional en el artículo 333 (inc.4) de la Constitución Política: El Estado, por mandato de la ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional.

De igual manera la Corte Constitucional (2011) estableció que:

La libertad de empresa comprende la facultad de las personas de “(...) afectar o destinar bienes de cualquier tipo (principalmente de capital) para la realización de actividades económicas para la producción e intercambio de bienes y servicios conforme a las pautas o modelos de organización típicas del mundo económico contemporáneo con vistas a la obtención de un beneficio o ganancia”. Esta libertad comprende, entre otras garantías, (i) la libertad contractual, es decir, la capacidad de celebrar los acuerdos que sean necesarios para el desarrollo de la actividad económica, y (ii) la libre iniciativa privada. Su núcleo esencial comprende, entre otras prerrogativas, (i) el derecho a un tratamiento igual y no discriminatorio entre empresarios o competidores que se hallan en la misma posición; (ii) el derecho a concurrir al mercado o retirarse; (iii) la libertad de organización y el derecho a que el Estado no interfiera en los asuntos internos de la empresa como la organización empresarial y los métodos de gestión; (iv) el derecho a la libre iniciativa privada; (v) el derecho a la creación de establecimientos de comercio con el cumplimiento de los requisitos que exija la ley; y (vi) el derecho a recibir un beneficio económico razonable”

Para concluir lo atinente a la libertad de empresa se tiene que ésta no puede ser coartada por la posición del gobierno nacional, ya que se generaría un grave conflicto de intereses y una clara desviación de la potestad nacional de proteger y salvaguardar la libertad económica en pro de favorecer el interés de un pequeño sector del país.

Por último el mecanismo idóneo para defender este derecho vulnerado sería un tipo de acción constitucional, pues si bien no se está vulnerando directamente un derecho fundamental como lo es la libertad económica, si se lo está haciendo con la libertad de empresa que hace parte de este concepto y se entendería que son conexos, en este sentido los proveedores del servicio ven menos cavado su derecho a promover empresa y desarrollar libremente una actividad económica.

5. PROBLEMÁTICA NACIONAL

Uber llegó a Colombia el 1 de octubre de 2013, y en lo que ha corrido del tiempo la principal razón de los enfrentamientos que se han tenido por el uso de la aplicación Uber, se da entorno a que se señala que el servicio que se presta no es legal, con el argumento de que el servicio especial no puede prestar un servicio individual, al estarse cambiando la modalidad a través de la cual fueron habilitados. El superintendente de Puertos y Transportes Javier Jaramillo, señaló que: “los carros de servicio especial están restringidos a contratos con empresas, colegios, agencias de turismo y hoteles. De hecho, la póliza de esos carros no ampara a los pasajeros que viajen bajo modalidades tipo Uber, porque se está prestando un servicio para el cual no están facultados”.

El Gobierno intenta resguardar su institucionalidad representada ésta en las normas, por lo que señalan que un servicio como el que presta Uber no es legal ya que no se sujeta al marco legal que se impone para la prestación del servicio de transporte, puesto que Uber no sea constituido siquiera como una empresa para lograr la aprobación para la prestación del servicio de transporte.

La queja entonces del gremio taxista es que Uber no paga impuestos, el cupo para el funcionamiento de estos vehículos blancos es mucho menor al que se paga por el de un taxi y la competencia desleal que argumentan se da con los altos costos que se cobran por el servicio de los proveedores de Uber.

Pero lo que vio la plataforma tecnológica Uber, fue una necesidad que no estaba del todo satisfecha, Uber vio una falla a la cual de cierto modo le dio una solución, puesto que como es conocido la mayoría de trabajadores del gremio de los taxistas realizan conductas no muy apropiadas en el desarrollo de su servicio, como ejemplo ya conocidos se tienen: el abuso en las tarifas del servicio (contrario al servicio Uber en donde las tarifas se conocen con antelación a la prestación del servicio), el maltrato al pasajero, el querer siempre carreras cortas o no prestar el servicio para acceder a ciertos sectores. Generando todo ello a que esta plataforma desarrollara un puente entre el usuario y el conductor del servicio, generándose entre las partes un acercamiento para la celebración del contrato de transporte, por tanto lo que realiza la plataforma tecnológica no es la prestación del servicio de transporte, sino el acercamiento entre las partes.

Dentro de la reglamentación para el servicio público de transporte terrestre especial se encuentra el Decreto 174 de 2001, en el que se menciona el tipo de servicios que se prestan a través del servicio de transporte especial y estos son: el turístico, empresarial y escolar. Es claro entonces que el servicio de transporte público individual de pasajeros no está dentro de la autorización dada a este tipo de automotores y menos aún contempla la prestación del servicio por medio de plataformas tecnológicas.

Así mismo se puede evidenciar que en el régimen de sanciones por infracciones a las normas de Transporte Público Terrestre Automotor y en el que se determinan otros procedimientos, establece su artículo 53 que será un servicio no autorizado “el que se realiza a través de un vehículo automotor de servicio público, sin el permiso o autorización correspondiente para la prestación del mismo; o cuando este se preste contrariando las

condiciones inicialmente otorgadas” (Decreto 3366 de 2003, 2003). Por lo mencionado anteriormente es claro que quien preste un servicio para el cual no está habilitado incurre en una flagrante vulneración de la normatividad.

El Gobierno cree que Uber llega a fomentar la ilegalidad en la prestación del servicio de individual de transporte, ya que toman a los vehículos con destinación para el servicio especial llevándolo a que asuman un papel para el que no están autorizados como es el servicio de transporte individual, por lo que el Gobierno ha tomado como estrategia hacer controles para que no se dé la prestación del servicio individual de transportes a través de la aplicación Uber, aplicando sanciones como multas e inmovilización de los vehículos que presten el servicio para el cual no están autorizados.

Los vehículos que prestan el servicio de transporte a través del aplicativo Uber, si tienen seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual, pero hay que tener en cuenta que las compañías de seguro no pagan la responsabilidad que se deriva de los siniestros si éste se presentó mientras el conductor prestaba el servicio de Uber, esto debido a que el servicio no es el por el cual se contrató el seguro, por lo que el nombre de la persona quien sufra el daño no aparecerá en el contrato suscrito entre la aseguradora y el vehículo, debido a que el servicio que se presta es un servicio de transporte individual, por lo que quien deberá pagar por los daños generados a consecuencia del siniestro será el conductor del vehículo, para lo cual el servicio de Uber también maneja una póliza contra todo riesgo esto por si llegado el caso las otras dos pólizas no funcionaran.

Por todo ello, con las medidas que está tomando el Gobierno al declarar el servicio que presta Uber, está dando un cierre a la innovación, al desarrollo tecnológico y a la búsqueda de un mejor servicio. El Gobierno debería empezar a adaptarse a las nuevas tecnologías y así lograr modernizar las leyes adaptándolas a los cambios que ha traído la revolución tecnológica, por lo que si bien el Gobierno debe propender por la legalidad de este tipo de servicios, debe buscar un equilibrio y no desechar las innovaciones que ofrece la tecnología para brindar un servicio como es el de transporte.

La vocera de Uber para Colombia Adriana Garzón afirmó que no es una empresa ilegal, es una empresa legalmente constituida, que además es una empresa de tecnología mas no de prestación de servicio de transporte y al ser una empresa legal paga los impuestos que se derivan de su funcionamiento. Se debe además tener en cuenta que la plataforma en si no es la ilegal, cuestión diferente es que aún en Colombia no exista regulación para este tipo de innovaciones tecnológicas.

Es claro que en un mercado como el transporte también está en juego la oferta y la demanda, y si uno de los competidores no ofrece los servicios que las personas desean y otro por el contrario los ofrece, serán entonces las personas quienes decidirán a que servicio van a acceder y del cual se van a beneficiar, la competencia en estos casos solo traerá beneficios para el usuario, puesto que siempre se tendera a mejorar el servicio y prestarlo en óptimas condiciones.

Es importante destacar que en este momento el Gobierno Nacional, a través del ministerio de transporte está adelantando un proyecto de reglamentación para las empresas que prestan servicios de transporte “de lujo” pero en esta reglamentación no se está teniendo en cuenta el tema ya planteado y es que UBER no es una empresa encargada de prestar directamente el servicio de transporte, es como ya se había enfatizado un aplicativo intermediario, por lo tanto el servicio que presta debe ser regulado de manera específica, no general como es la idea del Ministerio de Transporte al incluirlo en la calificación de servicio especial de lujo.

6. PROBLEMÁTICA INTERNACIONAL

Como se podrá avizorar Uber no ha sido solo un problema de nuestro país, sino que también ha traído repercusiones en el panorama internacional, pues han sido diferentes ciudades en donde opera la aplicación Uber, en las cuales se han presentado inconformismos por parte del sector taxista contra el servicio, pues declaran que este genera para ellos competencia desleal y a esto se suma el argumento de que violan la legislación sobre el servicio de transporte en los diferentes países en que es usada la mencionada plataforma.

Dos han sido las ciudades en Europa donde sea legalizado el servicio de Uber, estas con Londres y Fráncfort, en la mayoría de las ciudades aún no se regula acerca del tema y en otras están estudiando la posibilidad de hacerlo.

Londres quien reguló el tema debido a las continuas quejas por el servicio realizo un análisis por medio del cual se verifico la legalidad de Uber, respaldada la decisión por Transport for London (TfL), entidad encargada de lo referente a regular dar las licencias del transporte privado, en Londres el sector taxista argumentaba así mismo que Uber estaba dando la estimación del valor de los servicios a través de un sistema que se podría igualar al taxímetro que es de uso exclusivo de los taxis a esto el Gobierno argumento que en ningún momento la aplicación tiene algún tipo de implicación física con los carros, que lo que hace es solo brindar información a los proveedores del servicio a través de sus teléfonos celulares vía GPS, por lo que no se podría realizar este tipo de comparaciones (Universal, 2015).

Para el caso de Fráncfort se tiene que el tribunal Alemán reviso la decisión que se profirió en instancia inferior y decidió de lleno la problemática que se venía suscitando respecto del aplicativo, el tribunal alemán revoco la decisión en la que se prohibía el servicio de Uber en todo el territorio Nacional, de esta manera al revocarse la decisión ya no se podría imponer multas a los usuarios de Uber.

En este sentido el director de Uber en Alemania anunció que los proveedores del servicio pagaran los impuestos municipales de taxi así como también los impuestos que se pagan a la Cámara de Comercio alemana para así afianzar la confianza en el servicio que se presta y propender por evitar futuros inconvenientes y la posible prohibición de su servicio en todo el territorio Alemán.

Se tiene claros ejemplos en el caso de Latinoamérica en países en los cuales hace poco tiempo ha desplegado el uso de la plataforma como lo son Chile, Panamá, Costa Rica y Perú en los cuales las constantes quejas no se hacen esperar al ver a UBER como un competidor el cual no se ciñe a las normatividades de cada país, a lo que la empresa siempre se ha escudado en manifestar que no están generando competencia puesto que su servicio va enfocado a un sector específico de la comunidad, siendo así solo un servicio complementario.

En el caso de Brasil tenemos que ha sido la ciudad de Rio de Janeiro la primera en declarar ilegal el servicio de UBER esto a través de una ley previamente aprobada por el concejo municipal, señalándose que no se podía seguir prestando el servicio a través de plataformas como lo hacía Uber, puesto que de contrariarse la disposición se aplicarían multas, se resaltó con ello que solo las personas que cuenten con los permisos necesarios podrán prestar el servicio de transporte.

Con la medida tomada por el alcalde Rio de Janeiro se vuelve evidente que no solo se está yendo contra el uso de plataformas tecnológicas al momento de requerirse el servicio de transporte, sino que también se está afectando a los usuarios y su derecho a elegir acerca de cuál es la forma en la que quieren movilizarse.

El caso de México ha sido uno de los que ha marcado precedentes al ser este el primer país que regularizo no solo el caso de Uber sino de otras empresas que ofrecían el servicio de transporte por medio de plataformas tecnológicas, el Distrito Federal llego a un acuerdo entre el sector taxistas y las empresas que prestaban sus servicios a través de diversas aplicaciones.

Teniendo en cuenta su Ley de movilidad, México implementó la regularización de los sistemas de aplicaciones por medio de las cuales se acerca al usuario con el conductor, facilitando la prestación del servicio tanto para usuarios como para conductores, pensando así en una regularización sostenible y optimizando al máximo la utilización de los recursos. Se reguló el tema por medio de los siguientes acuerdos:

- Acuerdo por el que se crea el Registro de Personas Morales que Operen, Utilicen y/o Administren Aplicaciones para el Control, Programación y/o Geolocalización en Dispositivos Fijos o Móviles, a través de las cuales los Particulares pueden Contratar el Servicio Público de Taxi en el Distrito Federal
- Acuerdo por el que se crea el Registro de Personas Morales que Operen y/o Administren Aplicaciones y Plataformas Informáticas para el Control, Programación y/o Geolocalización en Dispositivos Fijos o Móviles, a través de las cuales los Particulares pueden Contratar el Servicio Privado de Transporte con Chofer en el Distrito Federal

Adentrándonos en los mencionados acuerdos se tiene que por medio de los cuales teniendo en cuenta que la Secretaría de Movilidad tenía por fin mejorar el servicio de transporte y por ende la movilidad, con la reglamentación que se implementó se buscó obtener la información acerca de aquellas personas que prestaban el servicio lo cual se hizo con la solicitud de que realizaran su debido registro ante la Secretaría de Movilidad

del Distrito Federal (SEMOVI) y señalándose que debían tener un permiso el cual sería expedido por la misma, todo esto en pro de la seguridad de los usuarios en los traslados requerido.

El registro busca conocer cuántos automóviles están a cargo de las plataformas y los conductores que prestan el servicio. Se señaló que el registro se haría por solo una vez ante la Secretaría suministrando la información requerida como es el acta constitutiva de la empresa, la identificación del representante legal, información de la aplicación entre otros. Se busca igualmente que a través de los viajes realizados por medio de la plataforma se genere una aportación del 1.5% por cada viaje realizado, el cual estará dirigida al Fondo para el Taxi, la Movilidad y el Peatón.

Se resaltó en el acuerdo que para que se les suministrara el permiso una vez llenado los requisitos solicitados, los vehículos debían contar con una serie de exigencias las cuales giran en torno a las condiciones en las que debía estar el vehículo con el cual se haría la prestación del servicio de transporte indicándose que el permiso tendrá una vigencia anual; se fijó asimismo un monto dentro del cual debía estar el valor del vehículo pues se señaló que éste estaría como mínimo alrededor de los doscientos mil pesos mexicanos (\$200.000), resaltándose que se debía contar con una póliza de seguro que cubriera a los ocupantes del vehículo.

En el acuerdo también se consignó que el conductor debía aprobar un curso de capacitación que sería autorizado por la Secretaría, entre las medidas que ésta tomó cabe resaltar la de que se podría inspeccionar y verificar los vehículos por medio de los cuales se prestaba el servicio.

En lo consignado en el acuerdo se enfatizó en que no estaría permitido que se prestara el servicio mediante las plataformas tecnológicas sino se contaba con el permiso de la Secretaría, ya que es en caso de prestarlo omitiendo el mencionado permiso se sancionaría al infractor por medio de multas.

Finalmente se contempló el uso de este tipo de aplicaciones como un servicio de transporte privado, pues por sus características no se lo podía tener como un servicio que se pudiera prestar a la comunidad general.

Con todo lo hecho por México se tiene ya un base de cómo se podría regular el tema en el caso de Colombia, puesto que el tema no se lo puede dejar a un lado y aún peor prohibirlo ya que se estaría menguando el derecho a elegir del usuario, debiéndose enfatizar en que por medio de las leyes de oferta y demanda la competencia siempre será un factor por medio del cual se impulsará a mejorar el servicio, pero no se debe dejar de lado la propuesta que está impulsando el vicepresidente para regular el tema de los aplicativos en la prestación de servicio de transporte como es el caso de Uber, ya que no se puede ser parcos ante el cambio y la evolución a la que nos está llevando la tecnología.

CONCLUSIONES

Se tiene que los principales afectados con las medidas del Gobierno no solo son los usuarios del servicio Uber quienes deberán seguir con el precario servicio ofrecido por el gremio taxista, sino también los conductores del servicio ofrecido por la plataforma quienes veían en el servicio una oportunidad laboral.

Se vuelve claro como el servicio prestado por Uber está generando enfrentamientos con el gremio taxista, al ver en el servicio una competencia desleal, debido al no cumplimiento de la normatividad del país, por lo que la única manera de solucionar el problema en el caso de los proveedores de transporte es que en la regulación existente para el servicio de transporte especial se amplié el espectro en el que desarrollan sus servicios, buscando así el beneficio de los ciudadanos.

Se hace evidente que los usuarios buscan alternativas en las cuales se sienten más cómodos y más seguros, reflejándose esto en la utilización de un servicio un poco más costoso que el ofrecido por el gremio taxista pero con un mejor servicio y de mayor calidad.

En Colombia se tiene que jurídicamente existe el derecho constitucional al trabajo así como a la libertad de empresa de esta manera encontramos que al pretender sacar de funcionamiento el servicio de transporte que se presta con intermediación de Uber se está vulnerando estos derechos tanto de los usuarios así como de los proveedores.

Es necesario que la legislación Colombiana vaya a la vanguardia de los avances tecnológicos, no es posible continuar expidiendo normas en las que no se tengan en cuenta los cambios y avances tanto tecnológicos como sociales de esta manera es imprescindible que en lugar de prohibirse el uso de estos medios, lo que debiese ser regularse y propenderse por la inclusión y sana promoción de la nueva empresa en el país.

REFERENCIAS

Decreto 01 de 1990. (1990). Colombia.

Constitución Política. (1991). Colombia.

Decreto 3366 de 2003. (2003). Colombia.

Aristizabal Villa, J. (2000). Aproximación al marco jurídico de la libertad económica en Colombia. Estudios Generales.

Constitucional, C. (2002). Sentencia T-595 de 2002. Bogotá.

Decreto 410 de 1971. Código de Comercio. (s.f.). Colombia.

Preteit, M. P. (2011). Sentencia C-263 de 2011. Colombia: Corte Constitucional.

Universal, E. (20 de Marzo de 2015). El universal . Recuperado el 1 de Abril de 2015, de <http://www.eluniversal.com.co>